

### Les formes successives de gestion du canal d'Orléans

- 1676 - Autorisation royale de la construction privée du premier tronçon
- 1678 - Début du transport de bois
- 1679 - Autorisation royale de construction du canal de jonction Loire - Loing
- 1692 - Gestion et propriété privées (Duc d'Orléans)
- 1793 - Nationalisation
- 1797 - Gestion privée avec contrat d'affermage de 29 ans
- 1807 - Interruption du contrat, gestion par l'Etat en régie
- 1810 - Privatisation. Vente du canal à une compagnie privée contrôlée par l'Etat
- 1863 - Nationalisation. L'Etat rachète la compagnie. Passage en régie directe.
- 1954 - Déclassement du canal. L'Etat confie la gestion à une association
- 1984 - L'Etat confie par convention au Département la gestion pour 50 ans

### Difficultés d'alimentation en eau

La carte montre les superficies dont les eaux de ruissellement alimentent le bief de partage. En vert, celles qui sont collectées par des rigoles sur le versant Seine. En beige, celles qui sont collectées sur le versant Loire. En bleu, celles qui s'écoulent naturellement vers le canal. Ces dernières sont assez modestes car il a fallu faire passer quatre cours d'eau sous le canal afin d'éviter d'inonder trop de terrains agricoles.

L'alimentation du bief de partage par l'étang de la Noue Mazonne et par les rigoles de Courpalette, Cognet, Guyardmaison, du Brin d'Amour et de la Vallée s'est fréquemment révélée insuffisante. Le canal était habituellement en « chômage » pendant plusieurs mois l'été, c'est-à-dire que la circulation était interrompue temporairement.

Au début du XXème siècle l'augmentation de la consommation d'eau résultant de l'accroissement du nombre de bateaux a conduit à la mise en place de pompes électriques utilisant le courant produit à l'usine de Fay-aux-Loges et permettant le relevage de l'eau aux 11 écluses du versant Loire.

Après le déclassement de 1954 une attention moins stricte a été portée à l'alimentation en eau du bief de partage, l'eau des étangs des Bois et de la Vallée a trouvé une vocation touristique, de nouvelles contraintes sont apparues et les quantités d'eau disponibles l'été ont baissé. Actuellement, pendant environ la moitié de l'année l'eau du bief de partage stagne car elle est en quantité insuffisante pour pouvoir s'écouler aux écluses d'extrémité.

### Trafic commercial

Dès son ouverture en 1692 le canal connut une forte affluence avec plusieurs milliers de bateaux chaque année. Les marchandises transportées vers Paris étaient de toutes sortes : vin, bois de chauffage, sel, ardoises, planches, fruits, etc. Le trafic a été soutenu pendant tout les XVIII et XIXème siècle. La concurrence du chemin de fer a fait chuter les tonnages transportés à partir de 1880. Puis, l'automobile est arrivée. En 1953 le trafic était quasi nul.

### Hâlage

Jusqu'en 1842 les bateaux étaient tirés par des hâleurs. Ensuite et jusqu'au déclassement ce sont ânes, chevaux et mulets qui ont tiré les embarcations. Selon H.Rabartin « les essais de passage de bateaux à hélice se sont soldés par des échecs »

### Quelques chiffres

- 79 km - longueur du canal d'Orléans à Buges
- 19 km - longueur du bief de partage
- 31 km - longueur de la rigole de Courpalet
- 29 m - dénivelé des 10 écluses du versant Loire
- 41 m - dénivelé des 17 écluses du versant Seine
- 100 000 tonnes – tonnage moyen transporté annuellement au milieu du XVIIIème siècle

### Références et sources

- Nicolas de Fer, *Les Jonctions des deux grandes Rivières de Loire et de Seine par le Nouveau Canal d'Orléans et celui de Briare*, 1697
- Jean Lattré, *Cartes des Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing*, vers 1750
- Hubert Pinsseau, *Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du Canal d'Orléans de 1676 à 1954*, Clavreuil Masselot, 1963
- Roland Rabartin, *Le Canal d'Orléans au fil du temps*, Conseil Général du Loiret, 1993

## Conception générale du Canal d'Orléans

Construit sous Louis XIV, le Canal porte le nom de son premier propriétaire, le Duc d'Orléans, frère du roi. Le Canal a été construit en deux phases.

En 1678 un premier canal construit entre Grignon et Montargis permettait au bois de la forêt d'Orléans de rejoindre Paris par voie d'eau.

