

ORLÉANS

LA LOIRE À ORLÉANS AU 19^e SIÈCLE

Le 19^e siècle est, pour Orléans et son fleuve, celui des grands contrastes. C'est le siècle de l'apogée du commerce sur la Loire, des grands aménagements et de l'encombrement record des bords de Loire. C'est aussi le siècle du déclin irrémédiable de la marine fluviale, des crues dévastatrices et de la désertification des quais, les figeant dans l'état que nous leur connaissons aujourd'hui.

CRISE ET APOGÉE DU COMMERCE SUR LOIRE

Dès la fin du 18^e siècle, la prospérité apportée par le commerce sur la Loire s'est effritée. Surnommée le « port de Paris », Orléans était la plus grande ville ligérienne après Nantes, confortée par son emplacement clé au point le plus au nord du fleuve. Largement tournée vers les Amériques, la ville avait fait sa fortune de la transformation des denrées coloniales, comme le sucre de canne. Les guerres révolutionnaires, puis celles de l'Empire, la perte des colonies américaines, notamment l'indépendance d'Haïti en 1804, le **blocus continental** imposé par Napoléon à la Grande-Bretagne engendrent un marasme économique qui dure jusqu'en 1815. À la fin de l'Empire, le trafic ligérien, à Orléans, est moitié moins important que dans les années 1780.

Le sucre n'est plus une manne financière. Il est raffiné dans les ports d'arrivée comme Nantes, et ne

fait plus travailler le commerce fluvial car le réseau de routes autour de Paris et les ports de Seine se développent. Paris devient centre de production. Le sucre de betterave, cultivé au nord d'Orléans, supprime la canne, mais son raffinage s'effectue à proximité des champs.

À Orléans, on observe par ailleurs une désaffection des investissements industriels liés au fleuve : la bourgeoisie locale a perdu son esprit d'entreprise. Le commerce et le trafic ligériens se rééquilibrent donc, à partir de la Restauration, vers le transport des produits issus des régions autour de la Loire : chanvre, vin et vinaigre, céréales, bois, pierre, ardoises, **noir animal**... (FIG.1)

Après 1830, avec le changement politique et la révolution industrielle, le trafic augmente, notamment avec le transport de charbon à la descente. La marine à vapeur, apparue au début des années 1820, seconde la marine traditionnelle, avant de la supplanter pour le transport des voyageurs.



En haut: Vue d'Orléans, prise du duit.

Lithographie d'après un dessin de Charles Pensée, 1840.
© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans.

1. Façade du 4, quai du Fort-Alleaume.

Le commerce sur la Loire se recentre au début du 19^e siècle vers les denrées issues des régions françaises, comme le bois, la pierre, les ardoises.
© Service Ville d'art et d'histoire



2. Vue du pont de chemin de fer vers 1847.

Viaduc de Vierzon,
lithographie
d'après un dessin
de Charles Pensée,
1847.

© Hôtel Cabu -
Musée historique et
archéologique d'Orléans

La construction des nouvelles voies de chemin de fer stimule également le commerce ligérien : les rails, importés d'Angleterre, ainsi que le bois des traverses sont transportés par voie fluviale.

Dans les années 1840, tous les contemporains signalent l'essor de la navigation sur la Loire. L'historien Patrick Villiers cite ainsi dans son *Histoire de la marine de Loire* : « Au mois de février 1844, une flotte comme depuis longtemps on n'en avait pas vue prenait voile dans le port d'Orléans. Du 7 au 13 février, 197 bateaux étaient entrés. Nos quais étaient encombrés de marchandises. Les bras manquaient pour le déchargement de ce fret important, dont la valeur ne s'élevait pas à moins de 12 à 13 millions. »

L'ARRIVÉE DU TRAIN

Cet apogée est trompeur. Après la construction de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans en 1843, on pense un moment que marine de Loire et train peuvent être complémentaires. Le transport par train reste en effet coûteux, et il paraît intéressant d'effectuer le trajet Paris-Orléans par chemin de fer, puis de poursuivre vers Nevers ou Nantes par voie fluviale.

Le chemin de fer s'étend toutefois très rapidement. Après Orléans, c'est Bourges qui est reliée à la capitale, grâce à la construction du viaduc de chemin de fer (FIG.2). Financés par des capitaux anglais, car les Orléanais répugnent à investir, les travaux débutent en 1843. Ils s'achèvent quelques mois avant les inondations de 1846 qui l'endommagent gravement. Reconstruit, le pont voit passer le convoi inaugural le 19 juillet 1847.

Côté ouest, Tours est reliée en 1846, puis Angers en 1849. Finalement, Paris est desservie par chemin de fer depuis Nantes en 1851.

Le transport par voie d'eau reste quelque temps concurrentiel sur le trajet Nantes-Orléans, mais le tronçon Orléans-Tours ne l'est plus car les dirigeants de la compagnie ferroviaire Paris-Orléans passent des accords avec les compagnies de bateaux à vapeur pour qu'elles cessent leur activité.

De surcroît, les marchandises venant du sud et de la Méditerranée n'arrivent plus aux entrepôts orléanais. Elles empruntent le canal latéral à la Loire, construit en 1835-1838, de Roanne à Briare, puis le Loing et la Seine.

Ces mutations coïncident avec une série de catastrophes naturelles : mauvaises récoltes, crues et hivers rigoureux engendrent des crises économiques qui desservent le dynamisme du port d'Orléans. La ville se détourne de la Loire et se développe dans la seconde moitié du siècle vers ses quartiers nord, autour de la gare.

Petit à petit, même si le transport de vin, d'ardoises ou de céréales continue de s'effectuer par gabares, les quais d'Orléans se désertifient. En 1843, 381 000 tonnes de marchandises transitaient par la ville ; en 1866, 21 000 tonnes, soit 18 fois moins.

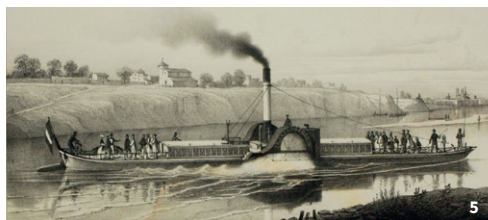
Il s'agit d'une mutation économique essentielle du 19^e siècle : après des siècles de service pour le transport de marchandises et de voyageurs, la marine fluviale est remplacée par la route et le chemin de fer.



3. Bateaux « accélérés » au port de Recouvrance.

Lithographie d'après un dessin de Charles Pensée, 1840.
© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans

5. Bateau à vapeur d'un tirant d'eau de 21 cm inventé par M. Gâche, ingénieur mécanicien à Nantes. Lithographie d'après un dessin de Charles Pensée, 2^e quart du 19^e siècle.
© Musée de la Marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire (M1648)



LES BATEAUX DU 19^E SIÈCLE

Au début du 19^e siècle apparaissent les bateaux dits « accélérés » (FIG.3). Munis d'une poupe et d'une proue de navire de mer, ces bâtiments proposent de remonter la Loire en un temps record. Ils ne font pas d'escale, promettant 60 km par jour, contre 20 pour les gabares, qui s'arrêtent régulièrement pour vendre et acheter des marchandises. Ces navires assurent un service régulier de messagerie entre Nantes et Orléans, voyage qu'ils peuvent effectuer en cinq jours.

La grande nouveauté du 19^e siècle est le bateau à vapeur, servant essentiellement au transport des voyageurs. Le premier bateau de ce type, *Le Nantais*, arrive de Nantes à Orléans au printemps 1823. Il faut attendre 1829 pour que soit établi un service régulier entre les deux villes, puis 1837 pour relier Orléans à Nevers. Les compagnies peuvent enfin s'engager sur les délais de voyage, même si les bateaux restent tributaires du niveau d'eau. C'est un succès. Plusieurs compagnies se lancent dans la construction de bateaux à roues à aubes : *Riverains*, *Vulcains*, *Hyronnelles*... sillonnent la Loire.

Toutefois ces premiers bateaux sont fragiles, ils peuvent exploser, et les voyageurs se noyer. On perfectionne alors la construction avec une coque en fer et on modifie les machines à vapeur, qui fonctionnent désormais en basse pression. On cherche aussi à réduire le tirant d'eau.

La célèbre compagnie des *Inexplosibles*, fondée à Orléans en 1837 (FIG.4), a judicieusement choisi un nom rassurant les voyageurs. Ses bateaux bénéficient d'une conception intégrant les derniers progrès techniques, l'entretien en est exigeant, et

ils sont équipés de canots de sauvetage. Le directeur a en outre chargé Charles Pensée, un artiste orléanais, de représenter les bâtiments sur ses lithographies. Reconnaisables à leur livrée marron, vert et blanc, les bateaux mesurent jusqu'à 45 mètres de long, ont une puissance de 40 CV et peuvent transporter jusqu'à 250 passagers à une vitesse deux fois plus importante que les premiers bateaux des années 1820 (FIG.5).

Les compagnies assurent des correspondances avec le chemin de fer dès 1843 à partir d'Orléans. Cependant, avec l'arrivée du rail à Tours puis à Nantes, elles disparaissent les unes après les autres, ou se recyclent un temps comme remorqueurs. Ainsi, dès 1846, la liaison avec Tours est abandonnée. En août 1851, la compagnie des *Inexplosibles*, à la suite d'un accord avec les chemins de fer, cesse son activité « voyageurs ». La ligne Orléans-Nevers est également fermée en 1851.



4. Médaille commémorative de la fondation de la compagnie des *Inexplosibles*, argent, 1838.
© Musée des beaux-arts d'Orléans



6. L'extrémité en cul-de-sac du quai du Fort-Allaume.

Vue de la ville en amont du pont Royal, détail, 1815, gravure aquarellée de Jacques Pierre François Salmon.
© Musée des beaux-arts d'Orléans

LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES

Au début du 19^e siècle, sur la rive nord, les quais s'étendent sur près de 1,7 km, de la porte Saint-Laurent à la Motte-Sanguin, sur le tracé des anciens remparts. À l'est, les quais se finissent en cul-de-sac au bout du quai du Fort-Allaume (FIG.6). Au niveau du récent pont Royal (1751-1763), la destruction progressive du Châtelet ne laisse qu'un étroit passage peu commode. Les quais, hérités des siècles derniers, étaient à l'époque recouverts de terre (FIG.7).

Avec l'essor du commerce sur le fleuve, les autorités continuent l'aménagement des quais et des ports dès les années 1820-1830.

En amont du pont, au port de la Poterne, une cale en **abreuvoir en long** est remplacée par une **cale en tablier**, plus adaptée au trafic. L'empierrement est de deux sortes : en calcaire de Beauce pour la pente, et en grès, plus solide, pour les extrémités soumises aux chocs des bateaux et des déchargements. Ce port accueille les marchandises en provenance de l'amont de la Loire et du sud (FIG.8). Il continue à être aménagé jusqu'au troisième quart du 19^e siècle. En aval du pont, le port de Recouvrance présente une cale en abreuvoir en long du 18^e siècle, prolongée par deux fois vers l'est au milieu du siècle. Il est affecté par règlement aux marchandises de la basse Loire (aval) : épicerie, sel, vin... (FIG.9)

D'est en ouest, les quais du Roi, du Fort-Allaume, de la Tour-Neuve, des Chamoiseurs, et de Saint-Laurent (FIG.10) sont réalisés en 1820-1830 à frais communs entre la Ville et l'État, les quais Cypierre, Recouvrance et Barentin ayant été réalisés au 18^e siècle. Ainsi, au milieu du 19^e siècle, les quais sont circulables sur près de 4 km.

À l'est, la construction du boulevard de la Motte-Sanguin en 1821 met au jour le théâtre antique, dont les matériaux sont immédiatement recyclés pour l'aménagement du quai du Roi. La manufacture Foxlow, bâtie en 1790, occupe ce site jusque dans les années 1860 (FIG.11). Un petit canal reliait la Loire à la cour pour y amener le charbon, au moins jusqu'en 1814. C'était un dispositif unique dans le Loiret.

Sur la rive sud, des cales sont aménagées au niveau du port Saint-Charles et du quai Tudelle. À la fin du 19^e siècle, le Champ-de-Mars relie le pont au champ de manœuvres aménagé en partie sur l'île Arrault.

Abandonnés progressivement à partir des années 1860, les quais de la ville se sont figés. Leur marginalisation les a laissés quasiment intacts et nous permet de les voir dans l'état qui était le leur à l'apogée de la marine de Loire.

Au centre du fleuve, le duit a été construit dès le 16^e siècle afin d'alimenter le chenal et faciliter la navigation. Avec la destruction du pont médiéval et de la motte Saint-Antoine, ce duit a perdu son point d'ancrage en aval. On le prolonge en 1812 jusqu'à la troisième pile du pont Royal. À partir de 1830, avec l'extension des quais, on prolonge en parallèle le duit vers l'aval (1,4 km, le long du quai Barentin), puis l'amont (1,9 km, jusqu'à l'île Charlemagne). Une deuxième vague de prolongement, au milieu du siècle, porte à l'ouest le duit jusqu'au lieu-dit Maison-Rouge (2,4 km) et à l'est jusqu'à l'embouchure du canal d'Orléans à Combleux (5 km).

Le prolongement du canal de Combleux à Orléans, discuté pendant tout le 19^e siècle, n'est réalisé qu'au début du 20^e.



7



8



9

7. Le port de Recouvrance.

Dessin de Charles Pensée,
vers 1840.
© Musée de la Marine de Loire,
Châteauneuf-sur-Loire (210.6.1)

8. Cale en tablier du port de la Poterne.

© Robert Malhoury, Région Centre-Val de Loire, Inventaire général

9. Orléans, vue de l'île Arrault.

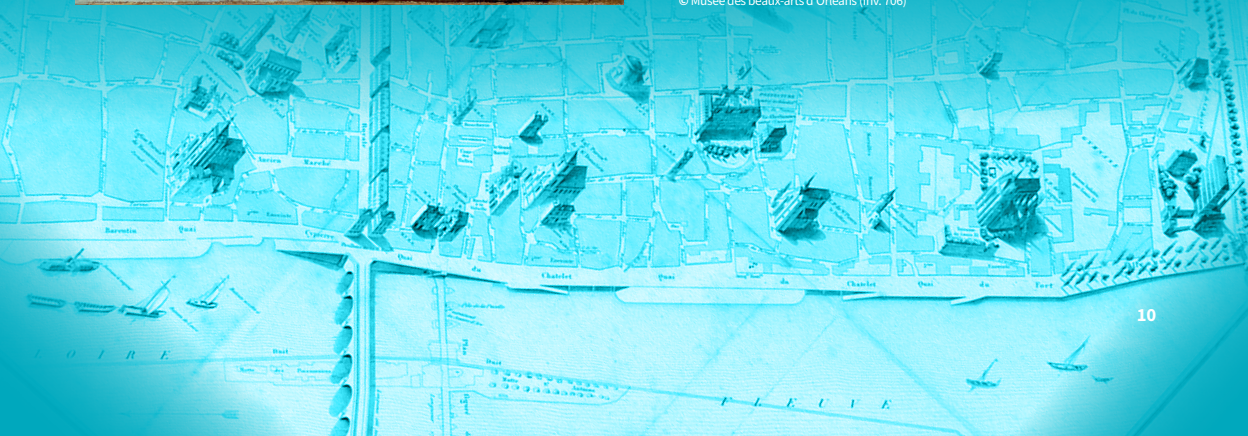
Ferdinand Perrot,
vers 1850.
© Musée des beaux-arts d'Orléans (Inv. 706)

10. Plan pittoresque de la ville d'Orléans en 1836,

détail. Gravure d'après un dessin de Charles Pensée.
© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans

11. Vue de la filature prise du côté de Saint-Loup à Orléans.

Huile sur toile de Gabriel Rabigot, 1815.
© Musée des beaux-arts d'Orléans



10



11

12. Vue d'Orléans, prise du duit.

Lithographie d'après un dessin de Charles Pensée, 1840.

© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans



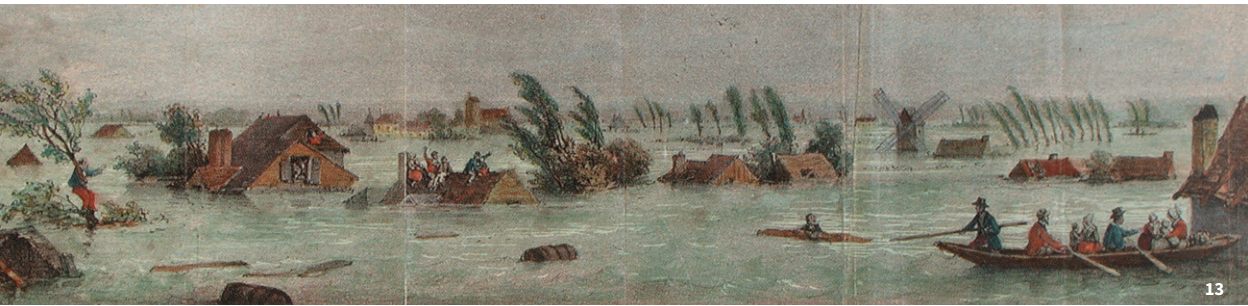
DIFFICILES COHABITATIONS

Dans les années 1830-1840, l'effervescence règne de manière croissante sur les ports et les quais de la ville. La circulation est difficile : les quais et **cales** sont constamment encombrés de marchandises, de bateaux échoués, de débris. Les marins n'observent que très rarement les règlements de stationnement dans le lit du fleuve, garant les embarcations sur plusieurs rangs faute de place.

