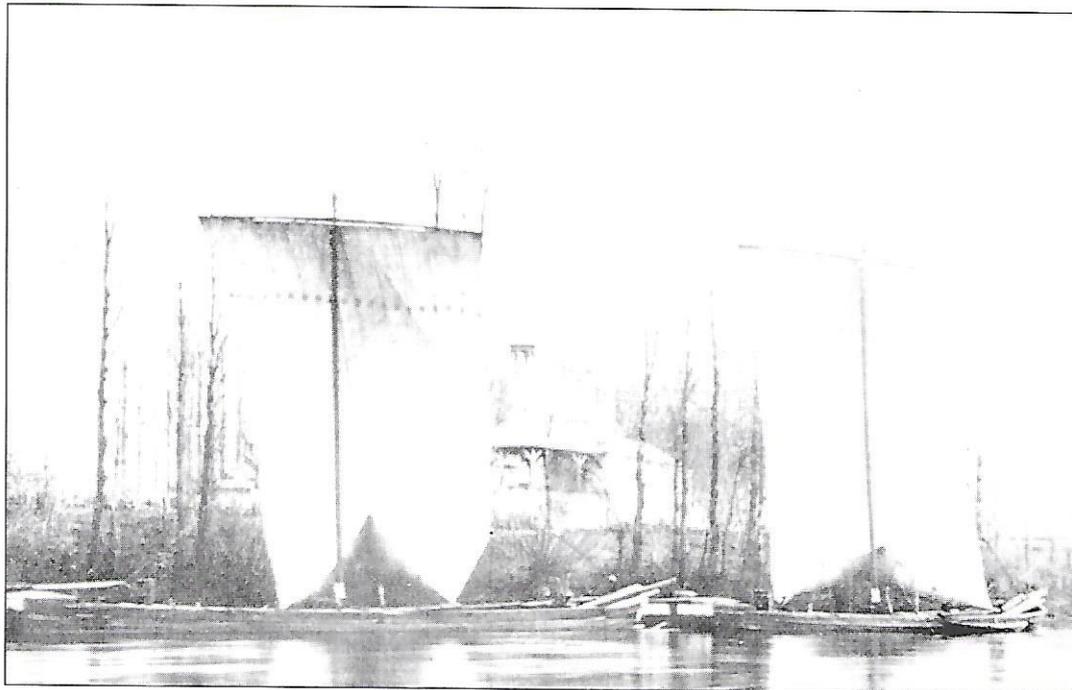


Fig. 11 : Bateau de Loire à l'Île-Bouchard en 1896. Deux chalands modernes. Remarquer l'arrière plat et l'absence de piautre, remplacée par le gouvernail axial (que l'on aperçoit sur le bateau de gauche), la voile relevée à sa base pour ne pas masquer la vue du marinier, l'avant à l'étrave et les bâtons de quartier rangés à la pointe du bateau. Arch. dép. Maine-et-Loire, 4 Fi 305. Cl. C. Cussonneau.



Aussi, alors que l'ingénieur Collin insiste dès 1853 pour que la marine s'équipe de la vapeur pour parer au défaut de vent<sup>32</sup>, le matériel de la batellerie ligérienne devient en fait très hétéroclite dans son archaïsme<sup>33</sup>. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle se croisent encore les vieux chalands à la piautre imposante et les bateaux nantais proches des péniches que l'on peut rencontrer aujourd'hui.

### Les bateaux : persistance des traditions et évolutions

Des évolutions notables concernant les formes, les tailles et les compositions des bateaux sont à signaler pour la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant, les difficultés de la navigation sur le fleuve ont imposé certaines caractéristiques qui se maintiennent jusqu'au début, et même milieu du XX<sup>e</sup> siècle (Fig. 11).

Parmi elles, on trouve l'usage du bois et de la construction à clin. La construction à clin apparaît dès le IX<sup>e</sup> siècle avec les invasions nordiques. Les drakkars vikings étaient bâtis de cette manière et leur facilité à remonter la Loire a fortement impressionné leurs contemporains. Il s'agit en fait de superposer les planches servant aux bordées du navire sur une largeur de trois centimètres environ. La fixation se fait à l'aide de chevilles de bois et de courbes de chêne. Ces courbes sont obtenues par l'angle formé en-

tre le tronc et la racine et sont ajustées à l'herminette, elles servent à soutenir l'assemblage, en raccordant les bords et le fond. Pour étancher les joints de raccords, la calfatage se fait en mousse.

L'utilisation du bois s'explique à la fois par son coût et sa commodité. En effet, le fer est un matériau trop cher pour les hommes de Loire qui font construire leur bateau. De plus, une forte communauté de charpentiers en bateaux s'est développée sur tout le cours de la Loire et ces hommes savent parfaitement adapter l'embarcation à la demande du propriétaire. Le bois, qui reste un élément fragile, présente l'avantage d'être réparable rapidement par le marinier lui-même en cas d'avarie et permet d'être réutilisé pour des charpentes ou de nouvelles embarcations quand le bateau est trop ancien ou trop abîmé pour continuer à naviguer. C'est d'ailleurs ce qui explique que le chevillage en bois soit longtemps préféré au cloutage de fer. Ce dernier rend le démontage plus difficile et présente l'inconvénient de fortement endommager les planches.

Autre caractéristique de la marine fluviale, le fond plat, non quillé, constitué de longues planches de chênes chevillées puis goujonnées entre elles, est conservé pour répondre aux exigences du fleuve. Le calfatage se fait là aussi en mousse, il est ensuite recouvert

32 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35. «Compte de la situation du service de la Loire au mois de juillet 1853.»

33 - Pour la description des bateaux circulant en Loire, consulter les ouvrages de François Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*. Douarnenez, Ed. De l'Estran, 1985, 234 p. et d'Annick Senotier et Patrick Villiers, *Une histoire de la Marine de Loire*, Brinon-sur-Sauldre, Grandvaux, 1996, 205 p.

d'une palâtre, planche de bois d'un centimètre d'épaisseur et dix de large, clouée par-dessus les joints. C'est seulement dans le dernier tiers du siècle que cette planche de chêne est remplacée par une tôle de fer galvanisée posée sur feutre.

Pour les bateaux navigant à la remonte, le gréement est aussi maintenu dans sa simplicité : une voile unique, rectangulaire, est suspendue à une vergue pouvant mesurer deux à trois fois la largeur du bateau, soulevée à sa base au niveau du mât pour éviter de masquer la vue du conducteur de l'embarcation et maintenue en haut du mât par un collier de racage. La superficie de la voile dépend de la taille du bateau. Le mât qui soutient la vergue est retenu en son pied par un système d'encastrement, le castro, et de banc transversal appelé le verneau. Cet élément permet l'abaissement du mât nécessaire au passage d'un pont car le mât qui mesure en général vingt à vingt-deux mètres, peut atteindre une trentaine de mètres de hauteur<sup>34</sup>.

Dernière caractéristique, indispensable à la navigation sur la Loire, les arronçoirs sont présents sur toutes les coques. Il s'agit de dentelures de fer, fixées à l'avant et à l'arrière du bateau qui permettent d'utiliser les bâtons nécessaires pour diriger l'embarcation.

Si le chaland moderne de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle garde ces vieux principes, il abandonne des caractéristiques essentielles de la gabare des années précédentes.

