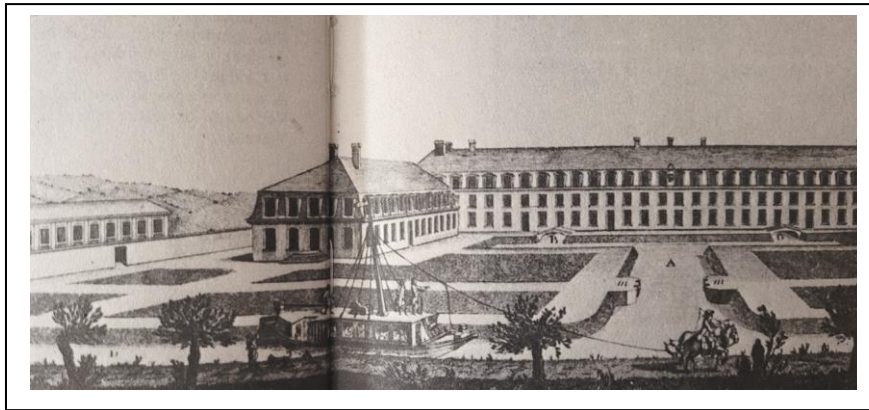


Embarquement pour Orléans...



Le Coche d'eau devant la manufacture royale de Langlée (Châlette sur Loing) en 1750

Les coches étaient construits sur les quais parisiens d'après les principes de la marine voguant sur la Marne. Le coche était exploité par « La compagnie des Seigneurs du Canal » de Briare et d'Orléans.

Pressons...Départ immédiat ! Le voyage va être long et délicat.

C'est l'empressement sur les quais du Port Saint-Paul à Paris en ce petit matin 18^{ème} siècle. Les belles dames pomponnées sont impatientes de faire un si beau voyage sur l'eau. Il n'y aura rien à faire durant cette croisière de 5 à 6 jours, rien d'autre qu'admirer le paysage, faire des rencontres, jouer aux cartes...Mais il faudra cependant aider aux manœuvres si le besoin s'en fait sentir. Qu'importe : Quel amusement et quelle découverte, quelle tranquillité au fil de l'eau...au loin les empressements de la vie parisienneDéjà !

Chacun s'installe fébrilement dans sa cabine. L'équipage charge moult ballots, courriers, panières, tonneaux, caisses, malles, etc ; les colis ne craignant pas la mouille sont sur le toit du bateau et si la place manque, peut être faudra-t-il faire appel à une allège en remorque...Vite, il faut partir, car la Compagnie du Canal tient à sa réputation et veut maintenir des délais raisonnables ; ce sont alors de bruyants et déchirants « au revoir » !

Pour ce voyage Paris-Orléans, il en coûtera une dizaine de livres par passager et plus pour bagages et marchandises. Le patron du coche devra payer toute une kyrielle de personnes qui louent leurs services tout au long de la seine, du Loing, du canal du Loing et enfin du canal d'Orléans. Il faudra faire attention que tout ce personnel grippe-sous et avide de chapardages en tous genres n'importune pas trop la « gent bourgeoise » en convoyage.

Ca y est, l'embarcation chargée au maximum s'éloigne des quais parisiens, l'équipage la pousse à l'aide des bâtons plantés dans le fond du fleuve, puis la corde de hallage fixée au bout du mât tendue depuis la rive, fait son office de traction. Tout le monde s'émerveille de se retrouver au milieu du fleuve, et, déjà, toute la pétillante équipée entame sérieusement son périple. Le verdon passe de quais en rives en passant par les ponts, suivant les facilités de traction. De temps à autres des petites embarcations rejoignent le coche pour charger ou décharger encore des ballots, embarquer ou

débarquer quelques voyageurs. C'est toute une organisation et une vie qui se développent tout au long de cette route fluviale...Il faut perdre le moins de temps possible, les arrêts seront limités et le coche poursuivra sa route, quelque soit la météo. Les voyageurs sont confortablement installés à l'intérieur, ils peuvent se collationner à leur gré, et des latrines sont même à leur disposition, sous le château arrière, près du gouvernail... Les poissons feront leur travail...

Le maître restera juché sur la toiture arrière, accoudé sur la longue barre, il vocifère ses ordres. Il garde toujours un œil sur son fanion pour observer la force du vent, et si cela devient avantageux, il fera hisser la petite voile qui soulagera le hallage. La petite voilure permettra quelques économies de manœuvriers, bien qu'il y ait toujours de bonnes âmes intéressées pour faciliter l'avancement, notamment la préparation des écluses, le coche est prioritaire sur tout autre embarcation.

Après avoir quitté la Vallée de la Seine à Saint Mammès, c'est la Vallée du Loing qu'il faudra suivre : ports de Moret sur Loing, Nemours, Souppes ; la navigation en est plus facile depuis l'ouverture du canal latéral au Loing avec ses 21 écluses à grand sas.

Avant 1724, il fallait sauter les pertuis installés dans le lit de la rivière, et là, les manœuvres devenaient épiques et déplaisaient aux voyageurs qui étaient malmenés. Arrivés à Buges (mi-parcours), sur la droite, c'est l'embranchement du canal d'Orléans qu'empruntent alors les coches d'Orléans. Les coches pour Briare filent tout droit, passent devant la papeterie de Langlée, et c'est le canal de Briare depuis Montargis. Il y aura encore pas mal de marches à monter jusqu'à Grignon, trois dernières écluses d'ascension, avant de descendre vers la Loire jusqu'à Combleux.

La plupart du temps, la traversée de la forêt d'Orléans reste paisible, bien que ce ne fut pas toujours le cas : dans les années 1846-47, par exemple, où des bandes affamées par la disette, ont pillé les embarcations en charge de sacs de farine et autres denrées alimentaires. Les contacts avec les populations seront typiques lors des haltes de Vitry, Fay aux Loges avec son four à chaux tout fumant, Donnery et son négoce de vin, et encore Pont aux Moines où il faut procéder aux chargements et déchargements de victuailles et produits forestiers en tous genres. A Combleux, c'est la dernière descente et c'est la Loire qu'il faut affronter jusqu'à Orléans. Le coche est un petit peu plus malmené avec les remouls et courants du fleuve, mais l'équipe de halage sait bien manier le verdon. On attendra la décision et la fin des travaux bien tardifs en 1920, que le dernier tronçon soit achevé pour faciliter la navigation jusqu'à Orléans, sans s'occuper des crues capricieuses du fleuve.

Arrivé au Port d'Orléans, 27 écluses plus tard, depuis Montargis, correspondance possible pour la Touraine, l'Anjou, voir le pays nantais à bord d'une « cabane », toue cabanée peu confortable ou « un coche » au service régulier, voire un vapeur...Les marchandises sont débarquées par les bras du quai et sont mêlées aux montagnes de tonneaux de vin aigre ou de piquette du val qui sont là pour donner du travail aux vinaigreries. Mais déjà les paquets et ballots venus par la marine ligérienne, en transit dans les magasins, s'entassent sur le toit du coche pour le retour sur Paris. Malgré un fonctionnement qui connut des hauts et des bas, le coche assure son service jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle.