

# La Loire, le plus grand fleuve de France

« *Et qui a le plus de navigation* », disait Vauban en 1699, « *mais non la meilleure, parce qu'elle roule beaucoup de sable et y forme quantité de bancs* ». De Nantes à Orléans, de Roanne à Blois, de Nevers à Saumur, les bateaux sillonnent la Loire transportant des marchandises de toutes espèces, en dépit d'un fleuve au régime irrégulier. Pourquoi ?

## Des atouts majeurs

On a peine à imaginer un fleuve encombré de sables pouvoir jouer le rôle d'axe commercial essentiel. Et pourtant dans le contexte de l'époque, la Loire a de grands atouts.

Tout d'abord, toute rivière est une opportunité, un don de la nature. La voie est tracée, le vent et le courant procurent l'énergie de propulsion. Elle permet aux provinces riveraines d'exporter les produits de leur terroir et d'échanger. Alors que les routes, peu nombreuses, ne sont que de mauvais chemins, bourbeux à la moindre pluie, la rivière est « *un chemin qui marche* », selon l'expression de Blaise Pascal. Les marchandises s'y mènent facilement, avec peu d'hommes.

Mais la Rivière de Loire n'est pas n'importe quelle rivière, son cours qui pénètre au cœur du royaume « *porte bateau* » sur plus de 750 km. Avec ses affluents, l'Allier, le Cher, la Vienne, la Mayenne, eux aussi navigués, elle forme un réseau commercial exceptionnel, qui couvre près de 20 % du territoire national. L'influence de la Loire ne se limite pas à son bassin, elle s'ouvre sur les Deux Mers, l'Atlantique et la Méditerranée, dont les produits circulent sur la Loire.

La Loire possède un autre atout majeur, que n'a pas la Seine. La présence de vents d'Ouest dominants pousse les bateaux facilement jusqu'à Orléans, sans avoir besoin de recourir au halage.

## Avec l'appui du Roi

Le pouvoir royal déclare depuis toujours que soutenir et augmenter le commerce est un des moyens les plus sûrs de procurer de la richesse au peuple.

Aussi favorise-t-il le trafic et la navigation sur la Loire. Il a encouragé la construction du canal de Briare, inauguré en 1642, et celle du canal d'Orléans, ouvert en 1692. Ces canaux à point de partage, reliant les bassins versants de la Loire et de la Seine, sont des prouesses techniques. La mesure avait pour premier objectif d'assurer l'approvisionnement de la capitale mais elle ouvrait en même temps un formidable débouché aux produits ligériens. « *La navigation, par la jonction des rivières, communique facilement à toutes les provinces ce que la nature a donné à chacun en particulier* », dit un arrêt royal.

C'est aussi le roi qui, en 1703, édicte un arrêt qui régleme les rapports entre navigants et autres utilisateurs du fleuve, délimitant les responsabilités, un véritable « *code de la rivière* ». Cette défense de la navigation et du commerce ne se relâchera pas.



**Carte des rivières de France**

Le royaume est riche en rivières. La Loire « *traverse la France presque par le milieu et par les plus beaux pays du monde* », écrit Vauban. Elle et ses affluents, eux aussi navigués, forment un réseau de communication exceptionnel. Par un court portage par terre, elle est reliée au Rhône et à la Seine, par les canaux.

Par Nicolas Samson, 1642. Bibliothèque nationale de France.



## La difficulté de voyager par les chemins

« *Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé  
Et de tous les côtés au soleil exposé,  
Six forts chevaux tiraient un coche...* »

Le Coche et la Mouche. Fable de La Fontaine.  
Illustration de Jean-Baptiste Oudry, XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Bibliothèque Abbé Grégoire Blois. Cliché Françoise de Person.

## La rivière est « un chemin qui marche »

Sur la Loire, la navigation bénéficie d'un atout essentiel : la bonne orientation des vents qui soufflent de l'Ouest et poussent les bateaux dans le sens de la remontée. À la descente, les mariniers utilisent la force du courant.

Vue de Blois prise du Faubourg de Vienne, 1784.

Aquarelle de Charles-François Mandar, collection particulière. Cliché Bernard Renoux.





# Le dynamisme des marchands

Les marchands de la Loire sont un groupe puissant. Ils orchestrent les échanges, achètent la marchandise, trouvent les clients, organisent les transports. Ils contribuent ainsi à la prospérité du Val de Loire. Ils sont les employeurs des mariniers. Tous les marchés de transport sont passés par leur intermédiaire. Des bonnes affaires des marchands dépendent les revenus des mariniers.

## La recherche du profit

Acheter pour revendre et en tirer profit, c'est le propre de leur démarche. Dans son activité, le grand marchand est polyvalent. Pour cela, il doit posséder des connaissances étendues tant dans le domaine de la science du commerce (comptabilité, poids et mesures, monnaie...) que sur la nature des produits qu'il commercialise. Le marchand se fait l'intermédiaire entre le producteur et le consommateur, il connaît les exigences de l'un et les goûts de l'autre. Il ajuste les impératifs de l'offre à la demande et inversement. A chaque stade, il négocie les prix et tente de réduire les coûts. Plus son horizon est vaste, plus la question des transports est cruciale, plus les risques et les profits espérés sont grands.

## L'organisation du transport

Les tâches qui reviennent au marchand sont multiples. Il embauche les voituriers par eau, règle leurs frais, il supervise les ruptures de charge de la rivière vers la route, reconditionne les produits dont les emballages ont été abîmés durant le trajet, stocke les chargements arrivés en ordre dispersé avant de les réexpédier au fur et à mesure des commandes.

## Donneurs d'ordres

Les marchands sont sur le terrain. Ils discutent sur les ports ou dans les cabarets avec les voituriers par eau, ils vérifient avec les tonneliers l'état des fûts, vont dans les auberges où logent les rouliers. Cependant ils travaillent surtout dans leurs cabinets. C'est là qu'ils écrivent à leurs marchands correspondants de l'intérieur du bassin comme de l'extérieur, à Châtellerault, Moulins ou Nantes, à Marseille ou Paris. Grâce à ce réseau de relations, ils s'informent de tout, des droits sur les marchandises, de l'état des futures récoltes, de la position de tel bateau arrêté par des vents contraires. Il y a longtemps qu'ils n'accompagnent plus la marchandise. Les déplacements qu'ils font à cheval ont pour objet de présenter leurs produits à leurs clients, régler les conflits et retrouver des débiteurs.

## Orléans, plaque-tournante

Orléans est la grande place commerciale du bassin ligérien. Elle a su profiter d'une situation favorable, au point de rupture de charge entre la navigation amont et la navigation aval. Elle bénéficie d'être le point sur la Loire le plus proche de Paris et à l'entrée du canal d'Orléans. Orléans centralise le commerce, redistribue, donne l'impulsion. La prééminence des négociants orléanais est ancienne. Dès le <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, ils dominent les décisions de la Communauté des Marchands fréquentant la Rivière de Loire et fleuves descendant en icelle qui regroupe les villes du bassin.

La réussite de ces négociants tient, certes, à cet environnement, mais surtout à leur travail, à leur dynamisme et à leur prise de risque.

### Livre de comptes d'un marchand (1765-1769)

Livre tenu par Louis Colas des Francs, négociant en épicerie à Orléans. Les commandes des clients, les sommes dues aux fournisseurs y sont minutieusement consignées. La complexité des monnaies, des poids et mesures rendent les calculs difficiles.

Archives départementales du Loiret. Cliché Françoise de Person.



### Le Parfait Négociant - 1697

Ce manuel à l'usage des négociants enseigne comment tenir ses registres, les moyens de paiements et autres techniques commerciales... En arrière-plan l'embarquement des tonneaux et de ballots de marchandises à bord de navires évoque l'ampleur de leurs affaires.

de Jacques Savary.  
Médiathèque d'Orléans. Cliché Françoise de Person.

### Le commerce anime la ville d'Orléans

Le mouvement des bateaux, le halage à col humain, le démembrement d'un train de bois pour en récupérer les bois sont autant de scènes sur lesquelles l'artiste, également négociant, attire notre attention. Les bords de Loire sont un lieu de promenade pour tous. On y admire les bateaux, le pont tout neuf ; les quais ne sont pas encore construits.

Vue de la ville d'Orléans en 1761, par Aignan-Thomas Desfriches.  
Cliché Françoise de Person.





# Le métier de voiturier par eau

L'acheminement des marchandises par la Loire est l'affaire « *des voituriers par eau* », ainsi désigne-t-on les mariniens en tant que transporteurs. Les marchands leur confient leurs produits. Il faut convoier la cargaison sûrement et surtout vite, selon les ordres. Mais s'ils sont des exécutants, les voituriers par eau n'en sont pas moins des responsables.

## Des soins constants

Avant le départ, les marchandises sont soigneusement emballées et marquées à la marque des marchands. Cette marque obligatoire consiste dans les initiales du destinataire ou un autre symbole distinctif. Cela permet d'éviter les erreurs, de reconnaître à l'arrivée ce qui revient à chacun et, en cas de naufrage, de récupérer ce qui peut l'être. Les mariniens veillent à tout, à l'arrimage de la cargaison, aux « *couvertures* » (nattes de « *rouches* » ou vieilles voiles) étendues en protection contre la pluie ou le soleil. Les vols sont fréquents, les bateaux sont gardés le jour et surtout la nuit. Les soins sont prodigués en fonction de la nature des marchandises. Le voiturier par eau est polyvalent : arroser des fûts de vin en cas de grosse chaleur, étancher les fuites, remuer les blés pour qu'ils ne fermentent pas, raccommoder des caisses endommagées, toutes ces tâches font partie du travail.

## La course contre le temps

Les marchands veulent avant tout que les voituriers aillent vite. En l'absence de moyens modernes de conservation, la durée sur l'eau, qui peut être de plusieurs semaines voire de plusieurs mois, est la cause principale des pertes. Les contrats stipulent que les mariniens doivent aller « *à toutes eaux, sans séjour* », sans arrêts non justifiés, sauf cas de force majeure comme l'embâcle de glaces sur la rivière, les basses eaux, ou la grande crue. Ils doivent éviter toute perte de temps. Ce n'est pas de la promenade. Pour cela, les marchands font pression, jouant sur la concurrence. Ils les obligent à aller tout d'une traite, avec interdiction de reprendre du fret en cours de route, sous peine de rétention du quart ou du tiers du prix de la voiture. Ce qui va contre les intérêts des voituriers qui par rentabilité veulent naviguer à plein.

## Jusqu'au bout, la tension

Comme il est logique, le voiturier ne reçoit l'entier paiement de sa voiture qu'à l'arrivée. La lettre de voiture, c'est à dire l'écrit que lui a remis l'expéditeur, permet au destinataire de vérifier que le contrat a été honoré, que la nature, les quantités, l'état de la marchandise sont conformes, que les délais ont été tenus. Alors seulement, le voiturier est payé, au prix marqué sur la lettre.

La défiance est de mise envers les voituriers qui ont la réputation bien établie d'être des gens trompeurs et malhonnêtes. Les marchands embauchent de préférence ceux de leurs connaissances. Ils ont leur cercle de bateliers attirés avec lesquels ils travaillent en confiance. La réussite des voituriers passe par la satisfaction des marchands. Une série d'accidents ou de cargaisons abîmées peut ruiner leur crédit auprès de leurs commanditaires.



Lettre de voiture de 1739

Lettre produite par François Bergeras, voiturier par eau d'Orléans. Cet écrit permet au voiturier par eau de se faire payer à l'arrivée. Le marchand destinataire peut ainsi vérifier si les quantités et l'état de la marchandise sont bien conformes. L'envoi est composé de 44 barils de harengs blancs, marqués à la marque de Pierre Chéreau, marchand à Blois ; celle-ci, formée de ses initiales, a été reproduite dans la marge.

Archives départementales de Loir-et-Cher. Cliché Françoise de Person.



Anneau d'amarrage

Anneau du port de Saint-Dyé.  
Cliché Françoise de Person.

## Le déchargement de la marchandise

Le soin à porter à la marchandise est primordial.