Un nouveau règlement du port est rédigé en 1842, en remplacement de ceux de 1772 et 1816. Il cherche en particulier à limiter l'encombrement par les bateaux et les marchandises avec des créations d'emplacements, de droits de stationnement, et des directives pour le stockage des marchandises encombrantes et dangereuses. Par exemple, sur le port de Recouvrance, seuls les déchargements sont autorisés ; les expéditions se font après le quai Barentin. Afin de faire respecter ce règlement, un commissaire de port, ou garde-port, est nommé et rémunéré par la ville. Le succès de la navigation à vapeur contribue à engorger les quais d'Orléans. Le règlement du port aborde également ce problème en leur assignant un ponton d'embarquement : sur le port de Recouvrance, au droit de la rue du Pont-de-Cé (**FIG.12**).

Les marins ne sont toutefois pas les seuls utilisateurs des espaces portuaires. De nombreux autres artisans ont besoin d'un accès à l'eau et utilisent les quais pour travailler. Les bêtes y sont abreuvées. Les meuniers possèdent jusque dans les années 1840 des moulins flottants, vers lesquels ils dirigent le courant en installant dans le fleuve des dispositifs dangereux pour les bateaux. Des établissements de bains et des écoles de

natation sont installés sur les quais, en amont du pont Royal, dès 1838. Les bateaux-lavoirs, au nombre de quatre, occupent une partie du port prisée par les marins, et les blanchisseuses laissent sécher le linge sur des piquets qui abîment le pavage. **Les mégissiers** font également sécher leurs laines sur les quais, rentrant en conflit avec les tanneurs, qui y exposent leurs malodorantes **bourres** et **tannées**, qui s'envolent sur les laines. Le règlement de 1842 doit arbitrer entre ces différents usages. Les autorités donnent toujours la priorité au commerce et à la navigation. Ainsi les étendages des laines et du linge sont-ils limités, ceux des tanneurs étant interdits. En 1844, afin de gagner de la place pour les commerçants, les bateaux-lavoirs sont déplacés après le quai du Roi ou le quai Barentin.



DES CRUES DÉVASTATRICES

La Loire connaît au 19^e siècle trois des crues les plus dévastatrices de son histoire : en 1846, 1856 et 1866. Il s'agit de crues dites mixtes, caractérisées par une superposition de pluies méditerranéennes et atlantiques, concernant l'ensemble du fleuve, et se déroulant au printemps ou en automne.

En octobre 1846 (FIG.13), la Loire monte à 6,80 m à Orléans. Des brèches dans les levées de Sandillon et de Saint-Denis-en-Val permettent de limiter la hauteur de pointe de crue au pont Royal, mais la tête de pont et la première pile du tout nouveau viaduc du chemin de fer sont détruites. Cette crue prend les autorités complètement au dépourvu, après un demi-siècle d'attentisme. Elle marque alors un tournant dans la gestion du fleuve : la sécurité dans les vals redevient prioritaire. On s'interroge sur la pertinence de l'endiguement de la Loire, qui favorise la navigation, mais réduit son **lit majeur** et sa capacité d'écoulement. Les pouvoirs publics font réaliser la cartographie de la Loire, de l'amont à l'estuaire, de 1848 à 1855. Un réseau d'échelles hydrométriques est mis en place et les levées sont rehaussées. Un service hydro-métrique, créé en 1853, centralise à Orléans les données de plusieurs départements.

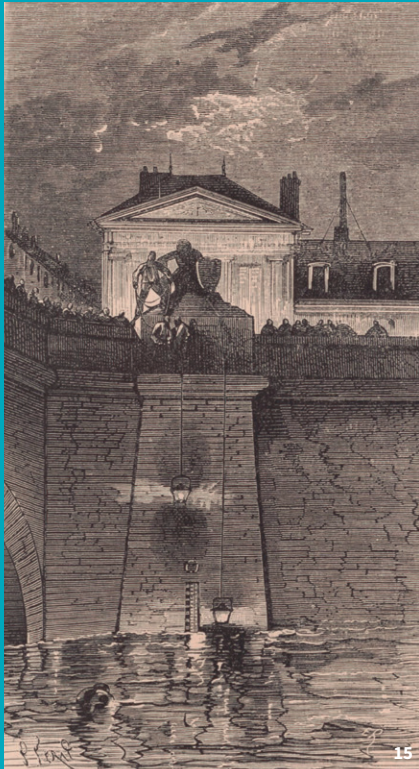
En mai et juin 1856, le fleuve dépasse 7 mètres à Orléans (FIG.14). De l'Allier à Nantes, 100 000 hectares sont inondés, plus de 3 000 hectares de terres cultivées sont ensablés et érodés, 98 km de voies ferrées sont détruits, ainsi que le pont de Sully-sur-Loire. Il apparaît que le rehaussement des levées ne permet pas de lutter contre les inondations et aggrave même le phénomène. Une com-

mission d'étude préconise la construction de 85 barrages écrêteurs sur le fleuve, un projet jamais réalisé. En 1858, un service d'annonce des crues par télégraphe et estafettes dans les campagnes est créé.

En septembre 1866 (FIG.15 ET 16), la pluie est torrentielle pendant plus de 30 heures. Les services d'alerte jouent pleinement leur rôle, mais la crue est si rapide que des lignes télégraphiques sont noyées. Beaucoup d'habitants peuvent néanmoins mettre en sécurité biens et bétail ; toutefois, les récoltes de chanvre et les vignes sont perdues. À Orléans, on héberge des centaines d'inondés, aidés par les garnisons de la ville, et on accueille même les bestiaux dans la halle.

C'est après cette crue que l'on construit des déversoirs, comme celui de Jargeau, qui permettent des inondations contrôlées et évitent les brèches. Chacune de ces inondations, et notamment celle de 1856, considérée comme une crue-référence, a coûté des milliards d'euros (en francs de l'époque), dans des vals moins densément peuplés et équipés qu'actuellement.

14. Souvenir de l'inondation à Orléans, détail : quai du Fort-Allaume le 2 juin 1856.
Gravure d'Alphonse Beaujoint.
© Médiathèque d'Orléans
(ICO G 136)



15. Éclairage de l'échelle d'étiage au pont d'Orléans.
Journal *Le Monde illustré*
du 20 octobre 1866.
© Gallica-BNF

16. Arrivée des bestiaux dans la halle d'Orléans.
La halle était alors au Campo Santo.
Journal *Le Monde illustré*
du 20 octobre 1866.
© Gallica-BNF



Arrivée des bestiaux dans la halle d'Orléans.



17. Chargement de tonneaux de vinaigre Dessaux, quai de la Tour-Neuve à Orléans.

Vers 1900.

© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans (fonds Dessaux.)

L'INDUSTRIE ET L'ARTISANAT EN BORD DE LOIRE

La vinaigrerie Dessaux, créée en 1789, s'est installée entre la rue de Bourgogne et la Loire, en partie sur l'ancien site de la raffinerie de sucre de canne Guignebault.

La production de vinaigre est séculaire à Orléans. On utilise traditionnellement les vins transitant par le fleuve et ayant souffert du transport, mais surtout des vins orléanais, dont le vignoble se déploie vers 1770 de Saint-Benoît-sur-Loire au Loir-et-Cher actuel. L'entreprise Dessaux a joué un rôle important dans l'industrialisation de cette production, appliquant les travaux de Pasteur sur la **fermentation acétique**. La production du vinaigre Dessaux a été multipliée par 3,5 entre 1872 et 1900. C'est la première vinaigrerie d'Europe, et au début du 20^e siècle, le vinaigre orléanais, dont Dessaux produit la moitié, représente plus du tiers de la production et les deux-tiers des exportations françaises.

La vinaigrerie s'étend progressivement au 19^e siècle dans tout le quartier, avec près de 14 000 m² de locaux et d'entrepôts, au sein desquels se trouvent une tonnellerie, une verrerie et une distillerie. L'entreprise avait également un entrepôt quai du Roi et un bateau, qui fut utilisé jusqu'en 1915.

Grâce à cette intense activité et aux acheminements qu'elle nécessitait sur la Loire, l'entreprise a particulièrement contribué au maintien du trafic ligérien jusqu'au début du 20^e siècle (**FIG.17**).

