

Le fait du jour

Et voque l'idée de rendre le

Des associations ont créé un collectif pour défendre la structure longeant la Loire entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loing. Mais il faudrait que l'État vende à bas prix.

Anais Rambaud et Anne-Marie Coursimault

Quarante ans que les partisans d'un canal d'Orléans entièrement navigable se retrouvent le bec dans l'eau. Une dizaine d'associations, réunies depuis mi-février dans le collectif Canal d'Orléans, se donne jusqu'à la présidentielle pour obtenir gain de cause auprès des autorités.

Actuellement un domaine privé de l'État

L'objectif ? Que l'État, actuel propriétaire, cede ses 78 kilomètres au conseil départemental (déjà en partie gestionnaire), plus à même d'investir pour le remettre à flot. Réfection des berges, révision et rénovation des écluses, gestion de l'alimentation en eau du canal... autant de travaux à mener. Certains sont d'autant plus urgents que les inondations ont mis en exergue des fragilités.

« Un canal en bon état, avec des écluseurs compétents, limite les inondations », insiste Jean-Louis Sénotier, qui pense au risque de crue centennale en Loire. D'autres travaux relevant de l'intérêt touristique. Des enjeux considérables.



ADAPTÉES. L'ANCO propose déjà des balades sur des embarcations à faible tirant d'eau. ARCHIVE

« On a entendu beaucoup de promesses en 40 ans. Mais un vent favorable souffle sur le canal. Nous souhaitons que les troupes se lèvent pour qu'il retrouve vie. L'avenir du territoire en dépend ! », s'enthousiasme Jacques Cottetay, président de l'association ancienne ANCO.

Alors, simple goutte d'eau dans la Loire ou lame de fond ? Entre l'État et le Département, il y a du tirage. « Jusqu'à maintenant, le canal est un domaine privé de l'État. Et la somme qu'il demande pour que le conseil départemental en devienne propriétaire est élevée », rappelle Jean-Louis Sénotier,

président des Chemins de l'eau, à Combleux. De l'ordre de 3 millions d'euros ? « Les discussions sont en train d'évoluer. Nous voudrions qu'une décision soit prise avant l'élection présidentielle ».

« Une somme plus symbolique »

Pour apporter de l'eau au moulin, les membres du collectif ont mis en place une plate-forme de mesures, rassemblant leur expertise sur le canal et le soutien de nombreux Loiretains. Ils rencontreront élus et collectivités à partir de lundi pour, explique Jacques Cottetay, « leur montrer qu'il est possible de naviguer sur le canal ».

« C'est sûr, c'est un projet qui fait rêver. Les discussions ne sont pas rompues avec l'État pour accéder à la propriété mais nous attendons qu'il nous propose une somme plus symbolique en déduisant le montant des travaux déjà effectués car on n'a pas fait que du replâtrage », indique Marc Gaudet, vice-président du Département.

La préfecture se montre bien plus laconique : « Le dossier est toujours à l'étude et il fait l'objet d'échanges entre l'État et le conseil départemental afin d'évaluer les différents scénarios possibles ». Reste à savoir où le courant mènera. ■

Des chantiers en trois étapes

Fin 2015, c'était nié. Hugues Soury, président du conseil départemental, avait enlevé de ses projets de mandature l'aménagement du canal, démarré en 2005, pour le rendre navigable mais qui s'était enlisé : 80 millions d'euros qui devaient s'étaler jusqu'en 2020. Trop coûteux et trop risqué car l'attrait touristique pouvait être contraire, l'été, par un niveau d'eau insuffisant pour permettre à des bateaux de croisière (de type l'Oussance) de rejoindre Orléans à Montargis. Mais un projet amendé, moins ambitieux, est bien à l'étude. Explications avec Marc Gaudet, vice-président du conseil départemental.

1 À court terme : la gestion des crues. Des réparations lourdes sont urgentes sur plusieurs secteurs dont les berges menacent de s'effondrer, comme la cale à Girard à Chéry. « Il faut que la sécurité soit assurée pour les piétons et les propriétés riveraines. Il y en a pour plusieurs centaines de milliers d'euros ». Par ailleurs, suite aux inondations de mai-juin, une étude sera à mener sur le fonctionnement des écluses, sur le curage des fossés (qui précipite l'écoulement) et les zones de dispersion d'eau en forêt d'Orléans...

2 À moyen terme : une voie verte de vélo-route. Le chemin de halage entre Orléans et Montargis sera accessible aux vélos. De quoi rejoindre

la vélo-route Loing-Brare et donc le bassin parisien via la nouvelle Scandibérique (de Dordivres au canal de Briare). « On va rentrer dans les phases d'estimation (plusieurs millions d'euros). Il va falloir fédérer avec des partenaires, voir la Région qui peut déclencher des fonds européens. Il n'est pas sûr que le chantier soit terminé dans ce mandat ».

3 À long terme : la navigabilité. Rendre le canal entièrement navigable nécessite de réparer les écluses et de l'approvisionner en eau. Le hic : le point haut en forêt d'Orléans (de Foy-aux-Loges à Coudroy), ligne de partage des eaux entre le bassin Loire-Bretagne et le bassin-versant de la Seine.

Conséquence : une hauteur d'eau insuffisante dans la partie centrale du canal (50-60 cm) pour faire naviguer des bateaux à fort tirant d'eau l'été. Un comité de pilotage (réuni pour la première fois il y a trois semaines avec les syndicats de rivière) étudie des solutions pour faire passer « des bateaux légers » : « On n'arrivera pas à faire des croisières même en mettant des millions d'euros mais garder une voie bleue, on sort le faire. Il peut y avoir une navigation touristique aux extrémités et des embarcations spécifiques et plus légères sur la partie centrale ». Les étangs de la forêt d'Orléans pourraient contribuer à l'alimentation en eau. Un projet dont l'échéance n'est pas fixée, mais qui devra être effectué en partenariat avec la Région et l'Europe.

Le canal d'Orléans : 78,65 km de long et 20 communes riveraines