La Chapelle-Saint-Mesmin, détail par Aignan-Thomas Desfriches.  
Musée des Beaux-Arts d'Orléans. Cliché Archives départementales du Loiret.





# La Loire, un fleuve difficile

La Loire est naviguée, mais quel mauvais chemin ! Encombrée de bancs de sable et d'îles, elle balance entre deux extrêmes, la grande crue, soudaine et furieuse, et l'étiage qui réduit ses eaux à de simples filets. Fantastique et utile, la Loire n'a connu de trafic commercial que grâce à l'ingéniosité des hommes et à leur travail pour tirer le meilleur parti de ce fleuve.

## Des crues extraordinaires

Les récits sont effrayants. La crue de 1707 fut un véritable déluge. Un témoin raconte : *« On voyait passer icy, sous le pont de Blois, des quantités surprenantes de bœufs, vaches, moutons et chevaux, des bois ouvragés et non ouvragés, des vins, des eaux-de-vie et généralement toutes sortes de marchandises »*. Les ponts furent cassés, les blés dans les granges entièrement perdus. Des hommes et des femmes se réfugièrent sur les toits et furent secourus par des bateliers courageux. Le long de la Loire, les levées avaient craqué. Tout n'était que désolation. Le pouvoir royal réagit. En 1711, il décida le rehaussement de toutes les levées de 2 mètres, leur hauteur passant de 5 à près de 7 mètres. Le reste du siècle ne fut pas épargné, des crues presque aussi violentes survinrent en 1733, 1755 et 1790.

## La construction d'un nouveau paysage

À début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les habitants du Val de Loire vivaient au contact de la rivière et de sa navigation. Les levées se fondaient dans le paysage, les maisons étaient baignées par le fleuve. Entrepris à partir de 1711, le rehaussement des levées, œuvre gigantesque, changea le paysage. Les nouvelles levées et les quais reconstruits, se dressèrent comme un rempart contre les crues. L'endiguement de la Loire était plus rigoureux que jamais.

## L'impact des crues sur la navigation

Sans être toutes apocalyptiques, les grosses crues sont fréquentes. Elles interrompent le trafic et causent des dégâts aux bateaux. Mais elles ne durent que quelques jours par an ; finalement, elles ne représentent que peu de jours de chômage. Cependant, elles ont un autre effet important sur la navigation : elles bouleversent le lit mineur de la Loire, érodent les rives,

changent la direction des courants, déplacent les bancs de sable, obstruent le chenal. Tel passage, qui la veille était franc, peut se trouver impraticable. Les formes du lit sont mobiles. Antoine de Lavoisier, propriétaire en Blésois, témoigne, en 1787 : *« Ce fleuve n'a point de courant réglé. Les sables et les cailloux qu'il amène des montagnes ou qu'il reçoit de l'Allier obstruent souvent son cours ainsi que le lit habituel par lequel passent les bateaux ; ce lit se trouve souvent transporté d'un côté à l'autre de la rivière et à des distances considérables »*.

## L'obstacle du manque d'eau

La crainte des bateliers est surtout de ne pas avoir des hauteurs d'eau suffisantes pour naviguer. La Rivière souffre d'un manque chronique d'eau. C'est là le véritable obstacle. La navigation est souvent interrompue l'été. Beaucoup plus lourdes de conséquences sont les périodes de basses eaux qui interviennent en hiver ou au printemps, en pleine saison commerciale. Les mariniers recherchent la crue moyenne, celle qui rend les eaux « *marchandes* ». Toute la surface du fleuve est alors utilisable.

### La crue au pont de Blois en 1983

Les grandes crues interrompent la navigation quelques jours par an.  
Cliché Françoise de Person.



### Affiche louant les bienfaits du roi lors de la débacle de 1784

L'hiver 1784 fut terrible, interrompant les communications. La Loire prit en glaces pendant plus d'un mois. La débacle brisa de nombreux bateaux. Les inondations qui suivirent portèrent la désolation dans le val de Loire.  
Bibliothèque nationale de France.



### Aménagement des levées de la Loire

La Loire est enfermée dans des levées. La crue de 1707 et celle de 1709 ont provoqué de nombreuses brèches. Dans l'angle supérieur gauche, un croquis montre comment la levée du XVI<sup>e</sup> a été, sur l'ordre de Colbert, rehaussée, élargie et fortifiée.

Carte établie par l'ingénieur Mathieu peu après la crue désastreuse de 1707.  
Bibliothèque nationale de France.

La Loire à l'étiage  
Cliché Françoise de Person.



# Le chaland de Loire et son équipement

La batellerie commerciale a pu exister sur la Loire parce qu'elle usait d'un matériel adapté à la faible profondeur d'eau et à l'instabilité du lit. La construction des bateaux, leur coque longue et étroite, leur gouvernail original, « *la piautre* », l'ampleur des voiles, le bâton en dessinent l'allure. Le chaland en est l'emblème

## Grande contenance et faible tirant d'eau

Les chalands sont des bateaux de transport de grande taille. Ils mesurent de 22 à 30 mètres de long, sur 4 mètres de large. Ils peuvent transporter jusqu'à 50 tonnes de fret. Leur fond est plat, ce qui leur permet de naviguer avec très peu d'eau. 80 centimètres suffisent pour un chaland chargé. Les traverses du fond sont espacées, ce qui laisse beaucoup de souplesse à la sole et permet de se « *désengraver* », de se déséchouer facilement.

## L'originalité de la « piautre »

Les bateaux de Loire sont munis d'un gouvernail spécifique. Contrairement au gouvernail d'étambot, l'axe de la « *piautre* » est oblique, et non vertical. La forte pièce de bois cylindrique qui en fait office fonctionne uniquement par rotation, mouvement qui se transmet à la partie immergée, le safran. Cet axe, soutenu par une sorte de croix de Saint-André en bois, est muni d'une planche, « *la cheville* » qui permet d'actionner. De taille et de poids imposants, ce gouvernail offre une grande surface directionnelle ; son enfoncement se règle à l'aide de cordages en fonction de la hauteur d'eau et de la charge à transporter. On peut la descendre en dessous de la sole ou la retirer en la faisant basculer à l'intérieur du bateau.

## L'énergie du vent

Le vent est le moteur pour remonter le fleuve. Les marins répugnent à recourir au halage, très coûteux. En son absence, ils préfèrent souvent s'arrêter et attendre la reprise du vent. Les bateaux portent d'immenses voiles carrées qui atteignent 22 mètres de haut, presque la longueur du bateau. Elles captent le vent au-dessus des levées, et permettent de profiter de la moindre brise. A condition toutefois, vu leur forme, d'être à des allures portantes.

## Le maniement du bâton de marine

Les bâtons sont de toutes les manœuvres. N'appelaient-on pas, dans les temps anciens, les marins qui parcouraient la Loire des « *traîne-bâtons* » ?

Le bâton de marine sert au « *bourneyage* », c'est à dire à gouverner le bateau à la descente, dans la force du courant, la piautre étant alors inopérante. La manœuvre consiste à piquer le bâton dans le fond de la rivière et à en coincer l'autre extrémité dans les « *arronçoirs* », sortes de crémaillères en bois situées sur les flancs de l'embarcation. Le bâton, par un effet de levier, dévie le bateau de sa trajectoire pour le mettre dans la bonne direction. Et on renouvelle l'opération. Cette manœuvre demande beaucoup de dextérité, elle est très dangereuse. A beaucoup de marins, il manque des doigts qui ont été écrasés dans les arronçoirs.

## Le chaland de Loire

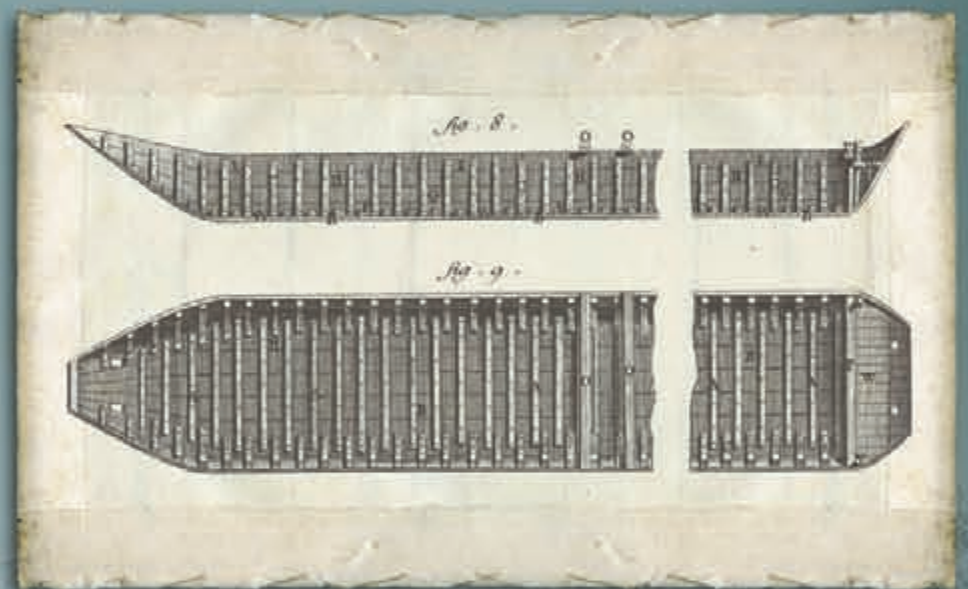
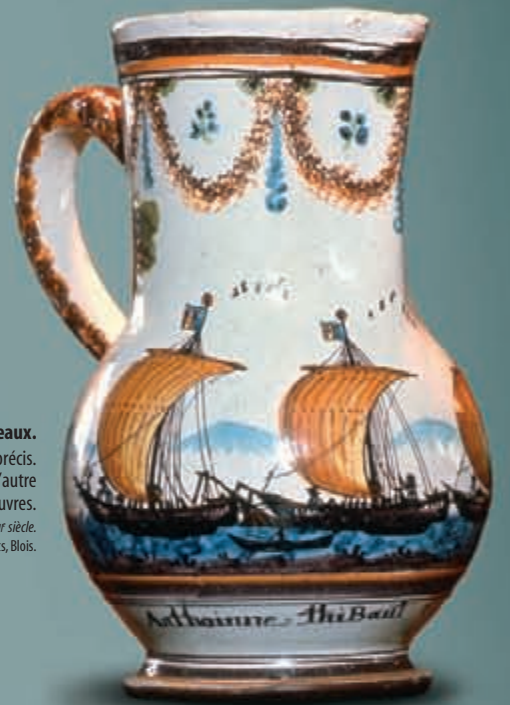
Les chalands de Loire sont des bateaux plats, sans quille. Leur forme est longue et étroite : 22 à 30 mètres sur 4 mètres. Le chaland est ici tronqué. L'avant et l'arrière sont relevés. Les côtés sont peu élevés sur l'eau. Le chaland représenté compte 4 hauteurs de planches ou « *bords* ». Ceux-ci sont assemblés à clins, c'est à dire qu'ils se recouvrent légèrement les uns les autres comme les ardoises d'un toit.

Encyclopédie de Diderot et de d'Alembert, 1772. Planches tome 2, planche xiv, figures 8 et 9, élévation et plan d'un chaland de Loire. Collection François Ayraut.

## La force du vent gonfle les voiles des bateaux.

Le dessin de la piautre ou gouvernail est précis. Les hommes d'équipage passent d'un bateau à l'autre du train pour effectuer les manœuvres.

Pichet Anthoine Thibaut, faïence de Nevers, XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée des Beaux-Arts, Blois.



## Deux chalands sur le Cher devant Chenonceaux

Les deux chalands viennent de franchir la galerie du château de Chenonceau. Les marins sont en train de redresser les mâts. Les haubans sont encore détachés, les voiles sont affalées. On distingue précisément :  
- Le gouvernail ou la piautre. Son axe oblique repose sur une croix de Saint-André. Très lourde, elle enfonce dans l'eau, on la règle en fonction de la hauteur d'eau. On peut la rentrer si nécessaire à l'intérieur du bateau.  
- Le guindas, treuil horizontal, indispensable à de nombreuses manœuvres comme l'abattage du mât.  
- Les arronçoirs, crémaillère en bois dans laquelle on cale les bâtons de marine pour donner sa trajectoire à la descente.

Vue latérale du château de Chenonceaux. Gravure de Perdoux et Bourgeois, vers 1820. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.



# Seigneurs sur l'eau

Sur l'eau, les voituriers par eau sont libres. Ils sont les maîtres des bateaux. Ils organisent à leur gré les voyages. L'achat de bateaux, l'embauche, l'heure du départ, les manœuvres, relèvent de leur décision. Véritables entrepreneurs de transports, ils calculent leurs coûts, gèrent le matériel et la main-d'œuvre.

## La navigation en trains

A la remontée, l'usage est de naviguer en trains, et non en isolés. Le train ou équipe, de 3, 6, voire 8 bateaux reliés entre eux, constitue une unité solidaire. Le bateau de tête, le chaland, gouverne l'ensemble, lui seul porte la piautre. Suivent le tirot, le sous-tirot, le quatrième qui sont aussi voilés, les allèges ferment la marche. Cette navigation permet de réduire le nombre d'équipiers et d'utiliser en commun les énergies, lors des passages des ponts, des échouages et des naufrages. Le mot train sera adopté par suite par le chemin de fer avec succès. De la même façon, à la descente, les bateaux naviguent en couplages, par paire, reliés côte à côte. Cette navigation en trains ralentit l'allure. Les bateaux, surtout ceux de queue, sont davantage exposés aux avaries que si les bateaux naviguaient seuls. En l'occurrence, gagner de l'argent, c'est perdre du temps.

## A l'écoute du fleuve et du vent

Il faut tirer parti du moindre souffle, réduire ou donner de la voile. Il faut composer aussi avec le brouillard, l'arrivée de la nuit (durant laquelle il est interdit de circuler), et tenir compte des hauteurs d'eau. Face au manque d'eau, le maître des bateaux décidera d'« *allégir* » c'est-à-dire qu'il répartira la charge sur un plus grand nombre de bateaux, au besoin loués ou achetés. L'enfoncement étant moindre, le train pourra continuer. Inversement, en cas « *d'eaux marchandes* », il en réduira la longueur. L'objectif est de naviguer sans discontinuer avec le maximum de charge. Etre un bon marinier est un art subtil.

## Le recours au halage

En l'absence de vent, la corde à haler est dans le bateau, prête à servir. Le halage se pratique à col humain. En remontant la Loire, au delà d'Orléans, où les vents sont peu favorables, le recours au halage est presque obligatoire. Des bandes de haleurs se louent pour tirer les bateaux sur des lieues et des lieues. Hormis le sel, denrée indispensable, peu de marchandises supportent un tel surcoût, en sorte que dans « *les pays hauts* », presque toute la navigation se fait à « *la baisse* », les bateaux ne font que dévaler. C'est pourquoi, conçues pour n'effectuer qu'une seule descente, « *les sapines* » sont de construction légère, fabriquées en sapin et non en chêne comme les chalands. Elles sont très souvent « *déchirées* » à l'arrivée, pour être réemployées comme bois de chauffage ou de construction.

## La vie à bord.

Les conditions sont dures. Il faut naviguer quelque soit le temps. Le bateau est un monde clos où s'exacerbent les conflits. Il y existe une forte hiérarchie : aides et compagnons confirmés obéissent aux ordres du maître de bateaux, qui a ses privilèges. Les plaintes contre la nourriture fournie par celui-ci sont fréquentes. La durée imprévisible des voyages tient l'équipage éloigné de chez lui.



**La navigation en train de bateaux**

Le chaland de tête, seul équipé de la piautre, ouvre la marche, suivi du tirot, du sous-tirot et du quatrième, tirant un cortège d'allèges, les voiles allant décroissant. En l'absence de vent, il faut recourir au halage, ce qui est fréquent dans les parties hautes du fleuve. Ici une bande de haleurs, plusieurs dizaines d'hommes, est attelée à la corde à haler et tire de toutes ses forces.

Faïence de Nevers Marie Janeau, 1787.  
Musée du château de Saumur.

## Le passage du pont de Blois « à la volée ».

Cette manœuvre est d'une haute technicité. Elle consiste à franchir le pont sans désolidariser les bateaux, rien qu'avec le vent. Les hommes affalent la voile du chaland de tête, abattent le mât. Les bateaux qui le suivent, toujours sous voiles, le poussent et lui font franchir l'arche. Sur les deuxième, troisième et quatrième embarcations, les mêmes opérations sont répétées tandis que l'on relève les mâts des premiers bateaux ; leurs voiles redéployées permettent de tirer la queue du convoi. Le passage des pont se fait ordinairement grâce aux ancres, aux points d'amarrage et au guindas, en désolidarisant au besoin les bateaux.

Panorama de Blois, vers 1798. Aquarelle réhaussée de gouache de Henri-Joseph Van Blarenbergh.  
Musée des Beaux-Arts de Blois. Cliché Bernard Renoux.



# Un balisage sans fin

La Loire doit être apprivoisée pour être naviguée. Un balisage est indispensable. Les travaux sont considérables. La tâche va de la pose de balises proprement dite au « *chevalage* », en passant par l'enlèvement de pierres et la mise en état des chemins de halage. Les intendants, au nom de l'administration royale, veillent à leur exécution.

## L'entretien du « chenal »

Le mot « chenal » a une acceptation particulière en Loire. Il faut entendre par là le bras du fleuve aménagé qui concentre la majeure partie des eaux et la force du courant. La Loire n'est facilement navigable qu'en période de crue. Lorsque les eaux viennent à baisser, les conducteurs doivent impérativement suivre le chenal. Les règlements le répètent, celui-ci doit être libre sur 8 toises de large, ou 16 mètres. Le travail des baliseurs, choisis parmi les mariniers, consiste en premier lieu à signaler le chenal par des balises de part et d'autre, à en effectuer le nettoyage en enlevant les pierres, les troncs d'arbres, les épaves et les bâtons cassés qui si souvent crèvent les coques.

## L'opération du « chevalage »

Le chenal serpente d'une rive à l'autre. Sa profondeur n'est pas continue. Les bas-fonds alternent avec les hauts-fonds où il est fréquent de s'échouer. Il faut désensabler les seuils qui ont tendance à s'obstruer. On procède alors au « *chevalage* », qui consiste à écarter le sable avec « *le chevau* », planche de 3 mètres de long que l'on tire sur champ, pour recreuser la passe avec l'aide du courant. Les campagnes de balisage ont lieu tous les ans à la fin de l'été. Le tracé du chenal change sans cesse, en particulier après les grandes crues en sorte que tout est à refaire.

## La mise en état des « hausserées »

Une autre mission des baliseurs est l'entretien des « *hausserées* », ou chemins de halage, pour permettre aux haleurs de « *hausser* », de tirer les bateaux. Tout changement du tracé du chenal entraîne par contrecoup celui des hausserées. Coupe de buissons, abattage d'arbres, recul de haies, démolition de maisons sont de la compétence des baliseurs. Le passage doit au moins avoir 18 pieds de large, soit 5 mètres 85.

## L'administration héritière de la Communauté des Marchands

Vénérable institution, depuis le <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle, défendait les intérêts du commerce, concentrée sur le balisage et la lutte contre les péages. Elle était constituée en une fédération de villes réparties le long de la Loire et de ses affluents. C'est elle qui payait les dépenses de balisage, mission pour laquelle elle avait reçu le privilège de lever son propre péage, « *le droit de boiste* ».

Mais à partir de Louis <sup>xiv</sup><sup>e</sup>, l'administration royale intervient de plus en plus directement dans l'aménagement de la Loire, tandis que la Communauté voit ses prérogatives lui être petit à petit retirées. Des dissensions se font jour entre les villes de la Communauté. Réduite à un rôle consultatif, elle est finalement dissoute en 1772.

Tous les travaux de balisage sont alors entrepris par les ingénieurs des Ponts et Chaussées sous l'autorité des intendants du Roi.



**Le balisage est une opération essentielle pour naviguer.**

Saladier en faïence de Nevers, Michel Goheau et sa femme Marie Coraut 1803. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.



**Bateau avec balises**

Les balises signalent le chenal, celles plantées de « *galerie* », c'est-à-dire rive nord, sont des perches droites et entières, celles de « *mar* » ont la pointe cassée. Lorsqu'un nouvel écueil est repéré et qu'il ne peut être enlevé, les baliseurs piquent une balise en croix pour que les bateaux l'évitent.

Faïence de Nevers. Collection François Ayrault.



**Les travaux du pont d'Orléans entre 1751-1760**

Les mariniers, montés à bord d'un bateau, utilisent ici un engin de levage, proche des engins de balisage dont ils se servent pour extraire les obstacles avec crocs, mouffettes, pics, pinces de fer, scies, haches.

Par Aignan-Thomas Desfriches, détail - Orléans, Musée des Beaux-Arts.

**Jeton de présence de la Communauté des Marchands fréquentant la Rivière de Loire et fleuves descendant en icelle**

Jeton utilisé par les délégués des marchands des villes ligériennes présents à l'assemblée qui se réunissait à Orléans tous les trois ans. On y discutait de la défense des intérêts de la navigation et du commerce. Ainsi s'est formée une conscience ligérienne. <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle.

Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Bernard Renoux.



**La Loire près de Cinq-Mars-la Pile**

Plan aquarellé des bords de Loire, de Blois à Saumur. <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle.

Archives départementales d'Indre-et-Loire.



# La richesse du trafic

Tout ce qui est nécessaire à la vie circule sur la Loire, et même le superflu. Le sel et les pierres comme les huîtres et les oranges. Il ne faut cependant pas se perdre dans cette variété. Les produits traditionnels, le sel, le vin, les blés, les matériaux de construction, les bois et le poisson constituent l'essentiel des tonnages.

## Des produits de tout le bassin, de France et de l'étranger

La composition du trafic ligérien reflète les économies locales. Circulent sur la Loire les bois et les sabots du Morvan, la quincaillerie de Thiers, le charbon de Saint-Étienne, le tuffeau et les prunes de Touraine, le vin, le vinaigre et les arbres d'Orléans, les fers du Nivernais et du Berry, la coutellerie de Châtelleraut, les ancres de Cosne, les blés de Bretagne... Mais le trafic sur la Loire est ouvert sur le marché national et de l'étranger. Les marchandises affluent du Midi, huile d'olive, épices, savons, amandes ; du sud-ouest par Châtelleraut, l'eau-de-vie de Charente, les blés ; de l'Atlantique, le sel, la morue pêchée à Terre-Neuve, les métaux, les produits coloniaux, tandis que vins, bois et poissons sont expédiés à Paris.

## Priorité aux pondéreux

Remarquons que les principaux produits en tonnages, sel, blés, pierres, vins, bois, sont des pondéreux, il n'y a pas là de surprise. La voie d'eau a une supériorité considérable. Comment acheminer autrement les pierres des châteaux, ou celles pour la construction de la cathédrale d'Orléans, embarquées à Apremont sur l'Allier ? Même question pour les quantités prodigieuses de bois omniprésent qu'on va chercher dans les pays d'amont : fagots, chevrons, planches, bois de Marine, échals, bois merrain pour les tonneaux, et encore sabots, boisseaux, chevilles...

## Du panier de fromages au chaudron

À ces grands flux se superpose le commerce de redistribution, sorte de cabotage, de ville à ville. Marchands d'Orléans, de Roanne, Châtelleraut, Angers, de Tours, de Nantes et autres villes du bassin, en relations régulières, passent commande entre eux. Les cargaisons peuvent être des plus hétéroclites comme celle confiée à Pierre Lizelle, en janvier 1778 : bouteilles, balle d'épingles, poêles, fil à coudre, panier de cire et encore barils de morue, chaudrons, poinçons de salpêtre, panier de fromages, boîte à thé, paquet de toile cirée, rames de papier, qui font du bateau un véritable bazar flottant. Ces commandes sont à livrer de port en port, à Blois, Lussault, Tours, Cinq-Mars-la-Pile, Saumur, Angers et enfin Nantes. Dans la redistribution, Orléans joue le premier rôle. Le sieur Régnard, procureur du roi au Bureau des finances d'Orléans, écrit en 1780 :

*« Orléans est l'entrepôt général de la France.*

*De là, les marchandises de toute espèce se distribuent dans les différentes provinces.*

*Par un fait presque incroyable les marchands qui passent devant les villes de Tours et de Blois, y retournent ensuite pour la consommation locale. »*



### La circulation des marchandises

Cette carte donne un aperçu de la nature des marchandises qui circulent sur la Loire et des distances parcourues. Sur la Loire, Roanne a longtemps été la tête de la navigation, cette limite est repoussée en 1702 à Saint-Just. L'Allier est navigué depuis Jumeaux, le Cher depuis Vierzon, la Vienne depuis Châtelleraut ; les affluents angevins, la Mayenne, la Sarthe, et le Loir, respectivement depuis Laval, Le Mans et Coemont. Et les autorités voudraient agrandir encore cet espace pour accroître les échanges.

### Certificat de paiement de droits payés à Ingrandes pour de la morue sèche à destination de Lyon, 1720

La morue a été pêchée au Cap-Breton, île de la côte orientale du Canada, à l'entrée du golfe du Saint-Laurent. Le reste de la cargaison consiste dans du rocou, colorant d'un beau rouge orangé produit au Brésil. On mesure les distances parcourues.

Archives départementales de Loire-Atlantique.

### Vue de Roanne vers 1700

Monnet, huile sur toile - Musée Déchelette, Roanne.



### Girouette sur le pont de Châtelleraut, limite de navigabilité

La Vienne est naviguée jusqu'à Châtelleraut où sont embarquées les produits venus du sud-ouest. Cliché Françoise de Person.



# L'entreprise de la remontée du sel

Le sel, denrée vitale, procure un fret énorme à la batellerie. Les récoltes des marais salants de l'Atlantique, après avoir été entreposées dans les salorges de Nantes, sont expédiées dans tous les greniers du bassin, jusqu'en Bourgogne. Obtenir un contrat avec la Gabelle est pour les voituriers par eau une chance et un défi.

## Le précieux sel

Le sel est indispensable à l'équilibre biologique, il enlève la fadeur de la nourriture, il est à cette époque le seul moyen de conservation de beaucoup d'aliments. Consommé par tous, le sel est donc le produit idéal pour lever l'impôt. Les rois en firent un monopole d'État.

## La gabelle, un impôt honni

La gabelle est un impôt injuste dont la principale caractéristique est l'inégalité géographique de sa perception. Depuis la Bretagne, pays franc, les bateaux rentrent à partir d'Ingrandes en pays de grandes gabelles. En franchissant la « *frontière* », le prix marchand du sel renchérit de 1 à 6, parfois de 1 à 12 fois. De quoi susciter des tentations. Les transports de sels sont donc très surveillés. La gabelle sera abolie en mars 1790 par la Constituante.

## Un transport très encadré

Les marchands voituriers par eau, recrutés par la Ferme des gabelles, doivent se plier à des conditions strictes et à des contrôles fréquents. Ils doivent être propriétaires de bateaux en grand nombre, 6, 8, exceptionnellement 10 bateaux ; solides en chêne, bien équipés, avec des « *soutrages* », planchers pour isoler les sels du fond pour éviter qu'ils ne fondent.

### Le mesurage du sel dans la salorge

Après mesurage à la trémie, le sel est mis en sacs, liés et plombés pour prévenir toute fraude en cours de transport

*Le grenier à sel. Anonyme.*  
Collection Musée national des Douanes de Bordeaux, France.

A bord, les sacs de 98 kg, qu'on ne peut porter qu'à deux, sont répartis en mottes de 30 ou 50 sacs recouvertes de nattes. Un bateau contient 200 à 250 sacs. De nuit comme de jour ceux-ci sont surveillés contre les vols. La Ferme des gabelles envoie aussi ses propres gardes à bord pour prévenir les malversations de l'équipage. A l'arrivée au grenier destinataire, les déchets éventuels sont déduits du prix de la voiture. Le règlement punit de peine de mort tout voiturier des sels qui aurait déplombé un sac pour prendre du sel. Ces contrats, souvent reconduits d'année en année, sont cependant très recherchés par les voituriers par eau, car ils offrent de gros profits et le moyen de s'enrichir.

## Un voyage long et difficile

La remontée du sel est une entreprise énorme. La progression de ces trains interminables, lourdement chargés, est lente : de Nantes, il faut un mois pour rallier Chinon, 4 à 5 mois pour Digoin. Cette durée peut être multipliée en cas d'intempéries, de problème de niveau d'eau ou d'avaries. A partir d'Orléans, les difficultés s'accroissent avec des hauteurs d'eau de plus en plus réduites, l'absence de vent ou des vents contraires. Le halage devient indispensable.

## Les subterfuges pour frauder

La tentation de faire de la contrebande est grande, mais elle est tempérée par la peine encourue. Certains voituriers des sels ouvrent les sacs et tentent de les reficeler, malgré le risque. Pour couvrir un trafic de faux-sel ou un déchet extraordinaire, un des subterfuges des plus efficaces est de faire croire à un naufrage. Les sacs ayant été préalablement retirés, un des bateaux est volontairement coulé. Aux yeux de l'officier des gabelles, venu dresser procès-verbal, la disparition des sacs passe pour la conséquence du naufrage. Le tour est joué.



### Carte des gabelles en 1784

Cette carte montre la disparité de la fiscalité en matière de gabelles. Les pays de grandes gabelles (partie la plus claire), traversés par la Loire, sont ceux qui paient le sel le plus cher. La « *frontière* » qui les sépare des autres pays, moins taxés ou francs, est une zone de contrebande intense. La Loire fournit 113 greniers à sel.

Bibliothèque Abbé Grégoire, Blois. Cliché Archives départementales de Loir-et-Cher.

### Plomb de fermeture des sacs de sel de la gabelle

Diamètre 2,5 cm. Collection Françoise de Person.

### Cachet d'un garde des gabelles, 1780

Cachet en cire apposé sur les prises de faux-sel faites lors d'une visite.

Archives départementales de la Nièvre. Cliché Françoise de Person.



### Les salorges de Nantes

Les sels sont regroupés et mis à sécher dans des salorges, lourdes bâtisses munies de contreforts. Les bateaux chargent la cargaison pour la remontée.

Bibliothèque de l'Institut. Cliché Musée du château des ducs de Bretagne-Ville de Nantes.



# Des bateaux pour Paris

Approvisionner la capitale est difficile. En 1679, Louis XIV déclare encourager la construction du canal d'Orléans, à l'instar de celui de Briare : ils sont faits pour « *porter le commerce et l'abondance en notre bonne ville de Paris* ». A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Paris compte environ 650 000 habitants, qu'il faut chauffer, nourrir et fournir en vin.

## L'expédition par les canaux

Les cargaisons reflètent la diversité des productions ligériennes : vins, bois de chauffage, ardoises, fruits, bois de charpente, fer, poteries, faïences, blés, poissons d'eau douce ; et celles qui transitent : savons et huiles du Midi, morue de Terre-Neuve...

Parmi celles-ci prenons quelques exemples.

Les bois, bois de chauffage, bois de charpente, sont amenés principalement des « pays hauts », du Morvan, par le canal de Briare.

Ils sont convoyés soit en bateaux, soit en « escluzées », c'est à dire en radeaux mis aux dimensions des écluses.

Pour répondre à l'usage, qui est de vendre le poisson vivant sur les étals, celui-ci est transporté en « *bascales* » ou bateaux viviers. Il provient de la pêche en Loire, des étangs de Sologne et du Nivernais.

La navigation sur les canaux répond à des exigences. Il faut en cas d'affluence « *suivre son rang* ». Passent en premier les « produits privilégiés » comme le poisson, à qui il faut céder le passage. Le halage, les encombrements et les accidents rendent la progression lente.

## Le vin pour le peuple de Paris

Il est une cargaison agréable à convoyer : le vin. Depuis l'ouverture du canal de Briare, c'est par chalands entiers qu'il converge vers la capitale.

Les vignobles les plus proches ont été les premiers sollicités, l'Orléanais et le Blésois, mais la demande augmentant, les marchands parisiens ont été se pourvoir plus loin vers l'amont - côtes de Reims, Pouilly, Beaujolais- et vers l'aval -

Saumurois, Touraine, vallée du Cher.

Ces vins sont destinés à être servis à la table des cabarets parisiens. Il faut satisfaire cette clientèle populaire : le vin doit être d'une belle couleur rouge, à la façon des vins de Bourgogne. C'est pourquoi chaque cargaison comprend, en plus des vins blancs et clairs, une partie de « *gros noir* » qui fait « *4 couleurs et la sienne* », (qui colore 4 fois son volume).

Ce fret est lucratif à condition de prendre soin de la marchandise : le vin s'évapore, craint la chaleur, le gel entrouvre les douelles des fûts. Les médisants accusent les voituriers de boire une partie de la cargaison. Il est vrai que les contrats leur accordent généreusement la « *boîte* », c'est à dire la buvette. Mais c'est faire un mauvais calcul que de ne pas être raisonnable. Le prix du transport n'est payé que sur les tonneaux pleins à l'arrivée...

## Des paysages de vignes

Pour les vigneron, Paris est un débouché exceptionnel. A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le long de la Loire, la vigne s'étend comme un long ruban. On en plante jusqu'en Beauce et en Sologne. Des villes comme Blois, Beaugency, Jargeau en tirent leur richesse.

Ainsi, la batellerie a joué un rôle déterminant dans la commercialisation, et donc dans l'existence même du vignoble

### Paris vu de Bercy

Le temps est calme, seul les trains de bois descendent au fil de l'eau. Au second plan, des chalands de Loire, chargés de tonneaux, sont arrêtés.

*Vue de Paris prise du quai de la Rapée, 1716, Pierre-Denis Martin. Musée Camavalet, photothèque des musées de la ville de Paris. Cliché Joffre Degraes.*

### Le port de la Tournelle à Paris

Dans ce port, arrivent des trains de bois venus de l'Yonne et de la Loire, par les canaux d'Orléans et surtout de Briare, afin de pourvoir aux besoins de la capitale. C'est aussi au port de la Tournelle, comme au port Saint-Paul sur l'autre rive, que sont débarqués les vins du val de Loire.

*La Tournelle, son port, vu du quai Saint-Bernard. Gravure de Decourts d'après Demachy. Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.*



### Jonction de la Loire et de la Seine par le canal d'Orléans et celui de Briare

L'ouverture de ces deux canaux « à point de partage », reliant le bassin de la Loire à celui de la Seine, a eu une importance capitale sur le commerce, la batellerie et toute l'économie ligérienne.

*Gravure aquaillée par le sieur de Fer, 1705. Musée de la marine de Loire, Châteaufort-sur-Loire. Cliché Bernard Renoux.*



### Le commerce des vins

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les marchands de vins parisiens font venir de plus en plus loin les vins destinés à leur clientèle populaire : des bords de Loire de Touraine et du Saumurois, mais aussi de la vallée du Cher. Les tonneaux peuvent aussi contenir des prunes de sainte-catherine et des pruneaux, spécialités de Touraine, dont les parisiens sont gros consommateurs.

*Vue panoramique de Tours en 1787, par Pierre-Antoine Demachy. Détail. Musée des Beaux-Arts de Tours. Cliché Patrick Boyer.*





# Le transport des voyageurs

Sur les ports, « *les cabanes* » attendent les voyageurs. Ces bateaux, qui ont pris le nom de l’abri qui les surmonte, se louent avec les services des bateliers. Mais la route prend beaucoup de clients à la voie d’eau. Quel est le regard des voyageurs sur la navigation et sur leurs conducteurs ?

## Le service des cabanes

Le contrat est verbal. Les prix sont libres, le marchandage est de règle. Il faut être vigilant sur le prix, l’état du bateau, la compétence des bateliers. Le départ est immédiat. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les gens riches préfèrent la route, mais la Loire reste moins coûteuse. Vue la difficulté à la remontée, les cabanes ne circulent qu’à la baisse. Descendre en cabane, la vendre à l’arrivée, regagner l’amont, souvent à pied, et recommencer, c’est le cycle de ces conducteurs, souvent si pressés que le bien-être de leurs passagers passe en second.

## Les coches d’eau à l’essai

Des essais sont menés pour établir des coches d’eau à horaires fixes. En avril 1779, le sieur Laure obtint le monopole des coches d’eau de Roanne à Nantes. Il comptait instaurer une « *Navigation réglée* », avec halage par chevaux. Prix modiques et fixes, sans marchandage, affichage des horaires, départ trois fois par semaine à des points déterminés, par la qualité de leurs services les coches supplanteraient les cabanes. L’ingénieur Bouchet jugea le coût du balisage exorbitant. Il ironisait : les concessionnaires de cette « *navigation prétendue réglée* » voudraient « *qu’il n’y eût jamais le moindre obstacle, et si j’ose dire, le plus petit cahot dans la Loire* ». Ce monopole dura deux ans, sans grand succès financier. En définitive, la légèreté des structures, la concurrence entre bateliers donnent au transport en cabane une rapidité et une souplesse dont le public est bénéficiaire.

## Le voyage de « *la compagnie* »

Par économie, les voyageurs louent un bateau à plusieurs. La compagnie, formée au hasard des arrivées, est contrastée, comme celle autour du perroquet Ver-Vert, que décrit le poète Gresset, composée de « *deux nymphes, trois dragons, une nourrice, un moine et deux gascons* », et des bateliers. Le voyage est souvent un moment d’échanges, de convivialité. On joue aux cartes, on lit, on aide aux manœuvres, on déjeune sur les îles. Le sieur de la Vallette écrit en 1729 : « *La voiture de la cabane est douce et fort commode* », cependant « *on n’y a pas tout l’agrément qu’on a par terre parce que les levées bouchent la vue et empêchent qu’on ne découvre la beauté du pays* ».

Le monde clos du bateau exacerbe aussi les conflits. Les bateliers essayent de satisfaire tout le monde. Tromperie sur le prix, surcharge du bateau, erreurs de conduite sont les reproches qui leur sont régulièrement adressés. L’abbé Morellet, collaborateur de l’Encyclopédie, se fait exploiter sans vergogne : « *Les bateliers m’obligèrent à leur payer à chaque station tout le vin qu’ils buvaient et consommèrent les provisions que m’avait données ma tante.* »

La navigation crée aussi des émotions fortes : les échouages au risque de passer la nuit sur un banc de sable, la tempête ou la crainte des naufrages.

### Le perroquet Ver-Vert

En bateau, on fait les rencontres les plus insolites comme celle de Ver-Vert. Ce perroquet dévot fut confié aux marins par les Visitandines de Nevers pour le remettre à leurs consœurs de Nantes. En cours de route, aux cantiques qu’on lui avait inculqués l’oiseau substitua « *tout l’alphabet des bateliers de Loire* ». À l’arrivée « *les jeunes sœurs crurent qu’il parlait grec / Jour dieu ! Mor... ! Mille pipes de diable !* » Elles fuirent en faisant mille signes de la croix.

*(Œuvres choisies, Gresset, Paris Saugrain, in-12, quatre planches gravées par Jean-Baptiste Simonet et A.D. Duhamel, d’après Jean-Michel Moreau le Jeune, 1793 ou 1794 (an II). Cliché Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.*



### Bateau cabané

Assiette représentant un bateau cabané destiné au transport des voyageurs, conduit à la bourde par un marinier.

*Faïence de Nevers, fin XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.*



### Voyageurs à bord d’une cabane.

La « *cabane* » est le moyen ordinaire de voyager. Le soir, les voyageurs descendent dans les auberges qui bordent le fleuve alors que les mariniers dorment à bord.

*Panorama de Blois, vers 1798, détail. Aquarelle rehaussée de gouache de Henri-Joseph Van Blarenbergh. Musée des Beaux-Arts de Blois. Cliché Bernard Renoux.*

### La ville de Beaugency

Les voyageurs, ancêtres de nos touristes, sont nombreux à visiter les villes et les châteaux de la Loire, déjà très célèbres. Ils côtoient à bord marchands, pèlerins, moines et religieuses, soldats...

*Par Pellieux. Musée de Beaugency. Cliché Fromont.*



# Le commerce avec les Antilles

Le café est la boisson à la mode des Français, ils le boivent sucré. Le sucre connaît le même engouement. Les Antilles, colonies françaises, connaissent une forte expansion fondée sur l'indigo, le café et surtout le sucre, en liaison avec le système de la traite des Noirs.

À Saumur, Angers et Orléans, les raffineries transforment le sucre des Antilles.

## Le sucre et la traite des Noirs

La mortalité dans les plantations de canne à sucre est très élevée, le travail étant très pénible. Pour renouveler la main-d'œuvre, les Européens organisent la déportation massive de Noirs d'Afrique : la traite, système qui commande tout un circuit économique.

Entre les Antilles et la métropole existent deux sortes de voyages : « la droiture » (en direct) et « le commerce triangulaire ». Ce dernier consiste à aller acheter des Noirs en échange de textiles, des indiennes par exemple, d'armes, de couteaux, de vins, d'eau-de-vie... aux rois locaux entre le Sénégal et le Congo, à leur faire traverser l'Atlantique et à revendre ces captifs au plus haut prix sur les marchés antillais et américains. En retour, les cales des navires ramènent les produits coloniaux. Ce système inhumain ne rencontrait pas d'opprobre dans l'esprit des armateurs ou des négociants.

**Le nègre Paul, serviteur du négociant Desfriches**  
Buste en terre cuite par Jean-Baptiste Pigalle (1717-1785). École Française.  
Cliché Musée des Beaux-Arts d'Orléans.

## La Loire et les Antilles

Le sucre brut, ou moscouades, est débarqué à Nantes d'où il remonte la Loire. C'est un produit fragile, qui fond facilement. Il est destiné aux raffineries de Saumur, d'Angers et d'Orléans. Pour ces voyages longs et périlleux, les raffineurs choisissent leurs voituriers par eau parmi les plus experts. Le café est aussi l'objet d'expéditions importantes depuis Nantes. Les négociants en épicerie orléanais le redistribuent à Paris et dans sa région. Mais le trafic s'opère aussi en sens inverse. Nantes est le premier port négrier français. Il s'appuie sur son arrière-pays ligérien pour constituer les cargaisons de la traite négrière à destination de l'Afrique, sans qu'on puisse toujours distinguer les origines des produits. La Loire est concernée par ce trafic. Le val de Loire envoie aussi « en droiture », outre des blés, du vin, de l'eau-de-vie, des matériaux de construction : ardoises de Trélazé, tuffeau de Touraine ; et encore des pots et des formes pour terrer et blanchir le sucre... Les Iles ont besoin de ces apports, car, en développant les cultures coloniales, elles sont devenues dépendantes de la métropole pour leur subsistance et pour leurs besoins essentiels.

## Saint-Domingue, la perle des Antilles

Saint-Domingue est l'île qui à cette époque a le plus de pouvoir d'attraction. C'est la plus grande productrice de sucre. En 1788, elle expédie 4/5 du sucre produit dans les Iles. Elle produit aussi la majeure partie du café consommé en France. Les Antilles et surtout Saint-Domingue attirent les grandes familles orléanaises ou nantaises. Les jeunes y vont chercher fortune.

## Sucrerie aux Antilles

*Histoire générale des Antilles, par J.-B. Du Tertre, 1667.  
Bibliothèque Abbé Grégoire, Blois. Cliché Françoise de Person.*



## Le port de Nantes vu du chantier de construction de la Fosse

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, Nantes devient le principal port français avec les Antilles. Les produits coloniaux comme le café, les produits tinctoriaux et surtout le sucre affluent, ils sont en partie réexpédiés par la Loire. Les beaux immeubles traduisent la prospérité de la ville.

*Chantier de construction de la Fosse.  
Réduit de la collection des ports de France dessinée pour le Roi en 1776, par le S<sup>r</sup> Ozanne, Ingénieur de la Marine. Taille douce. Cliché Musée Dobrée, Nantes.*





# Les industries du sucre

Le travail des raffineries a eu un effet d'entraînement sur de nombreuses activités, faisant travailler un grand nombre de personnes. La Loire a permis à ces industries, situées à Angers, Saumur et Orléans, éloignées du port de Nantes où arrive le sucre brut leur matière première, d'être ravitaillées, également en charbon.

## Le sucre royal d'Orléans

En 1653, Georg Van den Berg, d'Anvers, crée dans cette ville une première raffinerie, Les Hollandais étant alors considérés comme les maîtres incontestés dans le raffinage du sucre. Il fit des émules. L'usage du sucre jusque-là réservé à l'élite se répandait. En 1785, le nombre de raffineries passe à 23 à Orléans ; suivant une estimation de l'époque, elles font travailler plus de 600 ouvriers. Les bateliers qui déchargent les sucres et les charbons, et les artisans chargés de la maintenance ajoutent un groupe de 700 personnes. Le total atteint 1300 personnes.

Le sucre orléanais jouit d'une grande réputation. « *Le sucre qui s'y fabrique est blanc et fort bien travaillé, et les marchands de Paris l'estiment beaucoup* », déclarait déjà l'intendant de Bouville en 1698. D'après le pharmacien chimiste Prozet, le sucre royal « *n'avait d'égal dans aucune raffinerie du royaume* ».

Les 3/4 du sucre orléanais sont consommés à Paris. Ils sont expédiés aux épiciers parisiens par la grande route d'Orléans à Paris. Le reste est distribué dans le Berry, la Bourgogne, le Lyonnais, la Champagne.

## L'essor des activités dérivées

Les besoins des raffineries créent ou stimulent les activités qui leur sont liées. Les fabriques de poteries bénéficient de commandes de moules à pain, de pots à mélasse et autres. Le fameux papier bleu dont on enveloppe les pains est fabriqué par les moulins du Loiret ou de Meung-sur-Loire. Cette activité est très polluante. Les moines de l'abbaye de Micy, propriétaires des droits de pêche, intentent un procès aux papetiers.

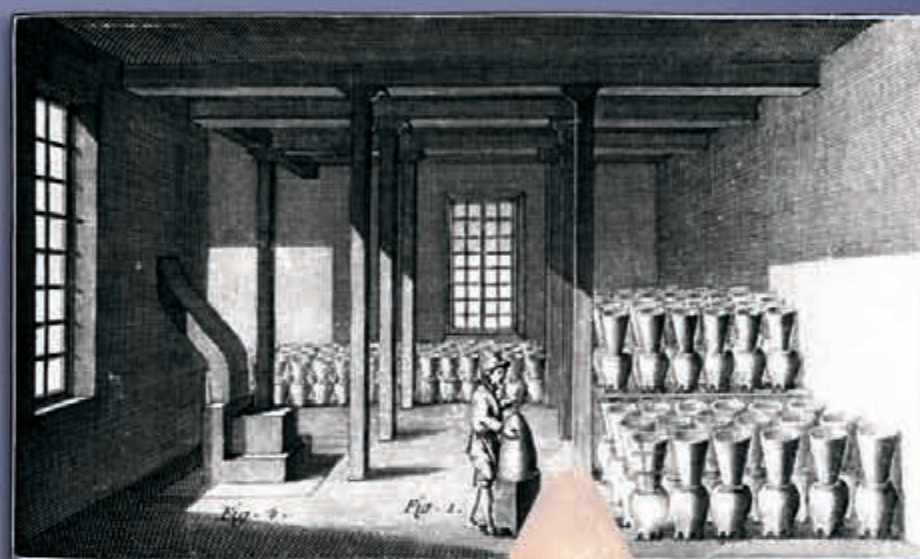
## L'acheminement du charbon de terre

Il est rendu possible à partir de 1702, grâce aux travaux entrepris par le sieur de la Gardette qui parvient à faire sauter les rochers qui obstruaient le lit du fleuve en amont de Roanne. La voie est ainsi ouverte à une descente des bateaux quasi régulière. Annonçant l'industrialisation, les raffineries d'Orléans, comme beaucoup de verreries et de forges, adoptent comme combustible le charbon à la place du bois. Depuis Saint-Just-Saint-Rambert dévalent en nombre des sapines remplies de charbon de Saint-Etienne. Le sucre a été à la base de beaucoup de grosses fortunes de négociants. Le développement des raffineries s'ajoutant aux formes traditionnelles du négoce et de l'industrie met le comble à la fortune d'Orléans et porte la navigation de la Loire au plus haut niveau d'activité qu'elle ait jamais connu.

