

L'Ourcq et le Canal de l'Ourcq

Nos randonnées prennent place désormais au sein des activités de T.L.C., comme vous le savez, le « C » signifiant Culture. C'est à ce titre que je me propose d'illustrer nos randonnées pluvieuses de ce jour avec un petit commentaire sur l'Ourcq et son Canal. J'espère ne pas vous ennuyer.

L'Ourcq

L'Ourcq est une petite rivière, affluent en rive droite de la Marne. L'Ourcq prend sa source dans l'Aisne à Courmont, et se jette dans la Marne après un parcours de 86Km.

La randonnée longue de ce matin nous fera passer à côté de son estuaire situé entre Congis-sur-Thérouanne et Mary-sur-Marne.

Le débit de l'Ourcq n'est jamais nul : il est en moyenne de 2m³/s environ avec des maxi et mini observés de l'ordre respectivement de 23m³/s et 0.53m³/s en été. Vous me direz que ce n'est qu'un tout petit pipi si on cherche à comparer ces valeurs aux débits de la Seine ou du Rhône à leur embouchure (respectivement plus de 600m³/s et 1700m³/s en moyenne),

Alors, pourquoi en parler ? Eh bien parce que depuis pas mal de centaines d'années nos rois successifs ont rêvé et imaginé de détourner une partie de l'eau de l'Ourcq pour donner à boire aux Parisiens, et dans ce cas, un débit même modeste de 530 litres/s, soit presque 50 000m³ par jour permet déjà de remplir quelques bouteilles et de faire couler les fontaines de Paris. De plus, amener à Paris l'eau propre d'une petite rivière n'a pas de prix étant donné que ce n'est pas d'aujourd'hui que la Seine, polluée par tous les rejets d'égouts est totalement impropre à toute consommation, mais qui, consommée malgré tout par les Parisiens, véhicule efficacement les épidémies.

La construction du Canal

La construction du canal a en fait débuté par ses deux extrémités :

- ❖ D'abord la partie la plus à l'amont de l'actuel canal, entre Silly-la-Poterie (village situé légèrement en amont de La-Ferté-Milon) et la confluence de l'Ourcq avec la Marne (comme je vous l'ai dit précédemment proche de Congis-sur-Thérouanne). Le but de cet ouvrage était de permettre le transport de marchandises, notamment le blé mais également le bois de la forêt de Retz, depuis La Ferté-Milon jusqu'à Paris en utilisant, d'abord ce futur canal long de 37Km environ, puis la Marne et enfin la Seine, déjà rendues toutes deux navigables à cette époque. Les travaux de ce canal, envisagés déjà dès le 16^{ème} siècle par François 1^{er} et

Catherine de Médicis, poursuivis par Louis XIII, auront durés plus de 100 ans, de 1529 à avril 1636, date à laquelle des documents attestent la première navigation depuis la Ferté-Milon jusqu'à Paris. La navigation sur ce premier tronçon du canal sera en usage jusqu'à l'Empire.

Les travaux ont consisté en la canalisation de la rivière (élargissement et surcreusement de son lit) sur les 10 premiers kilomètres, puis l'aménagement d'une nouvelle voie d'eau par terrassement d'un canal long de 27Km environ jusqu'à la Marne à Congis-sur-Thérouanne. Je n'ai pas trouvé les éléments détaillés sur les ouvrages intermédiaires nécessaires à la navigation : barrages, écluses.

- ❖ A l'autre extrémité, donc à partir de Paris, le canal est construit en partant du Bassin de la Villette pour remonter jusqu'à Claye-Souilly, soit sur une longueur d'environ 27Km.

Les premiers travaux débutent au tout début du 19^{ème} siècle, en 1806, au Bassin de la Villette pour aboutir fin 1808 à la mise en eau de celui-ci. A cette époque, l'eau n'est pas apportée par l'Ourcq dont la partie centrale du canal n'existe pas encore, mais par la Beuvronne, petite rivière qui se jette dans la Marne à Anet-sur-Marne et dont une partie du débit est détournée à Claye-Souilly au bénéfice du Bassin. A l'été 1809, l'eau de la Beuvronne coule ainsi jusqu'à Paris et alimente la Fontaine des Innocents à côté du forum des halles.

Les travaux se poursuivent pour atteindre Claye-Souilly en 1813, date à laquelle a lieu l'ouverture à la navigation de fret entre Claye-Souilly et le bassin de la Villette. La navigation y est aisée et rapide puisque ce tronçon est constitué d'un bief unique de Paris à Sevrans où est implantée la première écluse, ce qui assure un plan d'eau calme et pratiquement horizontal sans courant notable.