A partir de 1681 fut creusé un canal plus long et mieux construit permettant de relier la Loire à l'amont d'Orléans au Loing à côté de Montargis en réutilisant le premier canal. Ouvert au trafic en 1692, ce nouveau canal, le Canal d'Orléans, avait pour but de faciliter l'approvisionnement de Paris depuis l'Orléanais et la Touraine. Il venait concurrencer le Canal de Briare, mis en service en 1642, dont les propriétaires ont cherché par tous les moyens juridiques à empêcher la construction du Canal d'Orléans.

### La forêt d'Orléans : un lien très particulier avec l'eau

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle la forêt d'Orléans avait à peu près son emprise actuelle en forme d'arc de cercle. Elle occupait - et occupe donc encore - une place hydrographique très particulière, celle de la ligne de partage des eaux entre les bassins hydrographiques de la Loire et de la Seine. La ligne de crête (en rouge sur la carte ci-jointe) passe par les buttes de Châtillon et des Caillettes (171 m) dans le massif d'Ingrannes, par le Carrefour de Châtenoy, Thifontaine et la butte du Haut du Turc (172 m, Signal) dans le massif de Lorris. Difficiles à voir dans le paysage les cols naturels (points bas) de cette ligne de partage des eaux sont tous à une altitude supérieure à 130 m.

### Un canal techniquement très sophistiqué

Le Canal d'Orléans est historiquement le troisième canal d'Europe à « bief de partage » et alimentation spécifique. Ses prédécesseurs sont le Canal de Briare (1642) et le Canal du Midi (1681).

A Combleux à l'amont d'Orléans la Loire coule à une altitude d'environ 95 m. A Montargis le Loing coule à environ 80 m. Pour réaliser un canal entre les deux la crête de partage des eaux entre les bassins de la Seine et de la Loire était un obstacle de taille.

Avec des écluses de 1,5 à 3,5 m de hauteur, il était assez facile de remonter le long de cours d'eau

importants en utilisant leur eau pour remplir le canal. C'est ainsi avec l'eau du Joudry que le premier tronçon a pu être construit de Montargis jusqu'à Grignon (altitude 115 m) sur le versant Seine. De même, à partir de la Loire, 10 écluses ont permis de remonter le cours du Cens (ou Sens) puis de l'Oussance en utilisant l'eau de ces rivières jusqu'à Combreaux (altitude 120 m) sur le versant Loire. Ces deux tronçons alimentés naturellement figurent en bleu sombre sur la carte ci-jointe.

Restait à franchir la crête de partage des eaux. Pour cela, il a été imaginé un « bief de partage », c'est-à-dire un bief de jonction entre les deux versants rempli par de l'eau amenée volontairement au moyen d'ouvrages hydrauliques.

Les concepteurs ont du choisir avec soin le tracé et l'altitude de ce bief de partage. Plus le bief de partage était élevé, plus le volume d'eau de pluie disponible pour le remplir était faible. Plus le bief était bas, plus le volume de terrassement était important. Un compromis a été trouvé en construisant un bief de partage de 19 km à la cote 123 m (en orange sur la carte) et en l'alimentant par tout un réseau de « rigoles » artificielles (en vert sombre sur la carte) chargées d'amener un volume maximum d'eau jusqu'au canal.

Le passage de la ligne de partage des eaux entre les deux bassins hydrographiques de la Seine et de la Loire a nécessité de creuser une grande tranchée pour traverser la « Montagne ». Celle-ci est située entre Combreaux et Sury aux Bois à l'endroit le plus bas de la ligne naturelle de partage des eaux.

La rigole la plus importante, appelée de Courpalette (en raison des étangs de Courpalet ou Courpalais), serpente le long du massif de Lorris sur 31,2 km où elle collecte sur le versant Seine des eaux ruisselant sur les terrains plus élevés que le bief de partage. La rigole de la Fontenelle va chercher des eaux de ruissellement sur le versant Loire pour les transférer dans l'étang d'Orléans sur le versant Seine.

A la mise en service du canal, le bief de partage ou Grand Bief était principalement alimenté en eau par la rigole de Courpalette. C'est pourquoi le point d'arrivée de cette rigole dans le canal est appelée le « Point de Partage ». A cet endroit en effet, l'eau de la rigole se divise en une partie qui part vers la Seine et l'autre partie qui part vers la Loire.