Plus au sud, les quartiers au-dessus du port de la Poterne abritaient, jusqu'à la fin du 18^e siècle, les bouchers, les tanneurs, ainsi que tous les métiers liés au traitement des matières dérivées de l'abattage des bêtes. Entre 1819 et 1821, la ville d'Orléans construit, pour des raisons de salubrité publique, un abattoir municipal sur le boulevard des Princes (actuel boulevard Jean-Jaurès et Belle-Rue-Saint-Laurent). Les tanneurs restent présents jusqu'au milieu du 19^e siècle avant de déménager dans le quartier Saint-Marceau. Le dernier tanneur présent dans la rue du même nom cesse son activité en 1844, d'après l'*Almanach du Loiret*.



18. Le quai du Roi pendant un hiver, début du 20^e siècle.

À gauche, la chaussée sous la neige ; à droite, la Loire en embâcle.

© Marcel Marron. Archives municipales et métropolitaines d'Orléans

UN ESPACE DE LOISIRS

Les bords de Loire sont, dès le début du 19^e siècle, un espace de détente : on s'y promène, on s'y baigne, on y pêche, on y mange des fritures dans les guinguettes. Les quais d'Orléans, souvent plantés d'arbres, rive droite comme rive gauche, constituent dès les années 1830 un lieu de promenade piétonnier et hippomobile. On vient y assister au spectacle naturel qu'offre le fleuve, comme les **embâcles (FIG.18)**, à l'arrivée du premier bateau à vapeur, ou encore aux feux d'artifice, tirés depuis les berges.

La baignade est très populaire. La réglementation municipale permet d'assurer la sécurité des baigneurs et de garantir la protection des bonnes mœurs. On définit ainsi chaque année les emplacements de baignade autorisés : dès juin, deux marinières vérifient le niveau de l'eau, la qualité du sable et les zones dangereuses. Des pieux délimitent les bassins. En 1832, par exemple, ces lieux se situent « au bout du nouveau quai du Roi, à l'endroit connu sous le nom de Cabinet-Vert » et « en aval du pont, au-dessous de la grille Saint-Laurent » ou encore « sur la rive opposée, devant Saint-Charles ou à l'île d'Harault ». La municipalité diffuse des affiches permettant de localiser des boîtes de secours et d'informer sur les premiers soins, plutôt sommaires, à donner en cas de noyade.

Les autorités veillent aussi à la tenue des baigneurs. Le port du caleçon ou « au moins d'une ceinture qui couvre assez pour ne pas blesser la pudeur » est obligatoire. Il est interdit de rester nu hors du fleuve et de s'approcher des lavandières **(FIG.19 ET 20)**.

Sur les quais, des établissements proposent l'apprentissage de la natation, mais aussi des cabines de bains et, parfois, des soins du corps. En 1838, la première école de natation est implantée quai du Fort-Allaume. Reliée au quai par un ponton en bois, elle est composée d'une grande barge accueillant un bassin. Un peu plus loin, l'école de natation Bains Jeanne-d'Arc **(FIG.21)** est équipée d'un petit bain de 8 mètres, d'un grand bain de 25 mètres avec tremplin, d'un gymnase, d'une buvette, de water-closets et même d'un garage pour bicyclettes. La mairie tient à la vocation sociale et hygiéniste de l'établissement : les propriétaires doivent assurer gratuitement des leçons de natation aux élèves des écoles et aux enfants de l'orphelinat Serenne.

Le canotage, importé de Paris et pratiqué dès le début du siècle **(FIG.22)**, se développe à partir des années 1860. Les usages, sportifs ou de loisir, sont nombreux : barque, aviron, **périssoire**, voilier **(FIG.23)**... La Société nautique du Loiret en particulier, ancêtre de l'Aviron Club Orléans-Olivet, voit le jour en 1882. Elle possède un garage à bateaux sur le Loiret et un entrepôt sur le quai Saint-Laurent, avec une salle de musculation et un ring de boxe. Entraînement, compétition, entraide et convivialité y sont de rigueur. Le dirigeant de la SNL à la fin du siècle, Paul Besnard, plaisancier passionné de Loire, peintre et poète, défend les intérêts du club avec brio.

19. Vue du quai de la Tour-Neuve, 1829.

Dessiné d'après nature le 6 septembre 1829 et lithographié en 1830 par Jean-Baptiste Mesmin Rouilly.

