

Histoire du port d'Orléans des Celtes à nos jours.

Orléans, Ceno à l'époque des Celtes, est occupée par les Carnutes. Les gaulois exportent leurs céréales, et commercent également avec le bassin méditerranéen en recevant de l'huile d'olive, du vin et des épices. Ils naviguent sur des bateaux à fond plat, entourés d'outres pleines d'air pour assurer la flottaison. L'existence d'un pont antérieur à la conquête romaine est établie.

Après la conquête de César, Ceno devient Cenabum, puis Aurélianum, nom à l'origine de l'actuelle appellation de la ville.

Clovis installe, dans une période de trouble, le royaume des Francs. La navigation connaît alors de grandes paralysies du transport du sel de mer depuis Nantes.

Charlemagne restaure les levées de Loire et les Turcies pour contenir les crues du fleuve. Les navigateurs (mariniers) dépendent directement de la couronne. Il n'existe pas encore de véritables quais et le déchargement des marchandises s'effectue sur une grève entre le fleuve et les fortifications en amont du pont romain. Au XII^{ème} siècle, le vieux pont gaulois est remplacé par un pont en pierre appelé « Pont des Tourelles ». Les Mariniers de Recouvrance se regroupent au sein d'une bourgade, pour mieux défendre leurs droits.

Par la suite, la « Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuve descendant en icelle » en reprend les charges, notamment l'entretien de la navigabilité du fleuve et la négociation des péages avec les seigneurs locaux.

A la fin du Moyen-âge, le trafic de Loire est en plein essor, mais l'activité fluviale est très dépendante des conditions climatiques, car à cause des périodes de fortes crues et à contrario de basses eaux, les jours de navigation sont très limités, perturbant la régularité du trafic commercial. A la remonte les poissons salés et frais pêchés localement approvisionnent les foires et marchés ligériens. A la descente et en provenance de la Méditerranée, le commerce des épices et tissus orientaux se développe, les bois du centre de la France sont acheminés par trains de bois flottants ou par sapines.

Le vignoble orléanais s'agrandit et le port devient une place tournante du commerce des Vins de Loire. Parallèlement, les activités artisanales du vinaigre d'Orléans et de tonnellerie se développent.

Pendant le siège d'Orléans par les Anglais, deux forteresses assurent le contrôle du pont : au nord, dans l'angle du rempart, le Châtelet et au sud le fort des Tourelles.

Dans la moitié du XV^e siècle, Louis XI fait aménager le long des remparts des remblais de terre consolidés par quelques rangées de pieux. Les abris naturels ainsi consolidés créent plusieurs petits ports où s'effectuent l'embarquement et le débarquement des marchandises.

De François 1^{er} à Louis XIV, la période est marquée par un fort développement de la navigation commerciale et des aménagements de la rivière Loire. On y voit circuler une noria de chalands chargés de pierre de taille, d'ardoises, de verre à vitres, de bois de charpente pour alimenter les chantiers du Val de Loire.

Au XVII^e siècle, le port d'Orléans voit son activité augmentée par la mise en navigation des canaux de Briare (1642) et d'Orléans (1692) créant un lien commercial direct entre la Loire et la Seine, donc PARIS.

Dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, de grands travaux modernisent la ville, le pont des Tourelles est détruit, le Pont Royal est construit et dans son prolongement la rue Royale. Les démolitions des anciens remparts et du Fort du Chatelet permettent l'aménagement des quais actuels.

De 1820 à 1825, il passe à Orléans, en moyenne annuelle, 4330 bateaux à la descente et 550 à la remonte transportant 118 500 tonnes de marchandises, avec le raffinage de la canne à sucre en provenance des Iles Caraïbes. Parfois, 197 bateaux mouillent dans les 3 ports ; le nombre de mats est si important que le port d'Orléans est appelé « Forêt de Loire ». En 1843, l'activité du port d'Orléans atteint son apogée.

La première liaison régulière par bateaux à vapeur entre Nantes et Orléans est établie en 1829 et par la suite, les célèbres « Inexplosibles » transportent marchandises et voyageurs. Le développement du chemin de fer brise la Marine de Loire avec la liaison Orléans-Nantes en 1850.

Aujourd'hui, la Loire n'est plus navigable mais la tradition batelière est maintenue par les Compagnons Chalandiers d'Orléans.