- ❖ Le premier projet sérieux de prolongation du canal de l'Ourcq entre Congis-sur-Thérouanne et Paris remonte à Louis XIV, à son célèbre ministre Colbert et au non moins illustre Pierre Paul Riquet, le concepteur très inspiré du Canal du Midi qui relie l'Atlantique à la Méditerranée. L'objectif est double : abreuver Paris à l'eau de l'Ourcq, mais également assurer la continuité de la navigation entre La Ferté-Milon et Paris. Malheureusement, les décès successifs de Riquet et de Colbert mettront fin à ce projet.

Il faudra attendre le Consulat pour qu'en 1802 le Consul Bonaparte décide enfin la construction du Canal de l'Ourcq qui sera définitivement ouvert à la navigation de La Ferté-Milon jusqu'à Paris à l'automne 1822.

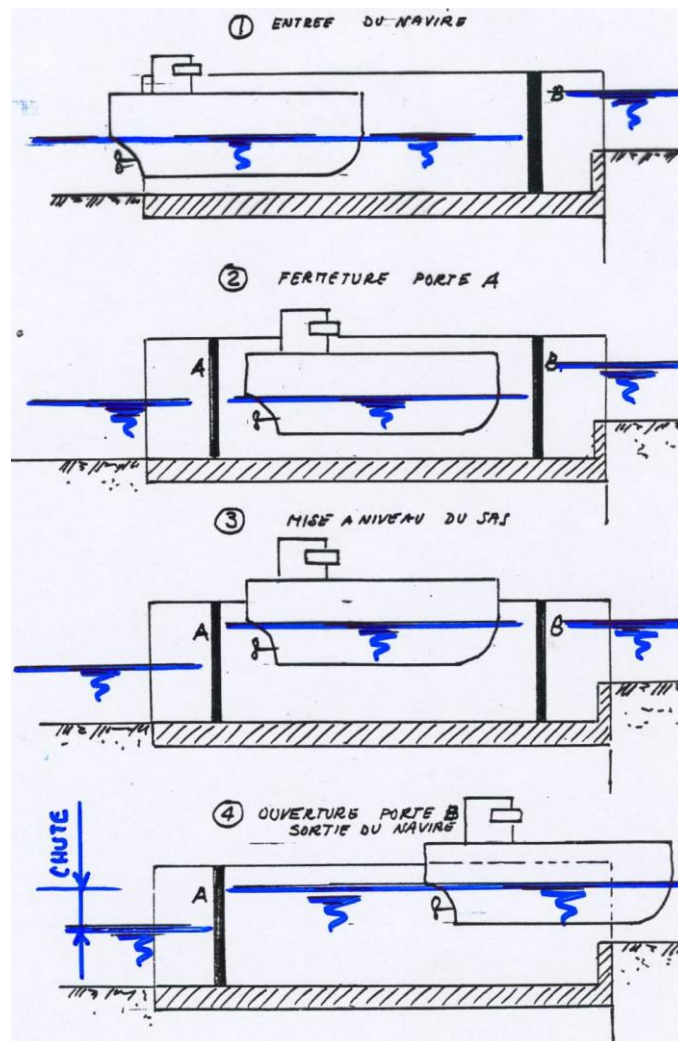
- ❖ Le canal était conçu dès son origine pour assurer l'alimentation en eau de Paris. Pour ce faire, la différence d'altitude de près de 15 mètres entre le départ et l'arrivée du canal favorisait une bonne la vitesse d'écoulement de l'eau, mais en fait trop importante pour permettre la navigation. C'est la raison pour laquelle 5 seuils déversants, complétés par des écluses à sas, ont été ajoutés le long du

parcours permettant de réduire la vitesse du courant. Entre deux barrages, la navigation dans chaque bief est ainsi rendue plus aisée. Quant à elles, les écluses à sas établies au droit de chaque barrage permettent aux bateaux de passer d'un bief au suivant.

Ainsi achevé, le canal a une longueur totale de 108Km.



Fermeture des portes « busquées » d'une écluse à sas



Fonctionnement d'une écluse à sas

Plus tard, faisant suite à la sécheresse des années 1858 à 1865, la ville de Paris a été autorisée en 1866 à puiser dans la Marne le volume d'eau nécessaire pour renforcer le débit du canal de l'Ourcq. Ce pompage est assuré par deux usines élévatoires, l'une à **Trilbardou** et l'autre à **Villers-les-Rigault**, sur la commune de Congis-sur-Thérouanne. Ces deux usines sont classées « Monuments historiques », l'une et l'autre ayant été à l'origine de procédés novateurs en matière de pompage. Le long du parcours de la randonnée longue de ce matin, nous passerons à côté de l'usine élévatoire de Villers-les-Rigault sans pouvoir y rentrer. En revanche T.L.C. vous proposera prochainement une sortie avec visite de l'usine de Trilbardou.

Quelques petites rivières contribuent également à l'alimentation du Canal de l'Ourcq ; c'est notamment le cas de la Thérouanne, dont une partie est détournée vers le Canal de l'Ourcq via le Canal de Thérouanne. Celui-ci est raccordé au Canal de l'Ourcq au voisinage du pont de Congis-sur-Thérouanne, non loin du passage en aqueduc de la Thérouanne elle-même en dessous le Canal de l'Ourcq. Les deux randonnées de ce matin passeront à cet endroit.

- ❖ Le raccordement au bassin de la Villette du Canal Saint-Denis précédera d'une année celui du Canal de l'Ourcq. C'est le Canal Saint-Martin qui achève le parcours des deux canaux, de l'Ourcq et Saint-Denis, jusqu'à la Seine qu'il rejoint au Bassin de l'Arsenal en dessous de la station de métro « quai de la Rapée » après être passé en souterrain à l'aplomb de la colonne de la Bastille.
- ❖ Après avoir été concédée en 1661 par Louis XIV à son frère Philippe Duc d'Orléans, l'administration des canaux de Paris a été reprise en 1876 par la Ville de Paris elle-même qui en est toujours propriétaire.

L'utilisation du Canal

- ❖ D'abord, le transport des marchandises.
La mer, les fleuves, les rivières et les canaux, bref, tous les plans d'eau sont particulièrement bien adaptés au transport des charges lourdes - le bois, les matériaux de construction comme les sables ou les graviers, mais aussi les céréales ..., car c'est Archimède qui supporte ces charges avec ses gros bras musclés
Sur la majeure partie de son parcours, le Canal de l'Ourcq n'admet à l'origine que des bateaux de petit gabarit, dits *flûtes d'Ourcq* : soit 3 m de largeur sur 28 m de longueur capables de transporter des charges n'excédant pas 50 à 60 tonnes, ce qui était à l'origine énorme en regard de la capacité de quelques centaines de kilos d'une charrette tirée par cheval. Bien sûr, ces bateaux n'étaient pas motorisés, : ils descendaient le canal, poussés au moyen de perches maniées par les bateliers et remontaient tirés par des chevaux circulant sur le chemin de halage toujours présent le long du canal.



Sur la plus grande partie du canal, de La Ferté-Milon aux Pavillons-sous-Bois, les conditions de navigation n'ont guère évolué et le canal n'admet plus que la navigation de plaisance ayant un tirant d'eau maximal de 80cm, les Kayacs et les Paddles. La navigation de fret y a totalement disparu en 1960.

Dans la partie du canal la plus proche de Paris, longue de 10Km environ, en aval de Pavillons-sous-Bois et jusqu'au Bassin de l'Arsenal, les caractéristiques du canal qui est dit à « grand gabarit » permettent sur un bief unique une navigation très soutenue des bateaux de 8m de large et 61.5m de long, pour un enfoncement maximal (tirant d'eau) de 2.60m ; ces bateaux peuvent transporter 1000 tonnes, soit la capacité de 33 camions de 30 tonnes.

On voit bien ainsi que la faculté de porter gratuitement des charges importantes grâce à Monsieur Archimède fait du transport par voie fluviale de loin le plus écologique qui soit, et ce d'autant plus que le déplacement des bateaux ne consomme pas lui-même beaucoup d'énergie.

❖ Enfin, qu'en est-il de l'approvisionnement en eau de la Capitale ?

Eh bien, cette fonction a perduré jusqu'à nos jours : conçu pour approvisionner Paris en eau potable, le canal de l'Ourcq reste un formidable pourvoyeur d'eau de la capitale. En moyenne, il fournit quotidiennement 367 000 m³, dont 180 000 m³ sont consommés par le réseau *non potable* de la capitale, tandis que 187 000 m³ passent au travers des écluses des canaux Saint-Martin et Saint-Denis. Le réseau *non potable* alimente l'ensemble du réseau de lavage des caniveaux et des égouts de la capitale, ainsi que tous les espaces verts.

Passionné par tout ce qui touche à la construction et à l'utilisation des ouvrages en contact avec l'eau, je pourrais continuer à vous en parler longuement, au risque de vous lasser. Donc, je m'arrête là, mais je reprendrai peut-être à l'occasion d'une prochaine randonnée au bord de l'eau.

Je transmettrai ce petit topo à Marc qui pourra le mettre en ligne sur le site.

A l'occasion d'une balade sur les berges du Canal de l'Ourcq en compagnie de vos petits-enfants, il pourra peut-être vous aider à leur raconter un peu de l'histoire du Canal.

Merci d'avoir eu la gentillesse de m'écouter, bonne journée et bonnes randonnées.

Bernard Sigros,

randonneur et amoureux de tout ce qui rapproche de l'eau