

HISTORIQUE

DU

CANAL DE L'OURCQ

L'Ourcq qui a donné son nom à un petit pays de notre arrondissement, « l'Orxois » (*pagus Urcensis*), est une rivière longue de 85 kilomètres. Elle naît dans la forêt de Riz, au-dessus du village de Ronchères, sur la limite des départements de l'Aisne et de la Marne, à 220 mètres d'altitude.

Un autre ruisseau qui prend sa source sur le terroir de la commune de Fresnes, formé du ru de la Garenne et du ru de la Goulée, lui apporte immédiatement ses eaux. Il doit être considéré comme une autre branche maîtresse de l'Ourcq, car, à leur jonction, en aval du moulin de Caranda, les deux cours d'eau sont à peu près d'égale force et leur débit est analogue.

La rivière d'Ourcq ainsi constituée se dirige d'abord du S.-E. au N.-O. Elle arrose Fère-en-Tardenois où elle s'infléchit vers l'Ouest et décrit une courbe assez prononcée, passe près de l'ancienne abbaye de Val-Chrétien, non loin d'Armentières, coupe l'ancienne voie romaine au Pont Bernard, baigne les villages de Breny, Montgru, Roset-Saint-Albin, Vichol, le hameau de Pringy et se dirige ensuite sur La Ferté-Milon, en passant au Port-aux-Perches où aboutit le ru de flottage alimenté par la Savières.

Après le Port-aux-Perches, l'Ourcq s'incurve de nouveau

et se dirige vers le S.-O., pour rejoindre la Marne à Lizy, département de Seine-et-Marne.

Citons en passant ses principaux affluents :

- 1° Le ru du Pont-Brulé ;
- 2° Le ru Doué ;
- 3° Le ru de la Pelle ;
- 4° L'Ordrimouille ;
- 5° Le ru Garnier ;
- 6° Le ru de Chaudail'y ;
- 7° Le ru de Pudeval ;
- 8° Le ru Remart ;
- 9° La Savières ;
- 10° Le ru d'Alland ;
- 11° Le Clignon.

D'après l'Abbé Vuilbert, la racine *ur*, d'où vient le mot *Ourcq* (*Urcum*, en latin), signifie « cours d'eau ». *Ur*, lecture rétrograde de *ru*, serait d'après lui, le même mot. A l'appui de son assertion, il cite : *Urcel*, *Urvilliers*, *Urchy* (forme ancienne d'Oulchy), *Orainville* (jadis Urinville) et *Durocortorum*, aujourd'hui Reims, lieux situés géographiquement sur une rivière.

L'Ourcq décrit mille sinuosités et ne se prête naturellement pas à la navigation. Carlier, dans son Histoire du Valois, raconte que les habitants de l'Orchois réclamaient depuis plusieurs siècles la canalisation de l'Ourcq pour le transport des bois à Paris.

En 1520, sous François I^{er}, le Prévot des Marchands et les Echevins de la ville de Paris, remplissant à cette époque les fonctions de Maire et d'Officiers municipaux, s'occupèrent pour la première fois du plan proposé concernant l'entreprise du canal de cette rivière. Ce ne fut que le 13 décembre 1528 que le roi François I^{er} accorda aux Echevins de Paris le droit d'entreprendre et de faire toutes les avances nécessaires à cette canalisation. En 1562, Catherine de Médicis prit une dernière résolution ; en deux ans, elle termina ce qui avait à

peine été ébauché depuis l'enregistrement de la concession de François I^{er}.

En 1564, la rivière était navigable, elle portait des bateaux en forme de flûtes et les premiers qui arrivèrent à Paris portant des chargements de bois, furent reçus avec de grandes démonstrations de joie. Il y avait eu au départ, à La Ferté-Milon, des réjouissances publiques. On joua à cette occasion l'*Histoire de Sainte-Marguerite* dans la grande cour du château.

A l'arrivée, le Prévôt des Marchands et les Echevins étaient présents ; on tira le canon. Les conducteurs de bateaux furent fêtés. La duchesse de Valois fit cadeau au Prévôt des Marchands de deux bateaux de bois (1).

Les guerres de religion interrompirent la navigation et en 1580, la rivière d'Ourcq n'était plus navigable. Cet état dura jusqu'en 1622. Toutefois, sous Henri IV, en 1590, on renouvela le plan de l'entreprise du canal de l'Ourcq. On comprenait toute l'importance qu'il y avait à se servir de cette rivière pour l'approvisionnement de la capitale. On proposa de former un bassin de partage à La Ferté-Milon pour établir un second canal qui aurait été joint d'un côté à l'Aisne, à Soissons par la petite rivière de Crise et de l'autre, la Marne, au-dessous de Lizy, en suivant le cours de la petite rivière de Longpont, « la Savières », joignant l'Ourcq au Port-aux-Perches, au-dessous de Silly-la-Poterie. Ce projet n'a pas été exécuté.

En 1632, sous Louis XIII, Jacques et Louis de Fouligny, Nicolas de Creil, Raymond Massuan, Claude Couturier, Jacques de Montaut et Malvoine, bourgeois de Paris, obtinrent des lettres patentes pour rendre la rivière d'Ourcq navigable depuis La Ferté-Milon jusqu'à son embouchure dans la Marne. Ce travail fut terminé en 1658.

En 1661, un sieur Arnaud augmenta la navigation de trois

(1) Antony Poilleux. (Le Duché de Valois).

lieues, en remontant depuis La Ferté-Milon jusqu'au moulin de l'Isle (commune de Troësnes).

Cette rivière fut si utile que les marchands l'appelèrent la *petite rivière par excellence*.

Louis XIV et son ministre Colbert trouvèrent de si grands avantages dans cette entreprise, que l'on accorda des lettres patentes au mois de juillet 1666 à MM. Riquet et de Manse. Ces lettres-patentes furent renouvelées en 1676 pour l'ouverture de ce canal au-delà de Meaux jusqu'à Paris.

M. le duc d'Orléans donna aussi les siennes le 20 mai 1677, en raison de ce que la rivière d'Ourcq, depuis Lizy jusqu'à son embouchure dans la Marne, au lieudit *Le Bouchis*, lui appartenait comme faisant partie de son Duché de Valois.

En 1790, sous Louis XVI, un ingénieur du nom de Brulée présenta à l'Assemblée Nationale un plan d'entreprise du canal de l'Ourcq. MM. le duc de Liancourt, Pétion, Dauchy, Boustidoure, tous législateurs et membres du Comité d'Agriculture et du Commerce, furent chargés de l'examen des propositions de M. Brulée. Ils firent leur rapport à l'Assemblée Nationale qui prononça un décret autorisant l'entreprise et que Louis XVI sanctionna sous le nom de *Canal national de Paris*.

Ce décret fut motivé par l'urgente nécessité de procurer du travail et des moyens d'existence à des milliers de personnes de tous états et professions qui se trouvaient à cette époque sans emploi.

Ce décret proclamé et affiché par toute la France fit affluer une grande quantité d'ouvriers dans la capitale, au point qu'on en comptait vers la fin de 1790, plus de 40.000 réunis en atelier, dit de charité, à raison de 20 sols par jour, tous répandus autour de Paris, occupés aux travaux d'entretien des chemins vicinaux, n'ayant aucune surveillance bien réglée, quoique dirigés par un Conseil particulier de la Municipalité, présidé alors par l'architecte Célerier et l'avocat Plaisant. Jamais il n'y eut d'époque plus favorable pour l'exécution de ce canal.

M. Brulée ayant fait transférer ses bureaux dans une maison attenant à l'ancien Opéra, rue Porte Saint-Martin, y fit mettre en vedette, en belles lettres d'or, ces mots rappelant la déclaration du Roi : *Administration générale du Canal national de Paris.*

Le 29 janvier de l'année suivante, à la suite d'un procès intenté audit ingénieur Brulée par ses divers employés qu'il payait avec des promesses, l'entreprise échoua. M. Brulée vendit ses droits à M. Sollages, lequel devait se charger de faire exécuter le projet du Canal de l'Ourcq, sans qu'il en coûtât rien au Gouvernement.

M. Sollages présenta ses plans qui furent renvoyés à la vérification de l'Administration ainsi que le constate un rapport de M. Gauthey, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées ; mais les conditions de M. Sollages ne furent pas acceptées.

Ce fut le 29 Floréal, An X (20 avril 1801), qu'un arrêté du Gouvernement consulaire ordonna que les travaux du Canal de l'Ourcq seraient exécutés pour le compte de la Ville de Paris, sous la direction des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Cet arrêté dit que les travaux seront commencés le 1^{er} Vendémiaire An XI et dirigés de manière que les eaux soient arrivées à La Villette à la fin de l'An XIII. On prit pour bases le plan de l'ingénieur Bruyère, fait d'après les anciens modèles de MM. Riquet, de Caramand et Manse. Un impôt additionnel aux octrois des entrées de Paris fut établi pour subvenir aux dépenses de cette entreprise ; mais l'ouverture des travaux commencés sous la surveillance du préfet Frochot a suscité une contestation entre le Conseil des Ponts-et-Chaussées et l'ingénieur Girard, au sujet de leur direction et de la délivrance des bons de paiement.

M. Gauthey, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, ancien directeur du Canal du Centre, rapporte dans son Mémoire de 1803, que les règles de l'art n'ont pas été suivies dans le commencement de cette entreprise, ainsi que l'Administration générale l'avait prescrit, qu'on a suivi un plan

tout différent de celui qu'elle avait adopté, et que la manière dont cette même entreprise a été commencée, cela ne fera qu'un canal-rigole.

M. l'ingénieur Girard répondit à ce mémoire par un long rapport dont voici le résumé :

1° Le Canal de l'Ourcq diffère essentiellement de tous les autres canaux qui ont été exécutés jusqu'à présent, parce qu'il remplira en même temps les fonctions d'un aqueduc et celles d'un canal de navigation.

2° Envisagé sous le premier point de vue, le Canal de l'Ourcq doit amener des eaux salubres dans la Capitale, et pour être telles, leur vitesse ne peut être moindre de 35 centimètres par seconde.

3° Considéré comme navigable, le Canal de l'Ourcq doit conserver sur toute sa longueur, une hauteur d'eau constante, sans le secours d'écluses ni d'aucun autre barrage.

4° La plus grande quantité d'eau sur laquelle on puisse compter pour alimenter ce canal, sera de 13,500 pouces ou 240,820 hectolitres par 24 heures.

5° La prise de la rivière d'Ourcq sera faite dans le bief supérieur du moulin de Mareuil, à 96 kilomètres de la barrière Pantin.

6° La pente totale de ce canal de dérivation entre ses deux extrémités est de 18^m 14.

7° Cette pente ne sera point distribuée uniformément, mais suivant la loi représentée par le rapport des coordonnées de la courbe funiculaire.

En juin 1817, M. Hagneau, inspecteur divisionnaire des Ponts-et-Chaussées, et M. Coic, ingénieur en chef, furent nommés à la direction du Canal de l'Ourcq.

En 1820, une difficulté se présenta : il s'agissait de faire passer le Canal de l'Ourcq, dit Saint-Martin, soit à l'Est de l'Hôpital Saint-Louis, soit à l'Ouest, soit encore de le diriger jusqu'au fossé de l'ancien Arsenal, dit de la Bastille, avec trois bassins. Ce fut ce dernier plan qui prévalut.

Les dépenses du Canal avaient été dans un premier aperçu, évaluées à 20 millions.

En 1825, on avait compté 28 millions versés pour sa confection et encore les eaux de l'Ourcq n'arrivaient-elles pas dans

la capitale, bien que les journaux de cette époque eussent annoncé la fin des travaux pour le mois de janvier de cette année.

Il est vrai que les guerres, les changements de gouvernements et les tribulations de cette époque tourmentée avaient retardé la marche de ces importants travaux.