## Intérieur d'une raffinerie, le séchage du sucre

La possibilité de faire venir du sucre brut par la Loire a permis le développement des raffineries d'Angers, de Saumur et d'Orléans. Après cuisson, le sirop de sucre est versé dans des formes et s'égoutte par le sommet du cône renversé sur des pots. La mélasse, partie du sirop qui ne cristallise pas, est reçue dans les pots. L'ouvrier enfonce ici une broche en fer pour faciliter l'écoulement de la mélasse.

Planche de l'Encyclopédie de Diderot et de d'Alembert, 1772.  
Cliché Archives départementales du Loiret.



## Moule à pain de sucre

Moule en poterie dans lequel on verse le sirop, il donne sa forme au pain de sucre.

Terre cuite, XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.  
Cliché Sophie Carles.

## Pot à mélasse

Pot dans lequel on recueille la mélasse.

XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.

## Vue d'une « habitation » aux Antilles

Sur l'exploitation, sont rassemblées la maison du maître, les cases des nègres, la plantation de canne à sucre et la sucrerie.

Planche de l'Encyclopédie de Diderot et de d'Alembert, 1772. Cliché Françoise de Person.





# Les commandes de la Marine royale

Louis XVI veut doter la France d'une Marine capable de rivaliser avec les Anglais. Les forêts contribuent à l'effort de construction des vaisseaux. Les pièces de charpente sont expédiées par bateaux et par trains de bois. Les forges de Cosne fournissent les ancres. Le roi réquisitionne aussi les hommes de la Loire pour servir dans la Marine.

## Le choix des bois

Tous les ans, les contremaîtres charpentiers des ports de Rochefort et de Brest visitent les forêts. Ils viennent marquer les arbres d'une fleur de lys traversée de deux ancres, avec leur marteau, réservant ainsi pour le roi les bois propres à la construction navale. Ils choisissent en fonction des pièces qu'ils recherchent. Pour des courbes une maîtresse branche ou une racine en angle avec le corps de l'arbre. Les arbres nouveaux sont souvent utiles. Les pièces partent par la Loire tout équarries, déjà transformées en plançons, courbes, varangues de fond, destinés à la construction ou au radoub. La forêt de Tronçais, celle de Chambord et surtout le Morvan sont de gros fournisseurs.

## La conduite des trains de bois

C'est une affaire de spécialistes. Il faut au départ les construire, dans les règles. Ces radeaux sont fort peu manœuvrables. L'équipement, élémentaire, consiste en bâtons ferrés, ancres et cordages.

Les trains sont très fragiles. Les « rouettes », ces tiges d'osier fines et flexibles qui lient les pièces de bois aux traverses, se coupent facilement à cause du frottement.

Ils sont particulièrement exposés aux crues et aux débâcles qui les disloquent. Les bateliers sont alors tenus de récupérer le bois, que les riverains tentent de voler. Ils reconstituent les trains avec ce qui reste, avant de repartir.

## Les ancres de Cosne-sur-Loire et de Guérigny

La métallurgie cosnoise est stimulée par les commandes de la marine de guerre, son principal client. Le charbon vient de la Machine, de Decize et du Massif central.

Toutes les marchandises fabriquées à Cosne se voient par la Loire pour Nantes. De là elles sont redistribuées dans les arsenaux et ports militaires de Brest et de Rochefort.

En 1781, en pleine guerre d'Indépendance américaine, un document indique une production de 400 tonnes d'ancres (pesant chacune 1 à 4 tonnes), de 300 tonnes de chaînes, de boulets et de grappins, de 160 tonnes de clous, etc.

## Mariniers, matelots du roi

Le roi a besoin de matelots. En 1780, la guerre se prolongeant, il faut renouveler les équipages. Les mariniers de Loire sont alors enrôlés dans la Marine royale. Ce sont surtout des célibataires qui embarquent. Les mariniers sont considérés comme de bons matelots. De leur aventure maritime, ils conservent un souvenir fort, que rappellent ex-voto et assiettes de Nevers. Sur la Loire, les négociants se plaignent que le roi enlève les mariniers dont le commerce a besoin, ce qui fait renchérir le prix de la voiture, et que pour certaines destinations ils ne trouvent plus de transporteurs.



### Souvenir de la Marine Royale

Les mariniers, qui ont été enrôlés dans la Marine royale lors des conflits maritimes, aiment représenter les vaisseaux de Sa Majesté au milieu des chalands.

Saladier en faïence de Nevers Jeanne Garri, 1800.  
Cliché Musée de la marine de Loire. Châteauneuf-sur-Loire.

### Bois de marine

Encyclopédie méthodique de Marine, 1786, Panckoucke.



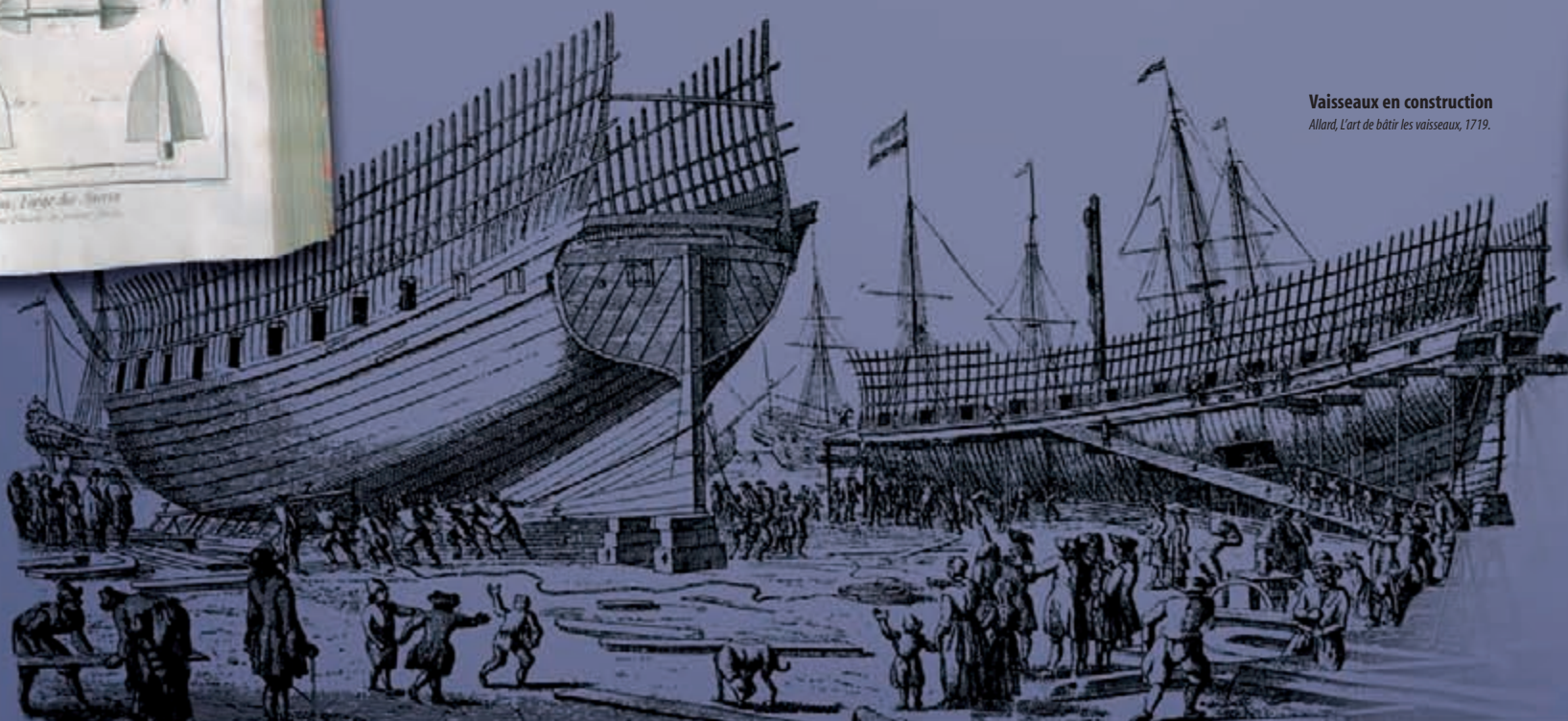
### Vaisseaux en construction

Allard, L'art de bâtir les vaisseaux, 1719.



### Encollage du premier bras d'une ancre

Planche de l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert, 1772.  
Bibliothèque Abbé Grégoire, Blois.  
Cliché Françoise de Person.





# Naufrages et avaries

L'arrêt royal de 1783 « *portant règlement général pour la navigation sur la Loire* » favorise les navigants contre les pêcheurs et les meuniers qui gênent la navigation. Il durcit les sanctions. Les règlements codifient les responsabilités en cas de naufrages. Cependant les marchands réclament un meilleur balisage pour diminuer leurs pertes.

## L'après naufrage

Pour prévenir les accidents, l'arrêt royal de 1703 avait institué une sorte de « *code de la rivière* », avec des règles de priorité et une définition des responsabilités. En pleine rivière, le bateau descendant a la priorité sur celui qui monte ; au passage des ponts, c'est le contraire, le bateau montant a la priorité.

Tout naufrage doit être déclaré devant le notaire du lieu. La perte de la marchandise pèse sur le propriétaire, le marchand destinataire, sauf si le voiturier a commis une faute. Pierres, troncs d'arbres, carcasses de bateaux, tempêtes ou débâcles, les causes sont nombreuses. Le bâton de marine cassé, qui crève les coques, est l'alibi préféré des bateliers pour se disculper, car peu vérifiable. L'état du bateau, sa vétusté, les erreurs de manœuvres sont passés sous silence.

Les naufrages en Loire n'ont pas le caractère irrémédiable des naufrages en mer. La phase de récupération est essentielle. Le voiturier par eau doit faire preuve de zèle et montrer qu'il a tout tenté. Les produits mouillés sont mis à sécher sur les berges : morues imbibées d'eau, seigle que l'on étend sur une voile, tissus au vent. Il faut tenter de retrouver au plus vite les tonneaux de vin avant que les riverains ne se servent...

## La sécurité du balisage

La fréquence des naufrages grève le commerce. En l'absence d'assurances, les marchands supportent financièrement les pertes. Il faut ajouter les frais de récupération, et pour les mariniers, les bateaux détruits ou endommagés, les frais de « *séjours* ». Les marchands accusent les ingénieurs des Levées et Turcies de ne pas exécuter aussi régulièrement le balisage que le faisaient autrefois les Marchands fréquentant la Rivière de Loire. Les ingénieurs s'en défendent énergiquement. Mais, interrogent-ils, est-il possible d'exiger un balisage parfait ? En supposant que le balisage ait été très bien exécuté, une crue ou une débâcle peut tout remettre en cause. Ce sont à nouveau encombrements d'arbres, bateaux déchirés, rochers répartis sur tout le cours de la Loire qu'il faut retirer. Tout est à refaire.

## Les meuniers surveillés

Un grand nombre des naufrages est à imputer aux pêcheries et surtout aux moulins à bac. Ces moulins sont mobiles. Les meuniers les déplacent pour profiter au maximum du courant. En période de sécheresse, malgré les interdictions, ils ne se gênent pas pour les placer là où il y a de la profondeur, c'est-à-dire en milieu du chenal, passage obligé des bateaux. Ancres, câbles immergés, roulis (petites digues pour capter les eaux vers les roues), non respect des distances causent des accidents. Avec les meuniers, les rixes sont nombreuses. L'Arrêt royal de 1783 assigne un emplacement précis aux meuniers qui ne peuvent en changer sans autorisation. Ils ne sont désormais que tolérés. Priorité aux navigants.

### Moulin-bateau

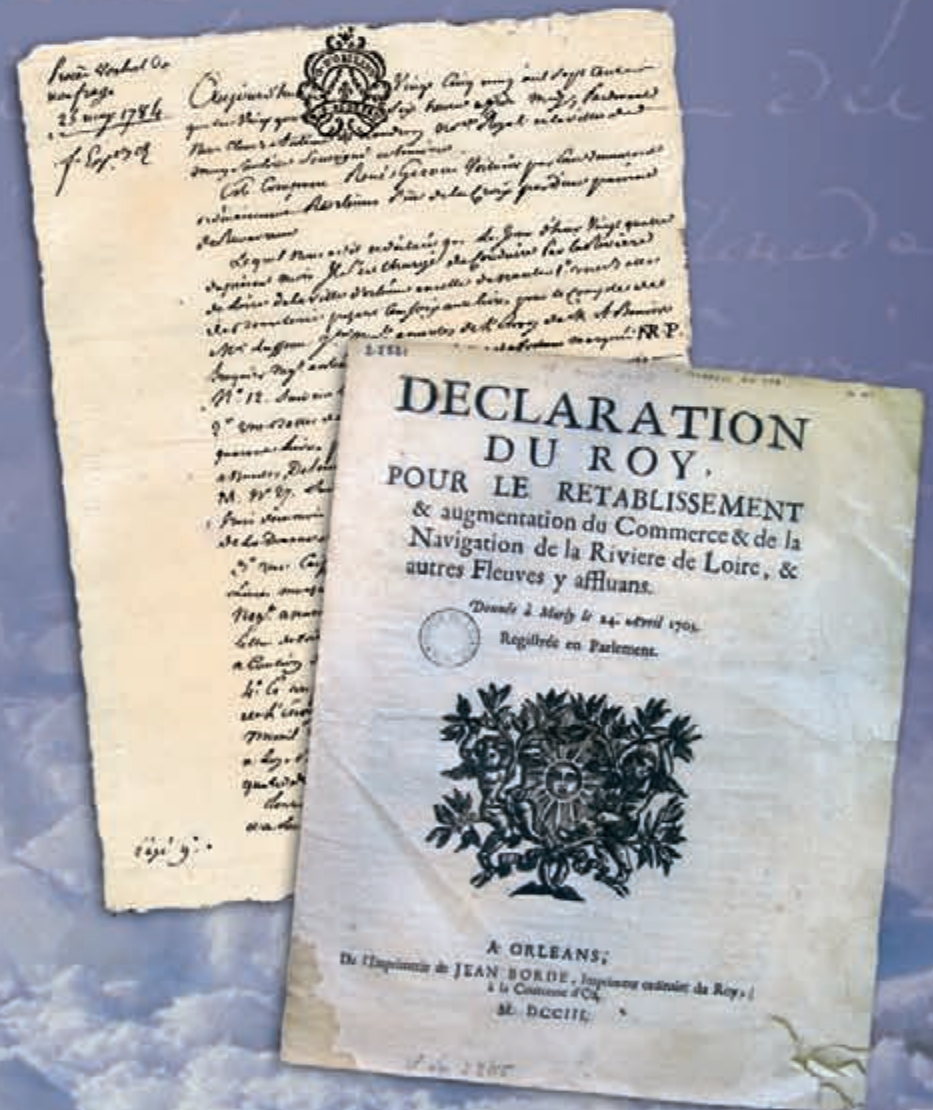
Sur la Loire, ces moulins flottants consistent en deux embarcations le bac et la « *foirine* » entre lesquels tourne la roue. Ils sont une grande gêne pour la navigation. Vue de Blois - détail, par Isidore-Laurent Deroy, lithographie aquarellée (1836).

Archives départementales de Loir-et-Cher. Cliché du Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.



### Naufrage devant Meung-sur-Loire, 25 mai 1784

Procès-verbal établi à la réquisition de René Giron, voiturier par eau d'Orléans, devant le notaire. Durant le naufrage, plusieurs balles de bonneterie, draperie et couverture ont été mouillées. Cliché Françoise de Person.



### Déclaration royale de 1703

Cette déclaration est une sorte de « *code de la rivière* » qui définit les responsabilités des utilisateurs du fleuve, mariniers, pêcheurs, meuniers ou marchands, les uns par rapport aux autres.

Archives départementales du Loiret. Cliché Françoise de Person.

Embâcle de la Loire en 1963  
Cliché Paul Lorain.



# La rivière ou la route ?

A partir de 1750, sous la direction des ingénieurs Trudaine et Perronet, est lancée la construction d'un grand réseau routier français. La route va-t-elle tuer la voie d'eau ?

La montre est devenue un objet usuel. Les marchands ont l'obsession du temps.

La Loire va devoir relever le défi d'être plus rapide et surtout plus régulière.

## Les progrès de la route

Longtemps les routes ont été peu praticables, infestées de brigands. Elles n'étaient que le complément de la voie d'eau. La route d'Orléans à Paris constituait une exception, pavée, plate, bien entretenue. Elle connaissait beaucoup de trafic.

Le transport par route est très onéreux. Comme l'exprime la formule, « *merchandise de route, marchandises de riches* », le choix de la route pour les produits de valeur et de peu de volume, comme les soieries par exemple, se justifie, même sur de longues distances. En revanche, les produits pondéreux ou en vrac empruntent la rivière.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la circulation des marchandises et des personnes s'accélère. Selon « L'indicateur fidèle », la durée des voyages en diligence se réduit de 30 à 50 % entre 1765 et 1780 au départ de Paris. De Paris à Nantes on passe à 5 jours, au lieu de 8 ; de Paris à Marseille à 8, au lieu de 12. Les charrois, plus lourds et plus lents, suivent la même évolution.

## Les moyens de gagner du temps

Pour être livrés plus vite, les marchands préfèrent faire expédier leurs produits par « *petits bateaux, bien voilés, avec d'honnêtes voituriers* », comme répète Louis Colas des Francs, négociant orléanais, plutôt que par trains de bateaux. La livraison s'opère au fur et à mesure de la demande de la clientèle. Les contrats « *à jour nommé* » se répandent aussi. Ils obligent les mariniers à arriver à date fixe, quelles que soient les circonstances, sous peine de rétention d'une partie du prix de la voiture.

Le gaspillage le plus mal ressenti concerne les péages. Il y en a encore 35 sur la Loire à la veille de la Révolution. Si les tarifs n'ont pas bougé et que donc les droits sont modiques, se garer, attendre au bureau fait perdre un temps précieux. L'abolition des péages interviendra en mars 1790.

## L'objectif de la régularité

Des tentatives sont faites pour établir un halage avec des chevaux pour remonter le sel, à l'imitation du Rhône. Cela est un échec.

La largeur du lit de la Loire et ses sables interdisent l'emploi des chevaux.

Sur la Loire, l'événement le plus redouté des mariniers, ce sont les embâcles. Ils sont très fréquents au XVIII<sup>e</sup> siècle, époque qualifiée de « *petit âge glaciaire* ».

En 1789, le trafic commercial est interrompu pendant un mois et demi. La débâcle qui suit broie des dizaines de bateaux.

Dans ces circonstances, les marchandises sont débarquées et acheminées par charrois.

## Le choix des marchands

Les marchands utilisent la Loire, la route et les transports maritimes en fonction de leurs intérêts. Le parcours par eau d'Orléans à Roanne, très difficile, est de plus en plus délaissé. La Loire conserve des atouts.

Les bateaux sont de grande contenance.

Un chaland contient 200 sacs de sel de 98 kg chacun, une charrette 18, pour ne pas défoncer les routes.

## Vue de Tours prise des coteaux de Saint-Symphorien

1787, Charles-Antoine Rougeot.  
Musée des Beaux-Arts de Tours. Cliché Patrick Boyer.



## La nouvelle route d'Orléans à Blois au niveau de Ménars

Son tracé rectiligne contraste avec la sinuosité de l'ancien chemin.  
Plan aquarellé, deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Archives départementales de Loir-et-Cher. Cliché Françoise de Person.



## La construction d'un grand chemin, 1774

De grands travaux sont entrepris. Un véritable réseau routier se constitue.

Peinture de Joseph Vernet (1714-1789).  
Musée du Louvre, Paris. Agence Photographique de la Réunion des musées nationaux, cliché René-Gabriel Ojéda.





# L'embellissement des villes

La réussite économique, la volonté des élites locales, l'appui du pouvoir royal sont à l'origine d'un spectaculaire aménagement urbain.

Les ponts et les quais neufs sont des monuments qui font la fierté des habitants.

## La fin des anciens ponts

Les ponts médiévaux tombent en ruine, les uns après les autres, ils sont remplacés. En 1716, le pont de Blois ne résiste pas à la débâcle. A Orléans, en 1753, l'ouvrage montrant des signes de faiblesse, on décide de le remplacer ; en 1775, le grand pont de Saumur est reconstruit, et celui de Tours en 1777. Les travaux sont désormais pris en charge par l'Etat. Ces ponts faisaient partie du système de fortifications. Ils constituaient des rues avec l'animation de boutiques, d'ateliers, avec une chapelle. Ils portaient des moulins pendus à faire farine.

## Une nouvelle génération de ponts

Ces ponts inaugurent une nouvelle école d'ouvrages. Ils innovent du point de vue technique : les piles sont légères, en moins grand nombre, les arches sont en anses de panier surbaissées ; leur profil, sauf à Blois, est pratiquement plat. Ils ne portent plus de constructions et sont débarrassés de tout ce qui ne répond pas à leur fonction de communication. D'où une unité architecturale et une harmonie. Le pont de Beaugency reste sur la Loire le seul exemple de pont médiéval.

## La ville remodelée

Un nouvel urbanisme voit le jour. Les axes de circulation ont été déplacés. On entreprend le percement de grandes artères. La rue Royale à Orléans, avec la régularité de ses arcades, en est un bel exemple. Les ponts médiévaux sont rasés. A Orléans, le fort des Tourelles, vestige de l'épopée de Jeanne d'Arc, est détruit ainsi que

les îles Saint-Antoine et des Poissonniers avec leurs maisons, les terres serviront comme remblai pour l'avenue Dauphine au sud. Les autres villes ligériennes connaissent des transformations comparables.

## Les quais neufs

La construction de quais durera jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les remparts des villes sont abattus. Les quais spacieux sont élevés à la hauteur prescrite par l'arrêt de 1711. Celui-ci rehausse les levées de 15 pieds à 22 pieds, soit 2 mètres de plus, en prévention des crues. On y édifie de belles demeures face à la Loire.

C'est à qui aura les plus beaux quais. La jalousie entre les villes s'exacerbe. Le sieur Regnard, d'Orléans écrit : « *On est occupé dans ce moment des quais de la ville de Blois qui servent plus à la décoration qu'au commerce, dont le total n'est pas un centième de celui d'Orléans* ». Le commerce d'Orléans excédant des trois quarts celui de Tours, c'est la première qui doit bénéficier en priorité du financement. Ce bouleversement, le géographe Roger Dion le juge ainsi : « *L'inévitable transformation des quais en digues de défense effaça des rives de la Loire les paysages où s'exprimait le plus fortement l'intime et antique alliance de la vie urbaine et de la navigation fluviale* ». Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes y voient la manifestation de leur réussite économique et de leur entrée dans l'ère moderne.

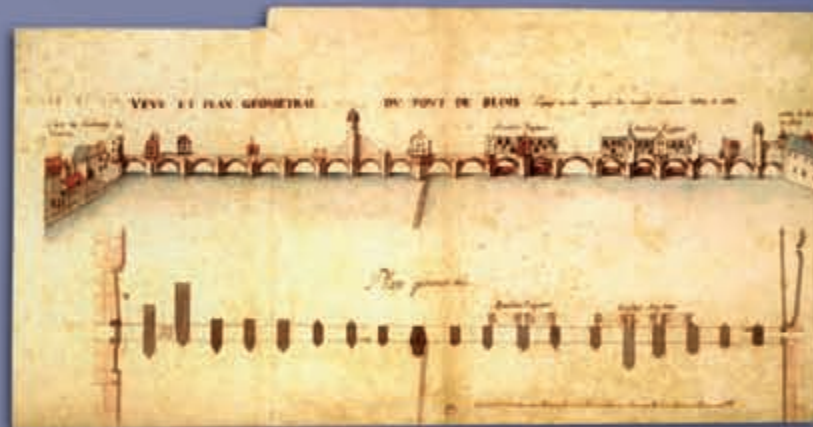
## Le pont de Tours et les changements du paysage

La construction du pont a entraîné la disparition de l'île Saint-Jacques où vivaient lavandières, marins et pêcheurs. Les terres furent utilisées pour rehausser la rive sud. Le percement de la rue Royale est entrepris. Le pont monumental et les quais contrastent avec les ruines de l'ancien pont.

