

Mardi 23 juin 1987
Mercredi 24 juin 1987

Croisière sur le canal de l'Ourcq

Mardi 23 et Mercredi 24 juin, à 7 heures 30 tapantes, l'autocar quitte le parc de la Mairie : cap sur l'Ourcq. Les 120 voyageurs du mardi embarqueront au Bassin de la Villette, et les 60 du mercredi à l'Ecluse de Vignely.



MERCREDI 24 JUIN.-

A 9 heures, nous arrivons à l'Ecluse de Vignely et nous allons tenter de vous faire revivre le voyage de "descente" : Meaux - Paris.

Le "Canauxrama", coquette péniche panoramique à fond plat nous attend. Sous une pluie battante, nous embarquons puis appareillons ; toit de verre coulissant, sièges douillets, moquette et musique d'ambiance, le tout baigné dans le parfum du café accompagné de croissants offerts aux passagers.

Nous faisons une halte à hauteur de "l'usine élévatoire" de Trilbardou. Là quelques dames peuvent montrer leur force en manoeuvrant l'écluse.



De 1858 à 1865, les canaux de Saint-Denis et Saint-Martin furent paralysés par une cruelle sécheresse. Paris décida donc la construction de deux unités de pompage. La pompe de Trilbardou a un débit de 3200 l/s. Il s'agit d'une énorme roue dite "roue de Moulin" qui entraîne 2 énormes pistons.

Depuis chaque année, entre juin et septembre, la Marne fournit un précieux apport à l'Ourcq.

Non loin de là, on aperçoit les tours du château de Trilbardou, jadis propriété de Kohler, illustre lignée de la finance, puis résidence du maréchal Rommel, aujourd'hui passé dans le patrimoine de la Courneuve.

Bientôt le Canauxrama frôle une "flûte" ou une "demi-flûte", péniche démunie de moteur, autrefois hâlée au retour par un cheval. Ainsi on peut voir le pilier d'un pont, profondément entaillé, témoignage du frottement des cordes de traction. Pour descendre son chargement de la Ferté à Paris, le marinier, flanqué de sa famille et des chevaux, naviguait alors huit jours durant au fil de l'eau.

Un peu plus loin, un focardeur, utilisé pour couper l'herbe et les joncs au fond du canal, traine derrière lui 3 faux.

Depuis 1960, il n'y a plus de transports de marchandises sur le canal de l'Ourcq. Souvent vétustes, les petits ponts qui enjambent l'Ourcq méritent une cure de jouvence.

Le 13 août 1802, le premier consul Bonaparte ordonne l'ouverture du chantier, financé par l'octroi. Deux ans plus tard, devenu Napoléon, il rêve à voix haute : "quand on aura rendu le canal de l'Ourcq navigable, on le prolongera jusqu'à celui de Saint-Quentin, et l'on aura une communication directe entre Paris et Anvers, en attendant la liaison Paris-Rotterdam via l'Aisne et la Meuse". En 1824, la ville de Paris rachète les droits du duc d'Orléans, puis quarante ans après, ceux de la compagnie Vassal et Saint-Didier titulaire d'une concession depuis la Restauration.

Finement cornaqué par le marinier, le bateau s'engage dans l'étroit chenal de l'écluse de Villenoy.

Depuis l'ensablement du canal du Berry, l'Ourcq s'enorgueillit de singuliers records : 1 m. de profondeur en moyenne, et les plus petites écluses de France. Ici, 25 cm de dénivelé et 3,30 m. de large, pour une embarcation de 3,20 m.

Non loin du sas, dorment les "focardeurs", barques trapues dotées de roues à aubes, chargées de débroussailler les fonds. Un vigoureux coup de trompe annonce chaque courbe. Il arrive en effet que l'on croise un plaisancier. Mieux vaut prévenir, même si, en vertu des règlements, notre vitesse n'excède jamais 6 km/h !

Parfois, le sillage du bateau trouble la quiétude d'un hôte des lieux. Ici, trois jeunes poules d'eau ballotées comme bouchons de liège. Là, un colvert.

Sur la rive, les pêcheurs taquinent la brème, le brochet, la carpe, le goujon ou la tanche. Lors du nettoyage de l'écluse de Sevran, les gardes-pêche ont retiré 2 brochets de 8 kg et 1 carpe de 12 kg.

Voilà peu, le Service des canaux entreprit d'enrayer la démographie galopante du ragondin, coupable de "miner" les berges.

On offrit donc à l'animal, friand de légumes, des carottes enduites d'une substance propre à réfréner ses ardeurs. En vain. Comme la loutre, le ragondin lave avec soin ses aliments avant de passer à table ...

Quelques braconniers briards se vantent de piéger ces animaux pour vendre aux fourreurs une toison très prisée.

Sinueux à souhait, le canal longe la vallée de la Marne, l'aérodrome de Meaux, salue les hauteurs d'Esbly, et se coule entre deux rangées de peupliers.

A gauche, au-delà du chemin de hâlage qu'arpentent les promeneurs, une bâtisse claire apparaît, l'église de Vignely, édifiée au XVII^e siècle.

Nous faisons une halte à hauteur de "l'usine élévatoire" de Trilbardou. Là quelques dames peuvent montrer leur force en manoeuvrant l'écluse.



De 1858 à 1865, les canaux de Saint-Denis et Saint-Martin furent paralysés par une cruelle sécheresse. Paris décida donc la construction de deux unités de pompage. La pompe de Trilbardou a un débit de 3200 l/s. Il s'agit d'une énorme roue dite "roue de Moulin" qui entraîne 2 énormes pistons.

Depuis chaque année, entre juin et septembre, la Marne fournit un précieux apport à l'Ourcq.

Non loin de là, on aperçoit les tours du chateau de Trilbardou, jadis propriété de Kohler, illustre lignée de la finance, puis résidence du maréchal Rommel, aujourd'hui passé dans le patrimoine de la Courneuve.

Bientôt le Canauxrama frôle une "flûte" ou une "demi-flûte", péniche démunie de moteur, autrefois hâlée au retour par un cheval. Ainsi on peut voir le pilier d'un pont, profondément entaillé, témoignage du frottement des cordes de traction. Pour descendre son chargement de la Ferté à Paris, le marinier, flanqué de sa famille et des chevaux, naviguait alors huit jours durant au fil de l'eau.

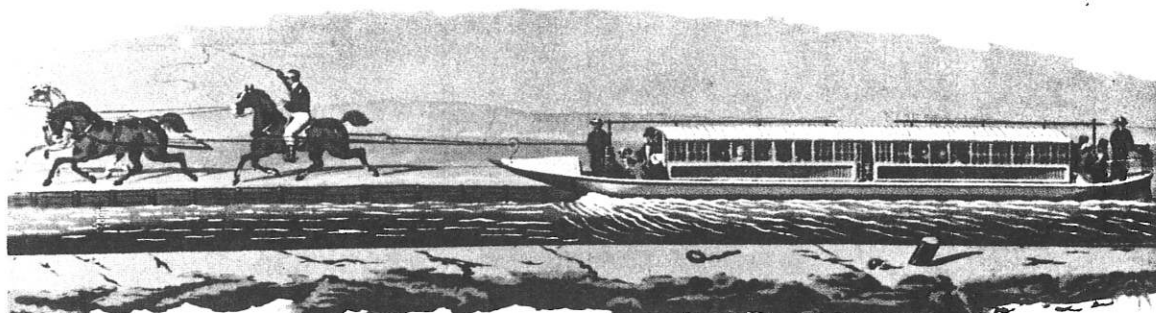
Un peu plus loin, un focardeur, utilisé pour couper l'herbe et les joncs au fond du canal, traîne derrière lui 3 faux.

Depuis 1960, il n'y a plus de transports de marchandises sur le canal de l'Ourcq. Souvent vétustes, les petits ponts qui enjambent l'Ourcq méritent une cure de jouvence.

BATEAUX-POSTE

POUR MEAUX,

par le Canal de l'Ourcq, 4 lieues à l'heure.



GRANDE BAISSÉ DE PRIX.
 1.^{er} SALON. 1^{fr} 25. - 2.^{me} SALON. 1^{fr}
DÉPARTS:
 De la Villette à 8 h. du matin. De Meaux à 8 h. du matin.
 " 2 h. du soir. " 2 h. du soir

BUREAUX: À PARIS.
 FAUB.^{er} S^t DENIS. 12. ET BOUL.^{er} S^t DENIS. 22
 à **MEAUX SUR LE PORT.**
 Les Salons sont chauffés en hiver.

Les piliers de l'un d'eux appartiennent à la ville de Paris, tandis que le tablier relève des Ponts et Chaussées. Toute rénovation suppose l'accord des deux parties. D'où les retards parfois fatals au pont de pierre et l'apparition d'une superbe passerelle bétonnée.

Vers 12 heures 15, après avoir franchi l'écluse de Fresnes et laissé le village de Charmentray, le bateau accoste à Claye-Souilly, près de l'auberge du Cheval-Rouge. Celle-ci doit ce curieux nom à Honoré de Balzac. Exilé non loin de là - à Villeparisis - par des parents soucieux de l'éloigner des tentations parisiennes, l'écrivain avait fondé, avec quelques jeunes amis, une société secrète ainsi baptisée.

L'ancre sitôt levée, à 15 heures, la péniche rend hommage à un autre homme de plume, Charles Péguy, tombé en 1914 à quelques lieues de là, lors de la bataille de l'Ourcq.

Peu après, le canal croise la Beuvronne, ruisseau méconnu mais précieux : il alimente à Paris la fontaine des Halles, la fontaine St Michel ainsi que celle de la rue de Turenne.

Jusqu'alors onduleux, le tracé devient rectiligne.

Gustave Eiffel a oeuvré sur quelques passerelles métalliques qui enjambent le canal.

Dans la dernière ligne droite, nous traversons le Parc national forestier, aménagé sur l'ancienne poudrerie de Sevran où travailla Nobel, puis Livry-Gargan, avant de croiser à l'approche de Paris, des péniches ventruées et de lourdes barges, à quai, le long des docks, des entrepôts et des moulins de Pantin.

Vestiges d'une splendeur industrielle révolue, le paysage devient triste et tranche avec la verdure récemment quittée.

Peu après 18 heures, le bateau touche au but, après être passé au pied du Zénith, de la Cité des Sciences et de l'Industrie, puis de la Géode.

Amarré, un autre bateau attend son alter ego. Demain, il entreprendra la même croisière, mais dans l'autre sens ...



ANNEXE

Quelques précisions sur le Canal de l'Ourcq et l'alimentation de Paris en eau

d'après "Histoire de Paris" de J.A. Dulaure, 1823

Ses objectifs :

"amener un assez grand volume d'eau pour suffire aux besoins de Paris, procurer de l'embellissement à cette ville"

"établir une communication navigable entre la rivière d'Ourcq et Paris"

"Former au Nord de Paris un canal navigable de la Seine à la Seine, l'une dirigée (vers) St Denis, l'autre (vers les) fossés de l'Arsenal"

"le quatrième disposer du superflu des eaux pour former des usines dans Paris"

Son utilité :

"Le canal de l'Ourcq, entièrement confectionné, amènera à Paris pendant 6 semaines de l'année, 8510 pouces d'eau et pendant 10 mois et demi de l'année 12637 pouces et demi" (admirez la précision des mesures, l'exactitude des saisons et l'usage maintenu des anciennes mesures - un peu plus loin je vois : eaux fournies en 24 heures par le canal de l'Ourcq : 972 000 muids ou 26 082 kilolitres").

"L'ouverture en fut célébrée le dimanche 16 mai 1821 par des cérémonies qui n'ajoutèrent rien à son utilité" (!)

Des soucis de Santé Publique :

Analyse des Eaux de Paris "... une commission de savants fut nommée pour procéder à cette analyse importante. Les opérations les plus minutieuses, les plus propres à donner des résultats certains furent employées" "... quinze litres de chacune d'elles (rivières) furent puisés et renfermés dans des vases de grès, puis soumis à l'ébullition et entièrement évaporés, elles laissèrent chacune un résidu dont je vais faire connaître la composition.

L'eau de la rivière de l'Ourcq qui fournit au Canal 5480 pouces a fourni :

- Sulfate calcaire	0 g	202	centigrammes	*
- Carbonate de chaux	2 g	362	" "	"
- Sels deliquescents	0 g	208	" "	"

- Sel marin	0 g	115 "	"	"
- Matière végétale et eau	1 g	051 "	"	"
Poids total du résidu	3 g	938	centigrammes	

"L'eau de la Bièvre prise avant son entrée dans Paris ... 9 g 824 centigrammes".

* Je pense que ce lapsus : gramme et ... plus de 100 centigrammes traduit un mauvais maniement des nouvelles unités (il est répété 12 fois).