Un autre embranchement du Canal de l'Ourcq, connu sous le nom de Canal Saint-Denis, évitant la traversée de Paris, fut terminé en 1821. L'inauguration de cette partie du Canal de l'Ourcq eut lieu au mois de mai de cette même année sous la présidence de Charles X, alors « Monsieur », frère du Roi, entouré de tous les princes et princesses de la Cour, et escorté de toutes les autorités civiles et militaires.

Le Curé de La Villette et son Clergé y furent en procession pour bénir les nouvelles écluses.

Une grande quantité de bateaux pavoisés et richement décorés rehaussaient l'éclat de cette cérémonie.



J'arrête ici cette étude déjà un peu longue. J'ajouterai toutefois que le Canal de l'Ourcq reçut par la suite, sous les gouvernements de Louis-Philippe et du second Empire, diverses modifications, telles que plantations d'arbres en bordure, élargissement, construction de ponts, etc.

Il m'a paru intéressant de vous présenter ces quelques notes historiques qui se rapportent à un modeste cours d'eau de notre arrondissement.

Je les ferai suivre, à titre de document, du *Tarif de Péage* qui fut dressé par l'Assemblée Nationale Constituante en 1791 et qui reçut l'approbation du roi Louis XVI.

Tarif du Péage sur le Canal de l'Ourcq

ARTICLE PREMIER. — Les bateaux, tels qu'ils soient, chargés de grains, vin, chanvres, bois, fers, charbons de toutes espèces, foins, pailles, poteries, pierres, tuiles, chaux, ardoises et engrais, payeront six deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue de deux mille toises, qu'ils feront sur ledit Canal ; ils payeront pour toutes autres marchandises, neuf deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue.

ART. 2. — Les trains de bois de toutes espèces et les bateaux vides qui passeront sur ce canal, payeront douze sous par toise de longueur et par lieue.

Les bateaux qui n'auront que le tiers de leur charge ou moins, payeront ces mêmes droits, en sus de ceux dûs par les marchandises.

Les batelets et bachots d'environ vingt pieds de longueur paieront quinze sous par lieue.

ART. 3. — Les voyageurs par les coches, diligences, batelets et galliotes établis sur ce Canal, payeront trois sous par lieue et six deniers par quintal, aussi par lieue, pour leur effets et marchandises, au-dessus de ce qui excédera le poids de 10 livres.

ART. 4. — Les bateaux chargés, les batelets ou bachots qui les suivent, et les trains de bois qui entreront dans ce canal pour se rendre à leur destination, pourront y rester pendant dix jours, à compter de l'instant de leur entrée, sans rien payer pour droit de séjour ou garre. Après ce temps, les bateaux ou trains de bois payeront un sou trois deniers par journées de 24 heures et par toise de longueur, pendant leur séjour dans ce canal, et les batelets et bachots, deux sous seulement par journée.

Les bateaux vides, les batelets et bachots qui emprunteront le passage du Canal, pourront y rester quatre jours, sans payer les frais de séjour ou de garre ; après ce terme, il les acquitteront comme il est dit ci-dessus.

ART. 5. — Les bateaux, batelets, bachots et trains de bois qui n'entreront dans le canal que pour s'y mettre en garre, en acquitteront les droits à compter du moment de leur entrée.

ART. 6. — Tous les objets transportés pour le service de la Nation, ne paieront que la moitié des droits de tarif ci-dessus rappelés.

Il sera fait un règlement pour la Police du Canal.

A Paris, le trentième jour du mois de janvier, l'An de grâce mil sept cent quatre-vingt-onze, et de notre règne, le dix-septième.

Signé : LOUIS.

Contresigné : M. L. F. Du Port et scellé du sceau de l'Etat.

*
* *

Il est bon d'expliquer, au sujet de l'article 6 du Tarif de Péage qui précède, fixant à la moitié des droits la redevance des transports faits pour le compte de la Nation, que l'entreprise du Canal de l'Ourcq était, à cette époque, purement privée, et que l'ingénieur Brulée, adjudicataire des travaux, devait jouir pendant 50 ans du droit de Péage.

MINOUFLET.