*Vue panoramique de Tours en 1787, par Pierre-Antoine Demachy. Musée des Beaux-Arts de Tours. Cliché Patrick Boyer.*

## Le pont médiéval

Le pont porte tour de gué, moulins banaux, chapelle, maisons...  
*Vue et plan géométral du pont de Blois, dans les années 1680, par Nicolas Poitevin. Bibliothèque nationale de France.*



## A Blois, le premier d'une nouvelle génération

Le construction de ce pont fut confié à Jacques Gabriel, architecte des Bâtiments du roi et premier ingénieur des Ponts et Chaussées. Malgré son profil en dos d'âne, ce pont constitue le point de départ d'une école d'ouvrages. De chaque côté, il porte un écu aux armes de France ornementé, œuvre de Coustou.

*Plan et élévation du pont de Blois commencé le premier mai 1717. Archives départementales de Loir-et-Cher.*



## Les travaux du pont d'Orléans entre 1751 et 1760

Après l'établissement des cintres en bois, commence la pose des voussoirs à l'aide de grues qui formeront l'arche en pierre. Les marins avec leurs embarcations approvisionnent le chantier en matériaux.

*Par Aignan-Thomas Desfriches. Ecole Française XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée des Beaux-Arts d'Orléans.*





# Les fortunes batelières et marchandes

Les bateliers sont très nombreux. Le transport par eau demande beaucoup de bras. Il permet de gagner sa vie. Les bateliers travaillent de concert avec les marchands. Mais chaque groupe a son identité et son univers propre. Les bateliers sont les hommes du fleuve. L'aire d'action des marchands couvre un espace beaucoup plus vaste et varié.

## Les disparités entre bateliers

Il existe de grandes différences de fortunes entre bateliers. Si beaucoup gagnent juste de quoi vivre, quelques uns donnent l'exemple de belles réussites. Il existe une hiérarchie, de l'aide de bateau, chargé à bord des corvées, au marchand voiturier par eau, véritable entrepreneur, à la tête d'une flottille de bateaux, qui possède également terres et maisons. Ces fortunes n'ont cependant rien de comparable avec celles des marchands.

Le métier essentiellement technique des simples conducteurs s'apparente au savoir-faire d'un artisan. Les marchands voituriers, sans délaisser complètement la conduite des bateaux, exercent une véritable activité commerciale. Dans le transport fluvial, les fortunes sont fragiles. Les situations acquises ne sont jamais définitives. Une série de revers peut mener à la ruine. Le coût d'entretien du matériel et de la main-d'œuvre est élevé, il reste fixe quels que soient les résultats. La concurrence entre mariniers est acharnée.

## Une identité forte

Les mariniers ont la réputation d'être violents. Ils sont prompts à l'injure et aux coups, habitués des cabarets. Tout le monde est cependant unanime pour reconnaître leur courage, qui se vérifie à l'occasion des crues.

Ils sont fiers d'exercer ce métier dangereux et hautement qualifié, comme les marins de l'Océan. En recours, ils invoquent la Vierge, saint Nicolas, saint Clément et tous les saints du Paradis. Ils se regroupent au sein de confréries à la fois pour prier et pour pratiquer l'entraide. Ils sont ancrés dans leur ville avec leur famille, souvent depuis plusieurs générations. Ce sont cependant des nomades. Le bateau est leur « *domicile mobile* ». Pour cette raison, on les regarde souvent comme des étrangers et on les suspecte de nuire à l'ordre public. Précisément, leurs voyages leur confèrent une expérience et une ouverture d'esprit que peu de gens ont à leur époque. Ils ont été témoins d'événements, construction d'un pont ou ravages d'une crue, joyeux ou catastrophiques, qu'ils racontent aux autres sur leur chemin. De la Loire, ils connaissent tous les secrets et vivent à son rythme.

## La richesse des marchands

Les marchands connaissent aussi bien la Loire et ses usages, mais ils ne sont pas en permanence sur le terrain comme les bateliers ; leur monde, c'est celui de la marchandise dont il faut négocier la qualité et le prix, ce pourquoi ils entretiennent des relations avec les autres villes ligériennes, avec les ports de Nantes ou Marseille, avec Paris et même l'étranger. C'est un groupe fortement soudé, à la fois par les affaires et par les alliances matrimoniales. Les riches costumes qu'ils portent, leurs belles demeures, leur participation au mouvement des arts et à la vie de la société témoignent de leurs réussites.

### Une famille de mariniers

Ce marchand voiturier par eau de Saint-Georges-sur-Cher s'est fait représenter en habits d'apparat avec sa femme Marguerite Pénicault et ses enfants.

Assiette de Nevers Paul Bénard, 1774.  
Collection André Supiot.

### Signatures de voituriers par eau, 1717

Pétition de soutien au receveur d'Ingrandes.  
Archives départementales de Loire-Atlantique

### Coffre de marinier

Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Joly.

### Un négociant

Portrait d'Alignan-Thomas Desfriches, artiste et négociant, 1739. Donat Nonotte.  
Musée des Beaux-Arts d'Orléans.

### Les marchands et les bateliers

Vue de la ville d'Orléans en 1761, détail, par Aignan-Thomas Desfriches.  
Cliché Françoise de Persson.





# La Loire, un carrefour d'échanges

La Loire n'est pas uniquement un moyen de transport. Elle pourvoit les populations en eau, en poisson, en sable ; elle fait tourner les moulins, permet le rouissage du chanvre, on y abreuve les chevaux. Ces exploitations se superposent et sont souvent conflictuelles. La Loire est une propriété partagée.

## La multitude des métiers

Il y a tout d'abord les métiers qui concernent l'entretien des bateaux : charpentiers en bateaux, cordiers, cloutiers. L'obsolescence du matériel de navigation est rapide. La manutention et le conditionnement des marchandises font intervenir d'autres métiers : les portefaix, les voituriers par terre qui font sans cesse des va-et-vient, et les tonneliers. Ces derniers sont très nombreux car la demande en futailles est énorme. Les tonneaux de vin expédiés à Paris ne sont pas retournés. A chaque vendange, il faut en fabriquer de neufs. Il en faut pour contenir le vin, l'huile mais aussi les clous, les fruits. Le voyage les fatigue beaucoup. Les tonneliers, dans les ports de transit, sont chargés de les réparer pour éviter le coulage. La rivière est un pôle d'attraction. Les lavandières y viennent laver le linge. Les pêcheurs côtoient les sabliers, les meuniers, les commis des péages. Chacun a ses intérêts propres, parfois contraires à ceux d'autres exploitants.

## Le rôle des ports

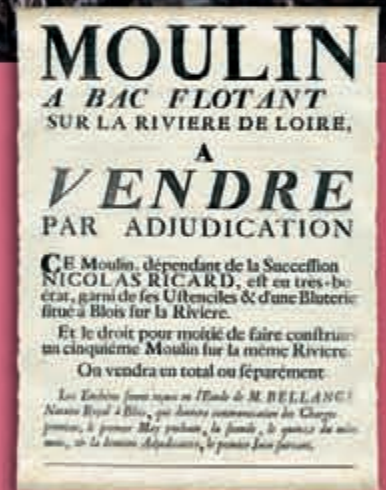
La situation des ports illustre cette difficulté à cohabiter. L'espace réduit et le manque d'organisation créent des tensions. Les ports sont à la fois des lieux d'embarquement, de débarquement des marchandises et des lieux de stockage. Portefaix, voituriers par terre, cavaliers et piétons essaient de s'y frayer un chemin. De nombreuses auberges sont là pour accueillir la clientèle. Les marchands y viennent pour contacter et embaucher les marinières. Les ports, espaces commerciaux, sont également des lieux publics. On y flâne, on y discute. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, en même temps que les quais, les ports se modernisent. Ils sont pavés, des rampes sont construites pour le déchargement, des anneaux d'amarrage sont scellés. Tout autour, s'étendent les quartiers de marinières. La Loire est un moteur économique. Elle désenclave les pays, valorise les productions comme le vin, le charbon de Saint-Etienne, les bois du Morvan. Elle permet, grâce à l'acheminement de produits venus de loin, l'établissement d'industries comme les raffineries de sucre. Elle fait vivre toutes sortes de métiers. La Loire a une autre dimension. Au fil de l'eau, au gré du vent, elle porte les idées, les idéaux et les révoltes.

## Les charpentiers en bateaux

L'entretien et la construction des bateaux donnent de l'ouvrage aux charpentiers en bateaux, aux cordiers, aux cloutiers. Les vieux bateaux sont déchirés, c'est-à-dire démembrés. Certaines pièces sont réutilisées sur d'autres bateaux ou dans les charpentes.

*Vue de Blois prise du Faubourg de Vienne, 1784, détail.*

Aquarelle de Charles-François Mandar, collection particulière. Cliché Bernard Renoux.



Affiche vente d'un moulin à bac

XVIII<sup>e</sup> siècle.

Archives départementales de Loir-et-Cher. Cliché Françoise de Person.

## Les métiers du fleuve

La Loire fait vivre de nombreux métiers : marinières, portefaix mais aussi marchands, charpentiers en bateaux, conducteurs de trains de bois, meuniers sur leurs moulins à bac qui animent les ports.

*Vue de Blois, 1798. Aquarelle rehaussée de gouache de Henri-Joseph Van Blarenbergh.*

Musée des Beaux-Arts de Blois. Cliché Bernard Renoux.





# La marine de Loire au XVIII<sup>e</sup> siècle

Pour prolonger la visite et découvrir des éléments du patrimoine ligérien.



## Remerciements

La maîtrise d'ouvrage, les auteurs et les réalisateurs de cette exposition tiennent à remercier les personnes et les établissements qui ont contribué à l'illustration de cette exposition :

- le Musée de la marine de Loire à Châteauneuf-sur-Loire,
- les Archives départementales du Loiret, de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire,
  - la médiathèque d'Orléans,
  - le Musée des Beaux-Arts et le Musée historique d'Orléans,
  - le Musée de Beaugency,
- la Bibliothèque municipale et le Musée des Beaux-Arts de Blois,
  - le Musée des Beaux-Arts de Tours,
  - le Château-Musée de Saumur.

- Madame Françoise de Person,
- Monsieur François Ayrault,
- Monsieur Bernard Renoux,
- Monsieur André Supiot.

- les Archives départementales de Loire-Atlantique et de la Nièvre,
- le Musée Déchelette de Roanne,
- le Musée Dobrée et le Musée des Ducs de Bretagne à Nantes,
- le Musée national des Douanes à Bordeaux,
- le Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine,
- la Bibliothèque de l'Institut,
- la Bibliothèque nationale de France,
- la photothèque des Musées de la ville de Paris,
- la Réunion des Musées Nationaux.

## Équipe de réalisation

- Conception et rédaction : Françoise de Person.
- Comité d'experts : Philippe Auclerc, La Loire et ses Terroirs, François Ayrault, Association de batellerie traditionnelle l'Enchème, Catherine Dupraz, conservateur du Musée de la marine de Loire à Châteauneuf-sur-Loire.
- Relecture : Marie Alchamolac.
- Graphisme : Christophe Bonté.
- Design : Christophe Moreau.
- Coordination générale : Rémi Deleplanque-Mission Val de Loire.

Cette exposition a été réalisée par la Mission Val de Loire pour le compte des régions Centre et Pays de la Loire.

Avec la participation de L'Établissement Public Loire et de l'État-Direction Régionale des Affaires Culturelles du Centre.



## La Loire entre Amboise et Lussault

Jean-Pierre Houel.  
Musée des Beaux-Arts de Tours. Cliché Patrick Boyer.