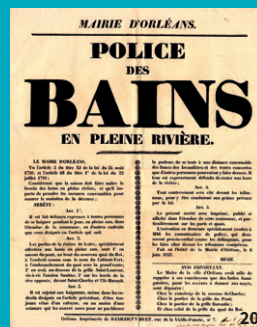
© Hôtel Cabu - Musée historique et archéologique d'Orléans



19

20. Affiche de la mairie détaillant les lieux de baignade autorisés et les tenues demandées aux baigneurs, 1832.

© Archives municipales et métropolitaines d'Orléans



20

19. ORLÉANS — École de Natation

*Bonsoir Blanche
Georges Saucy*

Édité par les Éditions



21

21. École de natation et établissements de bains chauds, quai du Châtelet.

Carte postale, vers 1905.
© Archives municipales et métropolitaines d'Orléans



22

22. Les scullers de la Société Nautique du Loiret.

Au premier plan, quatre hommes faisant de l'aviron; en arrière-plan, le pont du Maréchal-Joffre. Avant 1916.
© Archives municipales et métropolitaines d'Orléans



23

23. Membres de la Société Nautique du Loiret en péroisiers.

Photographie au gélatino-bromure, anonyme, début du 20^e siècle.
© Collection G. Pouillot

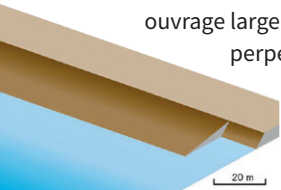
GLOSSAIRE

Blocus continental : politique menée par Napoléon I^{er} à l'égard de la Grande-Bretagne mise en place le 21 novembre 1806. L'empereur espère l'asphyxier économiquement, en interdisant aux pays européens de commercer avec elle et en lui prohibant l'accès aux ports du continent.

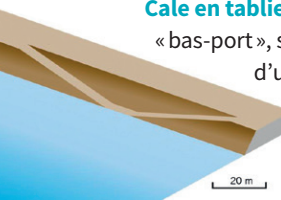
Bourre : amas de poils détachés avant le tannage de la peau de certains animaux à poil ras et servant à garnir les harnais et les bâts.

Cale : partie en pente d'un quai. Contrairement aux cales, les rampes ne donnent pas accès à l'eau.

Cale en abreuvoir en long : ouvrage large à pente forte perpendiculaire au fleuve (définition tirée de *Naviguer sur la Loire*).



Cale en tablier : dite aussi à « bas-port », se compose d'un pavement en pente douce descendant vers le fleuve, mais pas jusqu'à l'eau, car relayé par un petit mur de quai droit ou légèrement incliné qui plonge dans l'eau (définition tirée de *Naviguer sur la Loire*).



Embâcle : obstruction d'un cours d'eau par amoncellement de glace flottante.

Fermentation acétique : réaction biochimique qui se produit dans des milieux dépourvus d'oxygène et qui transforme une substance organique sous l'effet d'enzymes, aussi appelées ferments. La fermentation acétique donne le vinaigre (de vin, cidre, bière, fruits...).

Lit mineur : constitué par le lit ordinaire du cours d'eau, pour le débit d'étiage ou pour les crues fréquentes (crues annuelles).

Lit majeur : comprend les zones basses situées de part et d'autre du lit mineur, sur une distance qui va de quelques mètres à plusieurs kilomètres. Sa limite est celle des crues exceptionnelles. Le lit majeur fait partie intégrante de la rivière. En s'y installant, on s'installe donc dans la rivière même : on s'expose au risque d'être inondé (définition eptb-loire.fr).

Lithographie : procédé de reproduction qui consiste à imprimer sur papier à l'aide d'une presse, un écrit, un dessin, tracé à l'encre grasse, au crayon gras sur une pierre calcaire.

Mégissier : ouvrier qui prépare les cuirs utilisés en ganterie et en pelleterie (peaux transformées en fourrures).

Noir animal, charbon d'os ou charbon animal : matière riche en carbone obtenue par la calcination, à l'abri de l'air, d'os d'animaux. Il permettait lors du raffinage du sucre de blanchir celui-ci. Il était aussi utilisé pour décolorer des liquides et, inversement, comme pigment. Il servait également comme engrais.

Périssoire : embarcation longue et étroite qui se manœuvre à la pagaie ou à l'aviron, proche du canoë.

Tannée : résidu du tan (écorce de chêne utilisée pour le tannage) qui ne contient plus de tanin.

Pour illustrer cette publication, le service régional de l'Inventaire vous propose une vidéo intitulée « **Modélisation et reconstitution du port d'Orléans en 1847** » à retrouver sur les moteurs de recherche Internet.