Le premier élément qui disparaît, semble-t-il au milieu du siècle, est la piautre. Ce lourd gouvernail (d'environ une tonne) aux dimensions imposantes est encore présent sur les plans qui figurent dans les rapports des ingénieurs du service spécial de la Loire en 1843. Ses mesures atteignent leur apogée vers 1830 avec l'agrandissement progressif des chalands de Loire. Cette pièce est petit à petit abandonnée au profit du gouvernail axial à ferrures, utilisé dans la marine de long cours, apporté en Loire depuis Nantes, par les bateaux du service accéléré (Fig. 12). Cette innovation est permise au milieu du siècle par l'arrivée du tableau arrière vertical, imposée au fil du temps par l'évolution de la piautre.

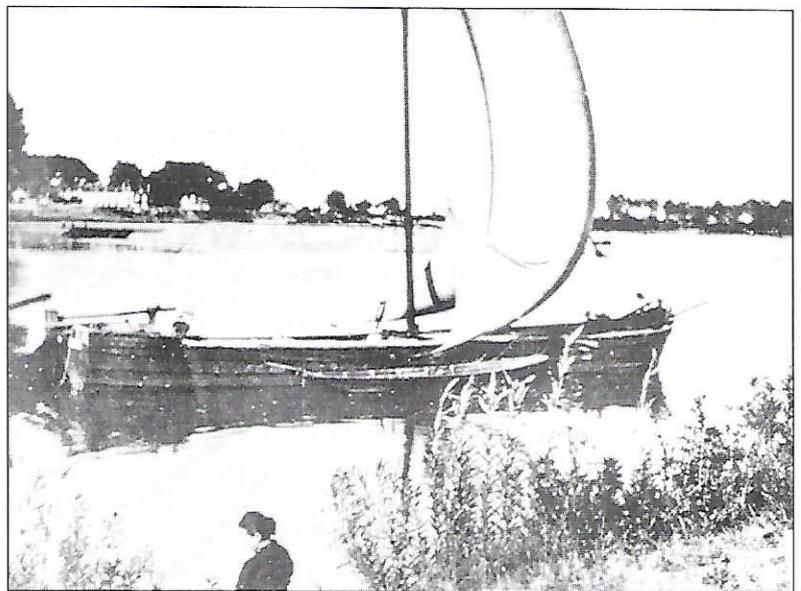
Le chaland moderne adopte aussi le treuil mécanique à engrenage au détriment du guinda, sorte de cabestan horizontal, lui aussi très imposant et à la manœuvre dangereuse, qui permettait d'abaisser et de relever le mât et de régler la piautre en fonction du tirant d'eau.

Enfin, l'avant très relevé de la gabare traditionnelle (avant «à levée») surmontant de un à deux mètres la ligne de flottaison du bateau chargé (2,67 m. d'après la description de 1843), est progressivement remplacé par un avant à étrave. Les chalands de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle atteignent selon Patrick Villiers une longueur de quarante mètres, alors que la gabare de 1843, de taille certainement déjà exceptionnelle, faisait à peu près trente-trois mètres. En réalité ces mesures semblent trop importantes pour le type de navigation imposé par la Loire. De plus, soumis aux règles de circulation sur les canaux imposées par le passage des écluses, les bateaux ne peuvent s'étendre que sur une longueur de vingt-six mètres pour une largeur de quatre mètres environ. Pour répondre à cette exigence, un bateau plus petit apparaît, le gabarot ou gabareau.

Issu de ce chaland moderne, le gabareau présente les mêmes caractéristiques. Il est d'ailleurs possible qu'il s'agisse du même bateau. Long de vingt-six mètres, navigant surtout sur les canaux et les affluents de la Loire, il possède le même tableau arrière vertical, le gouvernail axial, l'avant tantôt à levée, tantôt à l'étrave. Il est lui aussi muni

34 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6795 : Description d'une gabare par un ingénieur du service spécial de la Loire de Maine-et-Loire, Angers, 3 avril 1843.

Fig. 12 : Chaland moderne à étrave à Gennes. On voit bien ici la construction à clin, le gouvernail axial et le treuil placé à l'arrière. Arch. dép. Maine-et-Loire, 4 Fi 360. Cl. C. Cussonneau.



## LE MÉTIER DE MARINIER

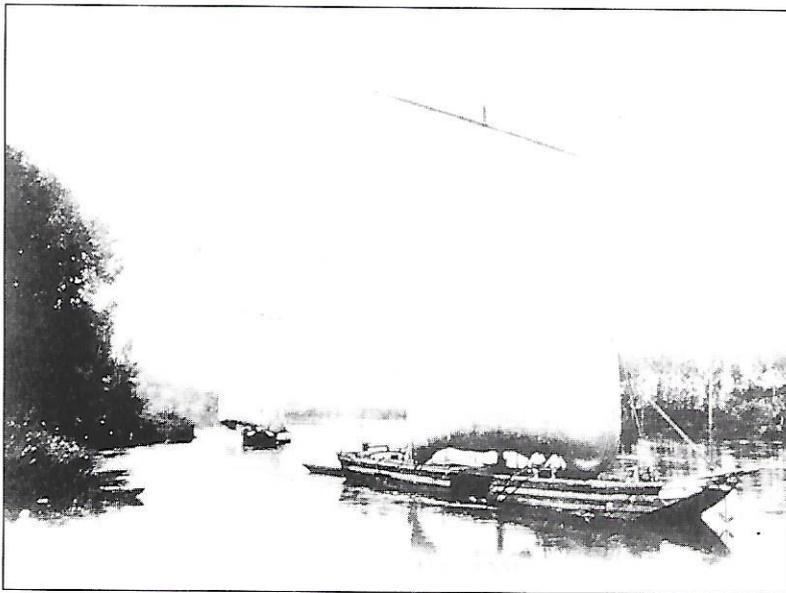


Fig. 13 : Gennes, bateaux sur la Loire. Chaland modernes à levée carrée. Remarquer la construction à clin, le gouvernail axial, la cabane à l'arrière, les bâtons de quartier, l'ancre de fer, le treuil à l'avant, et l'avant à levée carrée. On devine aussi les arronçoirs à l'avant et à l'arrière. Arch. dép. Maine-et-Loire, 4 Fi 357. Cl. C. Cussonneau.

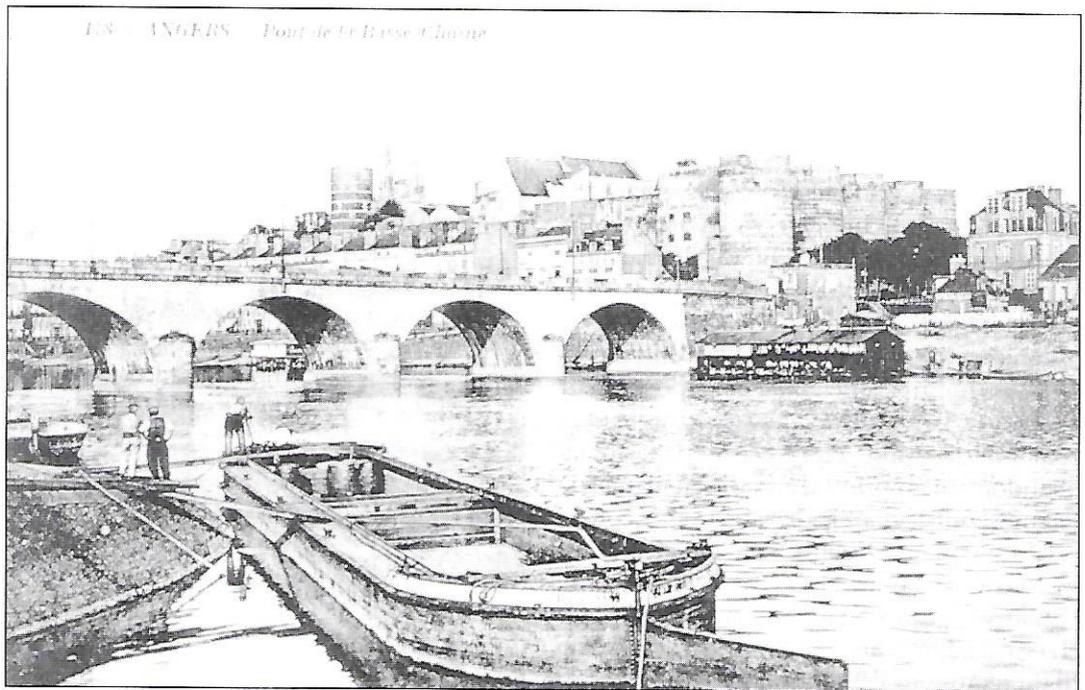
d'une cabane à l'arrière. Ce type de bateau est probablement le plus fréquent en basse Loire où la navigation se fait tant sur le fleuve que sur les canaux. Aux Ponts-de-Cé, Gatien Lecouffre et Jean Bonamy naviguent sur ces embarcations (Fig. 13).

Le bateau nantais (cette dénomination lui est accordée par François Beaudouin, mais on trouve aussi les termes Nantaise, Saumuroise, ou cul-de-poule) est apparu au début des années 1820 et se développe dans les années 1840 à la suite de l'achèvement du canal de Nantes à Brest (Fig. 14). Il s'agit là

d'un bateau nouveau qui constitue dans les années 1880 l'aboutissement de l'évolution des chalands. S'il garde le fond plat et la construction à clin, son avant à l'étrave et son arrière pointu le distinguent des autres embarcations. L'abandon du castro et du verneau et sa petite voile (mât de douze mètres de haut) empêchent aussi toute confusion avec le chaland moderne. Ce bateau aux dimensions de vingt-six mètres de long pour quatre mètres de large se rencontre sur la Loire où il vient chercher ses chargements, mais son trafic se situe également sur le canal et sur les affluents du fleuve. Sa capacité est de cent trente tonnes pour un enfoncement maximum de un mètre vingt ; aussi, par l'augmentation du chargement ainsi obtenue, est-il parmi les derniers engins à circuler sur le fleuve et se dote-t-il d'une coque en fer au début du XX<sup>e</sup> siècle.

D'autres bateaux mâtés circulent en basse Loire, les «accélérés». Ces embarcations à deux voiles et à l'allure de navire de long cours apparaissent au début du XIX<sup>e</sup> siècle et semblent encore naviguer au milieu du siècle selon les descriptions des ingénieurs du service de la Loire. Ce sont ces bateaux qui apportent au chaland le gouvernail axial. Leur construction à franc-bord les distingue de toutes autres embarcations de Loire. Leur étrave est pointue et leur poupe est ronde. On les appelle «accélérés» car ces bateaux offrent un service rapide entre Nantes et Orléans,

Fig. 14 : Bateau nantais sur la Maine. Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 Fi 5757. Cl. C. Cussonneau.



s'engageant à livrer les marchandises dans un délai d'un mois, sous peine de perdre un tiers sur le prix du fret. Ils parviennent en navigant sans escales à effectuer le trajet en cinq ou six jours<sup>35</sup>, mais dépendent toujours des humeurs de la Loire.

Si ces bateaux à voile, qui servent à la remonte comme à la descente, connaissent quelques évolutions, les embarcations dépourvues de voilure qui arrivent de haute Loire au fil du courant semblent avoir trouvé leur aspect définitif dès le XVIII<sup>e</sup> siècle. Les sapines tiennent leur nom du bois qui les compose. Sapine est le nom générique qui leur est donné mais une grande quantité d'appellations leur est accordée. On les désigne souvent du patronyme de leur lieu de construction. Ainsi les auvergnates sont-elles des sapines construites en Auvergne, les saint-rambertes celles de Saint-Rambert, les roannaises de Roanne. Leur service est à son apogée vers 1840 où on en construit à peu près cinq mille par an. Ce succès correspond à l'augmentation de la demande en charbon de terre de la France centrale. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, elles prennent le nom de salembardes. Mais les bateaux restent les mêmes. À fond plat, très léger, construit à clin, leur tirant d'eau ne dépasse pas vingt-cinq centimètres à vide et quatre-vingts centimètres chargé de quarante tonnes. On se contente simplement de les agrandir. La taille de celles qui circulent en basse Loire après 1840 avoisine les trente mètres.

Enfin, les allèges, toues, futreaux et bachots, issus du XVIII<sup>e</sup> siècle se rencontrent encore dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les toues ressemblent à de grandes barques rectangulaires, les bachots et les futreaux sont de longues barques effilées. Toutes ces embarcations servent essentiellement d'annexes aux chalands et participent généralement, particulièrement les toues et les bachots, à leurs manœuvres comme le passage des ponts.

Par manque d'innovations majeures sur les bateaux quant au système de propulsion, les techniques de navigation évoluent très peu. On peut distinguer la navigation à la remonte qui s'effectue à partir des vents, de celle à la descente du fleuve, portée par les courants.

### La navigation à la remonte

35 - *Ibidem*, F<sup>14</sup> 6795.

36 - *Ibid.*

À la remonte, la navigation ordinaire est «composée pour chaque équipage de six à sept bateaux dont deux ou trois placés en tête sont moins chargés et portent la voilure», indique un rapport du ministère des Travaux Publics sur «l'état général de la navigation de la Loire» du 8 août 1840<sup>36</sup>. Ces trains de bateaux sont déjà employés au XVII<sup>e</sup> siècle. La technique consiste à accrocher les embarcations les unes aux autres en suivant un ordre et des règles très précises. Le premier bateau prend le nom de Chaland mère. Lui seul garde la piautre pour diriger le convoi. Il porte aussi la voilure la plus importante. La seconde embarcation, le tireau ou tirot monte sa voile à un niveau inférieur pour ne pas obstruer le passage du vent vers celle de la «mère». Le sous-tireau qui vient en troisième position réduit plus encore sa voilure. Généralement, les mariniers se contentent de ces trois chalands à voile pour tirer le cortège, parfois même deux suffisent. Mais il arrive, en période d'eaux suffisamment hautes, qu'ils rajoutent un ou deux autres sous-tireaux, le soubre et le soubriquet, portant ainsi le nombre de bateaux porteurs à quatre ou cinq. Derrière se trouvent quelques allèges de cinq à six mètres de long dont le nombre varie suivant la quantité de marchandises à transporter. Ces allèges servent surtout à décharger les chalands en y transbordant une partie des paquets quand les eaux viennent à manquer.

Le système de lien entre les bateaux à voile permet autant au dernier d'entre eux d'être tiré que de pousser les précédents. Ainsi, quand les vents d'ouest se lèvent, le train s'ébranle à l'encontre du courant. Ces vents sont le vent de galerne, vent de nord-ouest si froid, humide et désagréable qu'il tient une place importante dans le vocable injurieux du marinier, et le vent de mar ou d'ouest qui pousse les chalands de Nantes à Orléans. Quand elle est assez puissante, la brise permet de passer les ponts en employant la technique du «passage de volée». C'est une manœuvre difficile et très impressionnante. Pour ne pas perdre la vitesse acquise grâce au vent et éviter d'être refoulé par les courants contraires, le maître marinier doit faire abaisser le mât du chaland-mère au dernier moment devant le pont tandis que le tireau et le sous-tireau continuent

## LE MÉTIER DE MARINIER

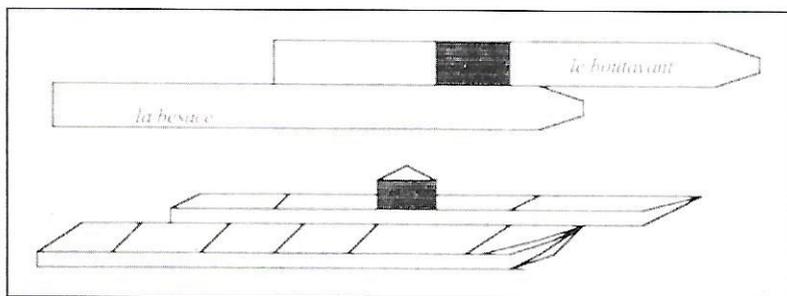


Fig. 15 : Un couple de salembarde. (d'après François Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*, op. cit., p. 150.)

de pousser. La voile doit ensuite être remontée aussitôt l'obstacle franchi alors que le tireau s'est engagé sous l'arche et que le sous-tireau est en train de descendre son mât. Pendant ces manœuvres, des mariners placés de chaque côté des bateaux gardent les piles du pont à distance raisonnable à l'aide de bâtons de manière à éviter une fatale collision. Les accidents sont nombreux : mâts brisés par les arches des ponts, bateaux se fracassant contre les piles, emportés par le courant quand l'élan est trop vite perdu. Quand un chaland franchit seul un pont, il hisse alors à l'avant de l'embarcation une petite voile appelée *tape-nez*, ou quelquefois à l'arrière, le *tape-cul*, afin d'éviter le ralentissement une fois la grande voile baissée.

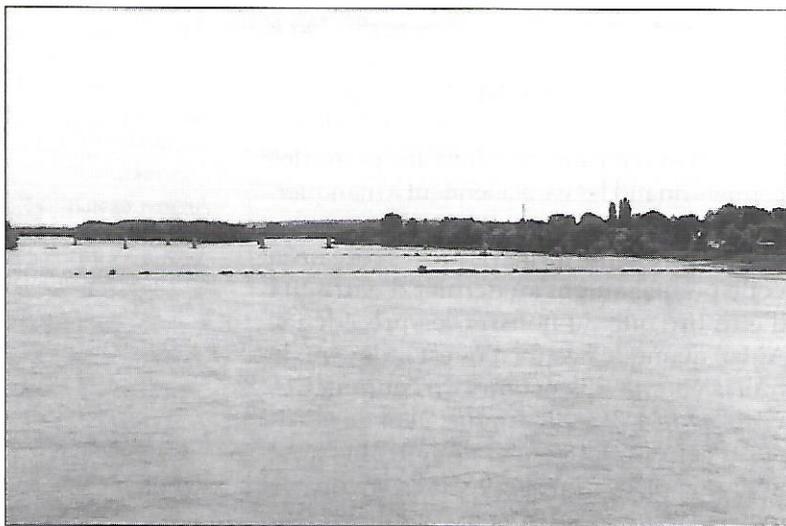


Fig. 16 : Épis en amont du pont Saint-Maurille. Cl. S. Godard.

Cette technique est d'autant plus difficile que le mât s'abaisse traditionnellement vers l'avant de la gabare. La présence de la piautre et du guinda empêche de le ramener vers l'arrière. Ce n'est qu'avec l'usage du treuil et du gouvernail axial dont s'équipent progressivement les chalands dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que l'abaissement s'effectue vers l'arrière. Quand les vents ne soufflent pas, ou quand la manœu-

vre de volée paraît trop dangereuse, le maître marinier embauche des haleurs et utilise une toue pour porter l'ancre en amont. Les bateaux sont ainsi tirés par le guinda qui enroule l'écoute de l'ancre et remorqués par les haleurs. Cette manière de faire est la plus couramment employée aux Ponts-de-Cé selon la description de la chambre de commerce d'Orléans et certainement la plus employée par les mariners sur l'ensemble de la Loire comme semblent le montrer de nombreux rapports d'ingénieurs du service de la Loire. Moins spectaculaire que le passage de volée, elle demande aussi beaucoup plus de temps, souvent plusieurs heures. La remonte traditionnelle est dépendante des vents et des eaux. Le trajet de Nantes à Orléans peut ainsi varier de huit à quinze jours<sup>37</sup>. Il faut tout de même signaler ici une différence pour les bateaux nantais qui naviguent généralement seuls et avec un équipage réduit.

### La navigation avalante

Pour la descente, les voiles n'ont plus d'utilité. Les embarcations sont entraînées par le courant. Là encore, hormis les bateaux nantais, les chalands et les sapines naviguent rarement seuls mais par couple (Fig. 15). La raison de ce procédé n'est pas tant la stabilité que l'économie en hommes pour diriger l'ensemble qui ne fait plus qu'un. Les embarcations sont liées bord à bord par des cordages de chanvre très solides avec un décalage de deux à trois mètres. Le bateau qui est le plus avancé est appelé *boutavant* ; celui de l'arrière, la *besace*. Pour freiner et diriger leur embarcation, les mariners utilisent de gros pieux appelés «bâtons de quartiers». L'extrémité ferrée de ces bâtons est fichée dans le fond du fleuve quand un obstacle se présente et l'autre bout est calé dans les arronçoirs. Le bâton ainsi coincé entre le sable et les dentelures de fer provoque une embardée parfois violente du bateau qui change son orientation. Les mariners maîtrisent très bien cette technique essentielle de la navigation sur la Loire (Fig. 16). Ils sont paraît-il capables de faire demi-tour à l'aide d'un seul de ces bâtons. Il n'empêche que beaucoup y laissent parfois un ou plusieurs doigts. À la suite de la manœuvre, le bâton de quartier est récupéré à l'aide du lican qui le rattache à l'embarcation.

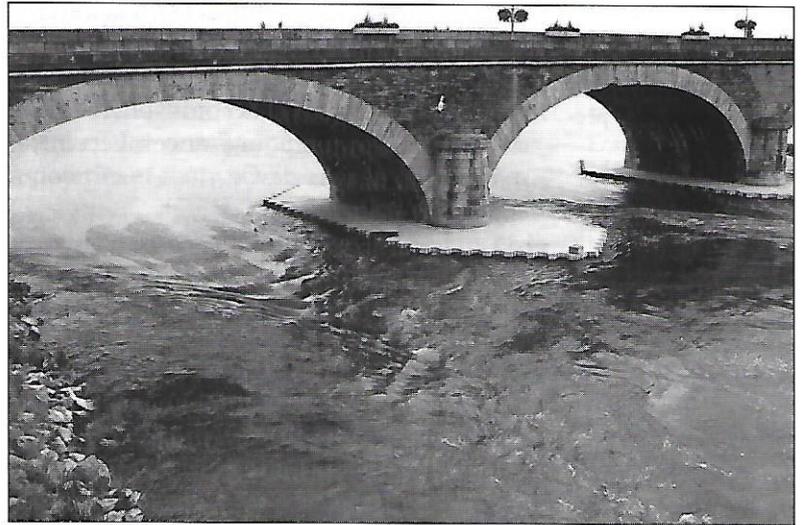
37 - *Ibid.*, F<sup>34</sup> 6795.

Pour mouvoir les bateaux quand le courant n'est plus assez fort lors des basses eaux, les hommes utilisent des gaffes à pousser et des grappins d'amarrage pour tirer le bateau sur une branche ou un bout de rive. Les crochets à pique servent à repousser les obstacles flottants. Mais là encore, la manœuvre périlleuse est le passage des ponts.

«La descente dure au moins 12 jours [d'Orléans à Nantes] parce que les bateaux sont ordinairement accouplés, qu'il faut les découpler au passage des ponts et prendre d'ailleurs, à la rencontre de quelques-uns de ces ponts des précautions qui exigent du temps» explique le rapport du ministère des Travaux Publics du 8 août 1840<sup>38</sup>. À l'approche des ponts, le courant devient oblique et s'oriente vers les piles. Les mariniers emploient alors la technique de l'endremage. Cette technique peut s'utiliser avec les bateaux couplés mais très souvent les mariniers préfèrent n'en passer qu'un seul à la fois. En cas d'accident, ils sauvent ainsi la moitié de la cargaison. C'est le cas aux Ponts-de-Cé pour lesquels une description est faite par la chambre de commerce d'Orléans avant la reconstruction mais sans que les travaux exécutés par la suite ne modifient la technique.

«Les bateaux qui descendent le fleuve deux par deux, accouplés de long en long, sont séparés pour être présentés au passage l'un après l'autre. On mouille une ancre à quatre ou cinq longueurs de bateau du pont et au moyen d'une haussière<sup>39</sup>, on le laisse dériver doucement sur cette ancre, en présentant l'arrière du bateau à l'arche que l'on veut franchir. Mais l'ancre qui seule permet au bateau d'emboucher franchement la voie devient en même temps un danger permanent par le moyen employé pour la dérive. Un homme<sup>40</sup> dans un bachot<sup>41</sup> tient à la main un grelin<sup>42</sup> dont l'autre bout est frappé sur l'ancre même. Quand il veut laisser dériver, il tire, et l'ancre, à demi arrachée, laboure le fond en chassant ; le marinier, l'oeil fixé sur la haussière, juge l'effet obtenu, et quand il veut tenir bon, il lâche l'ancre, qui s'enfonce de nouveau et retient nécessairement le bateau, et ainsi de suite jusqu'à l'entrée définitive de celui-ci dans la voie. La maladresse ou une simple distraction des mariniers, la rupture de la haussière, l'ancre ne prenant pas, un accident quelconque survenu à cette ancre, que l'on peut bien appeler

de *miséricorde*, entraînerait la perte de l'embarcation. Cette manœuvre est longue et difficile. Le bateau, comme le courant, aborde le pont dans cette direction oblique aux piles ; mais à peine est-il engagé sous la voie, qu'il est repoussé par le courant et entraîné vers la pile opposée (Fig. 17).



Il y a ainsi désaccord entre l'arrière et l'avant de l'embarcation ; il faut beaucoup d'habileté et une grande pratique pour passer sain et sauf. Les bateaux à vapeur sont obligés d'employer les mêmes moyens pour passer.

Fig. 17 : Courant aux piles du pont Saint-Maurille. Cl. S. Godard.

Quand le chenal a une direction plus franche aux voies, le risque est moins grand, sans doute, mais aux Ponts-de-Cé, le courant est toujours oblique ; la seule différence est du plus au moins<sup>43</sup>. Là encore les naufrages sont nombreux.

Arrivés au terme du voyage, les chalands sont déchargés puis rechargés pour un nouveau trajet en remonte, ils embarquent parfois les équipages des salembarde qui sont vendues pour être déchirées. Mais les mariniers de la navigation montante hésitent généralement à employer les spécialistes de la descente peu habitués au maniement des voiles. Les meneurs de sapines rentrent alors bien souvent à pied.

À bord, la vie du marinier est rythmée par les vents et les eaux. L'équipage se compose en général de cinq à sept hommes par chaland mais on peut en trouver moins. Les gabares sont équipées de cabanes depuis le début du siècle mais le confort reste bien sûr

38 - *Ibid.*

39 - Haussière ou aussière, gros cordage utilisé pour les manœuvres de force en navigation.

40 - Le «billeur».

41 - Petite embarcation en chêne à l'usage des toutiers et des billeurs.

42 - Équivalent de haussière.

43 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6794, *Observations... op. cit.*, p. 16-17.

# LE MÉTIER DE MARINIER

44 - Annick Senotier, Patrick Villiers, *Une histoire de la marine de Loire*, op. cit., p. 158.

45 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35, Comptes de la situation du service de la Loire au premier juillet 1856 et au premier juillet 1857.

46 - *Idem*, Comptes de la situation du service de la Loire au mois de juillet 1853, au premier juillet 1856 et au premier juillet 1857.

rudimentaire. Cette cabane, Annick Senotier explique qu'elle «sert à la fois de cuisine, salle à manger et chambre<sup>44</sup>». Le mobilier n'en est pas moins réduit. Le célèbre coffre du marinier décrit par Jeanne et Camille Fraysse est présent au côté d'un petit fourneau de cuisine. Fameux cuisiniers, les mariniers ont laissé à la postérité de nombreuses recettes de poissons secrètement pêchés à la tombée de la nuit. La traditionnelle boucle d'oreille du marinier du XVIII<sup>e</sup> siècle est peu à peu abandonnée, mais les surnoms sont toujours donnés, tel «Baron» pour François Lecointre, marinier aux Ponts-de-Cé.

Le métier évolue avec le déclin progressif du trafic. Les mariniers qui circulent encore à la fin du siècle partent seuls avec femme et enfants sur les bateaux nantais, abandonnant petit à petit le chaland si difficile à mener. Le marinier devient un travailleur indépendant. À partir des années 1880, il achète lui-même sa marchandise qu'il va revendre ailleurs car les commandes ou les contrats d'expéditions sont de plus en plus rares.

## La victoire du fer

Face à de nombreux concurrents, la marine ligérienne est mise à mal. Le chemin de fer développe progressivement son réseau, les routes continuent à s'améliorer, la Loire n'est pas maîtrisable et le monde industriel est de plus en plus exigeant. Cependant, en basse Loire, le trafic se maintient mieux que dans le bassin supérieur et trois périodes se distinguent dans l'histoire de son déclin. De 1848 à 1856, le tonnage transporté reste assez fort et les marchandises encore diversifiées, mais on sent déjà un essoufflement de la marine marchande traditionnelle.

De 1856 à la fin des années 1860, le tonnage transporté s'affaiblit mais parvient, en basse Loire, à se maintenir à ce niveau inférieur. Après 1870, dans une France malmenée par des crises multiples, le trafic s'éteint peu à peu et se situe en grande partie sur les canaux. Les marchandises se raréfient, les mariniers qui survivent se spécialisent.

## 1848-1856, la fin de la domination fluviale

Après une période de crise rencontrée par la marine ligérienne au début des années 1830, le mouvement reprend rapidement et connaît son apogée à partir du milieu des années 1840. En effet, les travaux de construction du chemin de fer stimulent le trafic. Les chalands sont utilisés pour transporter les traverses et les rails tout au long des chantiers, tandis que les sapines apportent le charbon nécessaire aux travaux. Le rail arrive ainsi à Tours en mars 1846. Il relie Saumur le 20 décembre 1848. À Angers, la gare Saint-Laud est inaugurée par Louis-Napoléon Bonaparte le 29 juillet 1849. Le train arrive à Ancenis le premier juillet 1850. Nantes est reliée à Paris le 17 août 1851. Avec l'extension de son réseau parallèlement au fleuve, le chemin de fer capte une partie du fret fluvial. Cependant les tarifs qu'il propose sont dans un premier temps relativement élevés et les négociants continuent à utiliser la voie d'eau. Aussi le trafic fluvial reste-t-il important entre Orléans et Nantes.

Aux Ponts-de-Cé, le tonnage des marchandises transportées se maintient à un niveau assez élevé. Entre 1850 (280 540 tonnes) et 1856 (254 959 tonnes), les pertes sont peu importantes et peuvent correspondre aux variations normales dues au rendement

## TONNAGES TRANSPORTÉS<sup>45</sup>:

Lieux d'observation	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
SAUMUR	225 599 t.	174 074 t.	228 562 t. (5936)	187 560 t.	225 742 t.	218 835 t. (6841)	205 081 t. (6152)
PONTS-DE-CÉ	280 540 t.	248 324 t.	306 333 t. (8810)	251 341 t.	277 735 t.	258 987 t. (7279)	254 959 t. (6800)
MONTJEAN	360 339 t.	352 541 t.	331 589 t. (9130)	225 595 t.	284 920 t.	213 498 t. (6402)	222 931 t. (6886)

(Les nombres indiqués entre parenthèses correspondent au nombre de bateaux chargés passés dans l'année à la remonte comme à la descente<sup>46</sup>).

variable des récoltes : mauvaises récoltes en vin et en céréales de 1855 ; aléas climatiques, comme les grandes inondations de 1856. Ainsi, excepté l'année 1852 où le fret est exceptionnellement élevé, le tonnage et le nombre de bateaux restent assez stables et on peut encore recenser quatre-vingt-cinq à quatre-vingt-dix marinières ponts-de-céais<sup>47</sup>. Pourtant les observateurs contemporains accusent déjà le chemin de fer de porter préjudice au commerce fluvial. On peut lire par exemple dans les rapports de l'ingénieur Collin de 1853 et 1856 :

«Les tableaux qui précèdent accusent une augmentation pour 1852 relativement à 1850 et 1851 dans les localités de Saumur et Ponts-de-Cé et une diminution à Montjean. En ce dernier point, la décroissance est assez régulière depuis 1850 ; elle tient probablement à quelque cause particulière et surtout à l'influence du chemin de fer.»

«Le trafic fluvial a subi pendant l'année 1855 une très notable réduction à Montjean comparativement à l'année 1854. Cette réduction porte sur presque toutes les marchandises transportées : les mauvaises récoltes en vin et céréales ont exercé une influence ; mais les conditions défectueuses de la navigation et la concurrence du chemin de fer suffisent à expliquer cette réduction<sup>48</sup>.»

Le passage à Montjean subit effectivement de fortes pertes qui peuvent s'expliquer par l'arrêt des transports nécessaires aux travaux d'aménagement de la ligne de chemin de fer. Cette inquiétude s'explique également par la chute du trafic relevée dans les villes de Loire moyenne. Le train y est arrivé plus tôt (en 1843 à Orléans) et commence à obtenir la confiance des négociants, industriels et autres expéditeurs. Tours ne voit plus en 1855 que 3 955 bateaux circuler sur ses eaux pour un tonnage total de 167 453 tonnes contre 399 420 tonnes en 1845<sup>49</sup>. Le trafic, qui se fait majoritairement à la descente<sup>50</sup>, se localise déjà sur la basse Loire et profite du réseau de la Maine et de ses affluents où le remplacement des portes marinières par les écluses facilite la navigation<sup>51</sup>.

Les marchandises restent diversifiées si l'on en croit les descriptions des ingénieurs du service spécial de la Loire<sup>52</sup>. Celles qui transitent par les Ponts-de-Cé provenant d'aval

sont le sel, les vins et les produits coloniaux qui arrivent de Nantes. Mais le marché d'outre-mer est le premier remporté par le chemin de fer qui s'empare notamment du transport du sucre et des denrées périssables. Le transport ferroviaire a l'avantage d'alimenter régulièrement les commerçants et les industriels qui ne sont plus obligés de recourir à l'emploi de stocks de précautions. D'amont viennent les fers et les métaux, les grains et céréales, les bois, les minerais et les matériaux de construction. Les Ponts-de-Cé alimentent le trafic en ardoises, mais aussi en céréales, poteries et chanvres<sup>53</sup>.

### 1858-1865, le début du déclin et la résistance

Mais les échecs des travaux d'amélioration de la navigabilité de la Loire favorisent le chemin de fer qui est de plus en plus actif et dont le réseau de grandes lignes est mis en place en 1860<sup>54</sup>. Alors que la Seine est rendue navigable par l'usage des bateaux à vapeur et que l'approvisionnement de Paris peut désormais se faire par le port de Rouen, la marine de Loire se refuse à cette modernisation malgré les appels de l'ingénieur en chef Collin<sup>55</sup>. Le trafic chute alors fortement à la fin des années 1850. Aux Ponts-de-Cé, il n'est en 1859 que de 191 154 tonnes<sup>56</sup>, soit 85 836 tonnes en moins par rapport à 1850, ce qui représente une disparition de 32 % du tonnage circulant dans la ville. Il est à préciser d'ailleurs que la même chute d'un tiers du trafic est calculée pour l'ensemble de la batellerie angevine comme à Montjean qui, en 1861, voit un mouvement de 234 000 tonnes environs, 30 % de moins que 1850<sup>57</sup>. Le trafic se maintient à ce niveau jusque vers la fin des années 1860. En 1866, 219 821 tonnes ont circulé entre la Vienne et la Maine<sup>58</sup>. Les marchandises transportées sont les mêmes que pour la période précédente, mais une spécialisation commence à se faire dans la région, autour du marché des céréales, des engrais (la chaux), des fruits et des matériaux de construction qui proviennent du littoral ligérien proche<sup>59</sup>. Le maintien du trafic en basse Loire uniquement montre que les parcours se réduisent au profit d'une circulation désormais tout à fait locale. La marine ligérienne de la basse Loire profite du réaménagement des ports mais aussi de la proximité de Nantes et encore

47 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 5 Mi 706.

48 - *Ibidem*, 121 S 35.

49 - Annick Senotier et Patrick Villiers, *Une histoire ...*, op. cit., p. 145.

50 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35.

51 - François Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*, op. cit., p. 116.

52 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35.

53 - *Idem*.

54 - Pierre Albertini, *La France du XIX<sup>e</sup> siècle, 1815-1914*, Paris, Hachette, 1995, p. 80 (Coll. Les Fondamentaux).

55 - Il réclame l'alliance de la vapeur et de la voile pour la marine marchande traditionnelle dès 1853, Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35.

56 - *Idem*, «Comptes de la situation du service de la Loire au premier juillet 1860».

57 - Annick Senotier et Patrick Villiers, *Une histoire ...*, op. cit., p. 182.

58 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35, «Compte de la situation du service de la Loire au premier juillet 1880».

59 - *Idem*.

## LE MÉTIER DE MARINIER

60 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 5 Mi 706 et 5 Mi 707.

61 - *Ibidem*, 121 S 35, Comptes de la situation du service de la Loire au premier juillet 1880, au premier juillet 1884, au premier juillet 1885. 121 S 36, Compte rendu de la situation au 30 juin 1896.

62 - Camille Bloch, *La Loire d'autrefois*, op. cit., p. 51-52.

63 - Pierre Albertini, *La France du XIX<sup>e</sup> siècle...*, op. cit., p. 80.

64 - Philippe Cayla, *La Révolution industrielle en Anjou. Histoire et archéologie industrielle*. Catalogue d'exposition et commentaires, Angers, 1983.

65 - Camille Bloch, op. cit., p. 52.

66 - Annick Senotier et Patrick Villiers, *Une histoire...*, op. cit., p. 183.

67 - Écomusée de Montjean, Robert Bertrand, Bruno et Pierre Denéchère, *Histoire de Montjean*, Cholet, éd. Hérault, 1996, p. 190-191.

68 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 32. *Journal de la Loire navigable*, n° 58, mars 1901, p. 95.

69 - Philippe Cayla, «Marinier de Loire», dans *Anjou...*, op. cit., p. 131.

70 - Arch. mun. Ponts-de-Cé, état civil.

une fois du réseau navigable de la Maine et de la Mayenne. De plus, la remonte vers Tours, Blois et Orléans devient moins rentable pour les expéditeurs devant la baisse des prix du fret ferroviaire et la navigation y est toujours aussi aléatoire et difficile. La disparition de cette navigation de transit entraîne de nombreuses cessations d'activités et le non-renouvellement de la profession. En 1865, on relève 60 à 65 mariniers aux Ponts-de-Cé, l'année suivante, entre 50 et 55<sup>60</sup>.

### Le dernier tiers du siècle : L'effondrement continu du trafic en basse Loire

À partir des années 1870, le trafic s'effondre totalement, à tel point que les ingénieurs du service spécial de la Loire ne distinguent plus dans leurs relevés de tonnage les trois premières sections du fleuve qu'ils unissent en un seul secteur (de Briare à la Vienne). La différence d'activité entre les bassins supérieur et moyen de la Loire et le bassin inférieur est impressionnante<sup>61</sup>.

En 1879, moins de 10 000 tonnes circulent entre Tours et le confluent de la Vienne alors qu'on en comptabilise 58 217 entre la Vienne et la Maine par les Ponts-de-Cé. En 1882, seulement 27 000 tonnes de marchandises sont recensées sur les deux cent cinquante et un kilomètres qui vont de Briare à la Vienne contre 67 308 tonnes entre la Vienne et la Maine et 128 603 tonnes entre la Maine et Nantes.

Mais si la marine de Loire parvient à subsister sur la partie inférieure du fleuve, elle n'en est pas moins terriblement amoindrie. De 1866 à 1879, c'est 73,5 % du trafic qui disparaît entre la Vienne et la Maine et c'est encore 60 % de ce commerce qui est perdu en 1895 (25 477 tonnes) (57 % entre la Maine et Nantes avec 55 364 tonnes en 1895). La guerre de 1870, la crise économique puis la longue stagnation, le phylloxéra qui ronge les vignes et qui atteint son apogée vers 1875-1879, l'échec des travaux d'amélioration de la navigabilité du fleuve et le manque de financement de l'État pour son entretien<sup>62</sup>, les 17 400 kilomètres de voies ferrées en 1870 en réseau ramifié par la multiplication des petites lignes<sup>63</sup>, le recul de la production de charbon avec l'épuisement des veines angevines<sup>64</sup>, le remplacement des câbles de chan-

vre par des câbles métalliques..., autant de raisons qui font que la Loire ne peut plus lutter. Ajoutons à cela les réseaux fluviaux de la Garonne et du Rhône qui ont fait l'objet de travaux importants<sup>65</sup>, la Loire n'est plus le moteur commercial de la France.

Le transit de grande ampleur survit encore quelques années, l'automne avec les convois de chalands chargés de pommes angevines qui remontent vers Paris<sup>66</sup> par le canal d'Orléans. Les mariniers se spécialisent définitivement. À Montjean, on profite de la chaux présente sur place et de la forte demande de l'agriculture bretonne en pleine restructuration<sup>67</sup>; aux Ponts-de-Cé les mariniers bénéficient des ardoises des carrières de Trélazé. Mais en mars 1901, on peut lire dans le journal de la Loire navigable : «Le groupe de Trélazé, fournit, à lui seul près de 100 000 tonnes [d'ardoises]. Trélazé est à 6 kilomètres d'Angers et à 3 kilomètres de la Loire. En l'état actuel du fleuve, les expéditions vers le Centre et l'Est empruntent le chemin de fer jusqu'à Saint-Aignan (Loir-et-Cher 163 kilomètres), de là elles sont camionnées jusqu'à Noyers (4 kilomètres) pour pouvoir enfin prendre le canal du Berry<sup>68</sup>». Tout est dit dans ces quelques phrases.

L'amélioration du réseau routier qui profite d'abord à la traction hippomobile, puis l'arrivée du camion qui fait «du porte à porte<sup>69</sup>» rajoutent un nouveau concurrent et donnent le coup de grâce à la marine ponts-de-céaise et ligérienne dans son ensemble. Si quarante à quarante-cinq mariniers exercent encore en 1870, il en reste à peine une vingtaine en 1885, trois en 1900 et un seul de 1903 à la veille de la guerre<sup>70</sup>.

C'est ainsi que s'achève la longue aventure de la marine de Loire. Depuis l'Antiquité, elle avait pourtant survécu aux divers cataclysmes de l'histoire. Le progrès et le monde industriel l'ont tuée. Avec elle disparaît un groupe social original, de nombreux métiers annexes comme les charpentiers en bateaux, les haleurs indigents, les auberges. Même la chaux montjeannaise finit par disparaître, sa concurrente lorraine moins chère et les engrais chimiques élaborés à Nantes l'ont rendue bien archaïque. Après la première guerre mondiale, le débat de la Loire navigable s'éteint lui aussi peu à

peu, malgré de nouvelles discussions dans les années vingt. Si le journal du groupe paraît jusqu'en 1923, la fin de la rivalité économique avec l'Allemagne imposée par Versailles rend moins indispensable l'axe fluvial tant désiré. Les Ponts-de-Cé se sont trouvés une nouvelle histoire avec la Loire en alimentant Angers en eau. Doit-on incriminer le chemin de fer d'avoir rendu tous les déplacements plus faciles ? Camille Bloch n'avoue-t-il pas, à l'image de ses contemporains, être bien heureux de pouvoir se rendre en train à Paris ? Même les campagnes ligériennes profitent de ces nouveaux moyens de locomotion. «Aucune des formes récentes de l'économie rurale du Val de Loire n'aurait été possible si les chemins de fer n'avaient permis de vendre à Paris les légu-

mes fraîchement cueillis ou le lait trait de la veille», affirme Roger Dion<sup>71</sup>. La Loire ne pouvait pas lutter. Elle a choisi d'être libre et belle pour le plus grand plaisir des poètes qui n'ont jamais tari d'éloges à son sujet, et les mariniers qui l'ont fréquentée en cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle ont plus souvent accusé l'administration que le fleuve d'être responsable de tous leurs maux. Ceux qui les ont remplacés, plus tard, dans la fin du XX<sup>e</sup> siècle conduisent, de lourdes péniches chargées de pétrole. D'autres font vivre les souvenirs de la tradition pour que l'on n'oublie pas que c'est aussi à ces hommes et à leurs bateaux, qui ont su affronter le fleuve pendant des siècles, que l'on doit les magnifiques châteaux de la Loire et les belles villes blanches des coteaux ligériens.

71 - Roger Dion, *Le Val de Loire, étude de géographie régionale*, Tours, Arrault et C<sup>ie</sup> imprimeurs-éditeurs, 1934, p. 681.

## ANNEXES

### 1 - Variété des marchandises transportées

Nature et tonnage pour 1855

	MONTJEAN	PONTS-DE-CÉ	SAUMUR
houille et coke	29 105	34 135	35 210
fer, fonte, métaux	1614	4700	5553
verreries, poteries	798	2598	3193
épicerie, drogueries	17 922	19 838	24 409
vins, liquides	240	415	4483
grains, céréales	2550	7395	2985
bois	42 215	42 791	44 450
pierres, chaux, tuiles, ardoises (matériaux de construction)	58 501	94 545	58 782
foin, paille, engrais	4377	19545	14 905
chanvres, cordes	158	204	1259
divers	55 424	37 584	19 275

Sources : Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35, compte rendu de la situation du service spécial de la Loire au premier juillet 1856.

### 2 - Le déclin de la marine de Loire

Tonnage transporté dans les deux sens

Désignation des sections.	1858	1859	1866
Du confluent de la Vienne à celui de la Maine. 62 km	147 906 t.	176 772 t.	219 821 t.
Du confluent de la Maine à Nantes. 84 km	262 769 t.	348 442 t.	303 431 t.

Sources : Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35, selon les comptes de la situation du service spécial de la Loire au premier juillet 1860 et au premier juillet 1880.

Nombre de tonnes ramené au parcours total de chaque section dans les deux sens

Désignation des sections :	1879	1881	1882	1895
de Briare à Combleux. 75 km	10 104 t.			
De Combleux à Tours. 123 km	6091 t.			
De Tours au confluent de la Vienne. 53 km	9861 t.	27 330 t.	27 001 t.	?
du confluent de la Vienne à celui de la Maine 62 km.	58 217 t.	59 972 t.	67 308 t.	25 277 t.
du confluent de la Maine à Nantes. 84 km	71 563 t.	127 679 t.	128 603 t.	55 364 t.

Sources : Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35, selon les comptes de la situation du service spécial de la Loire au premier juillet 1860, au premier juillet 1884, au premier juillet 1885, et 121 S 36, compte rendu du 30 juin 1896.

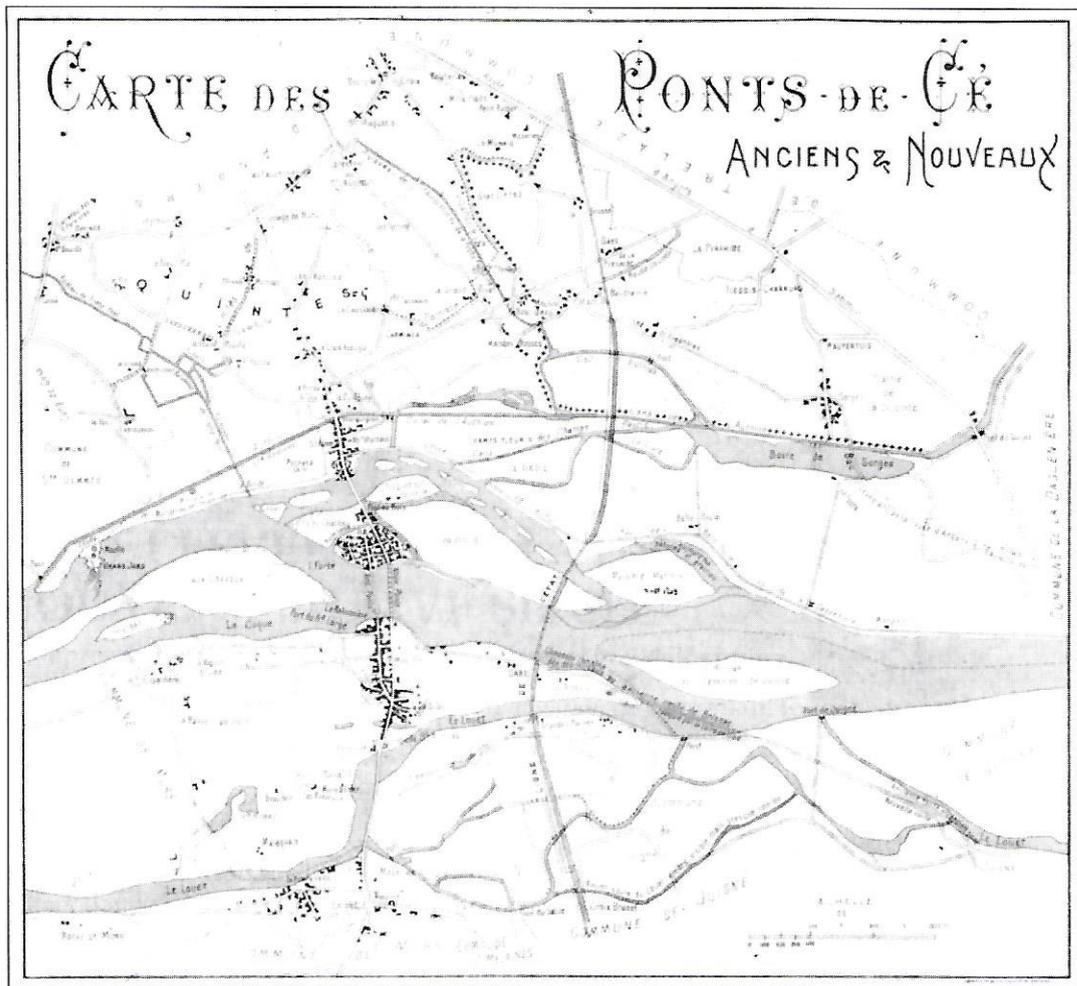


Fig. 18 : Les Ponts-de-Cé au XIX<sup>e</sup> siècle (Abbé A. Brétaudeau, *Histoire des Ponts-de-Cé*, Angers, Germain et Grassin imprimeurs libraires, 1904).