

Dès la seconde moitié du XVIe siècle, alors que les Guerres de Religion ravagent le royaume de France, le port de Nantes connaît une activité en croissance continue. A compter de 1598, le négoce fluvial sur la Loire et ses affluents s'amplifie nettement. Dès lors, pendant près de 300 ans, la Loire, la Mayenne, la Sarthe et autres rivières affluentes connaissent un dynamisme dont l'écho se retrouve dans les monuments et ports mais également dans le lit même du fleuve.

Durant les XVIIe, XVIIIe et début XIXe siècles, les négociants nantais et les négociants du val de Loire assurent un véritable fret.

Lorsque les négociants d'Angers redistribuent les marchandises sur la Loire, la Mayenne, la Sarthe, ils s'adressent aux marchands voituriers par eau d'Angers. Ceux-ci assurent un fret avalant vers Nantes, remontent la Mayenne et la Sarthe. La ville d'Angers, véritable plaque tournante redistribue vers l'aval ligérien. Le fret de son arrière-pays (le Maine) avale ainsi la Loire jusqu'au port nantais en directions des colonies, des Amériques. A l'inverse, un fret conséquent remontant la Loire depuis Nantes jusqu'à Angers gagne le Maine par la Mayenne et la Sarthe.

La Loire : Un fleuve couvert de voiles

Bateliers, voituriers par eau et mariniers : un même métier

Les clercs de notaires, le personnel administratif du XVIIe siècle, utilisent communément le terme de batelier et de voiturier par eau. Or cela mérite précision. Si le terme de batelier revêt plus une connotation sociologique, celui de voiturier par eau, à rapprocher de voiturier par terre désigne plus le professionnel du transport. Pour autant, ce tableau terminologique se complexifie à la fin du XVIIe siècle. Un nouveau terme fait son apparition : marinier. Malgré tout, il supplante définitivement celui de voiturier par eau au début XIXe siècle, tandis que celui de batelier perdure jusque à la veille des années 1830-40.

Néanmoins, au XVIIe siècle, il désigne tout d'abord un métier au contact avec l'océan. En effet, les actes notariés du début Grand Siècle en font souvent la mention. Pour autant, il gagne progressivement le val de Loire dès la seconde moitié du XVIIIe siècle, coexistant avec celui de voiturier par eau.

En réalité, *"l'impréciation du vocabulaire n'est donc bien souvent qu'adaptation à la mobilité socioprofessionnelle du groupe. A ces mutations internes viennent s'ajouter au XVIIIe siècle les signes de plus en plus nets de la contagion du vocabulaire maritime"*¹. Dès lors à mesure que le pouvoir royal recherche des marins pour le service, il étend son rayon de recrutement aux fleuves, générant ainsi la progression de ce vocable au détriment d'une terminologie issue du XVIe siècle.

Bateliers et compagnons forment cette société fluviale chargée du fret sur la Loire et ses affluents. Pourtant, devenir batelier et marinier suppose la propriété de son bateau. A l'inverse, les compagnons proposent leur force de travail aux mariniers afin de gagner leur vie.

En 1769², la ville d'Angers est forte de 179 bateliers, soit moins de 1% de la population. Alors qu'en 1770, Limeray compte 31 bateliers, Amboise 25, 240 sont recensés à Tours.

Batelier sur la Loire et ses affluents XVIIe-XIXe siècles

Entre fret local et fret ligérien

Angers, au pied de la Maine occupe une véritable position stratégique. Plaque tournante, le tandem Angers-Ponts-de-Cé étendu à La Pointe-Bouchemaine redistribue le fret sur la Loire et ses affluents à l'aval vers Nantes, à l'amont vers Saumur, Tours, vers le Maine par la Mayenne, la Sarthe et le Loir.

En contractant des marchés de voiture avec les négociants nantais, lavallois, angevins et ligériens, les marchands voituriers par eau d'Anjou voiturèrent les pondéreux : ardoises, tuffeaux, briques. En outre, ils transportent vins, sels, sucres, pommes, noix, un fret alimentaire assez dense.

Cependant sur la Mayenne et sur la Sarthe, à l'avalaison et la remonte constituent de véritables épreuves pour les mariniers. Ainsi les voituriers angevins mettent volontiers *"plus 5 à 6 semaines à monter à Laval"*³.

Pour autant, les bateliers « spécialistes » des voitures sur la Mayenne et la Sarthe, s'insèrent également dans un vaste fret ligérien notamment en voiturant le sel.

Marchands voituriers par eau et balisage

Le balisage de la Loire et de ses affluents s'avère indispensable à une bonne navigation. Cependant, les portes marinières sur la Mayenne et sur la Sarthe sont bien souvent mal entretenues. Les bateliers regimbent contre les seigneurs-proprétaires. Ce système implanté sur la Sarthe et la Mayenne est source de

La Loire et ses affluents : bateliers, négoce et mode de voiture (XVIIe-XVIIIe siècles) - WIKIANJOU/2012 2
ralentissements, d'entraves. La Mayenne en compte 42. Sur la Sarthe, Malicorne est la dernière étape de la rivière navigable.

Ce système régulant la navigation sur les affluents de la Loire comme la Sarthe, la Mayenne cause de nombreuses entraves. Ainsi, le cours de la Mayenne en totalise 42. Les naufrages subis par les marinières sont essentiellement dus à la négligence des seigneurs. Les marinières en réclament régulièrement l'entretien⁴ et maudissent l'étroitesse des passages. Les péages, droits des seigneurs perçus sur les marchandises avalant et remontant les affluents étouffent le fret fluvial. Au XVIIIe siècle, sur la Mayenne, 6 sont réellement maintenus et sur la Sarthe 8 sont en usage.

Sur la Loire, la délimitation du chenal s'effectue en plusieurs jours. Cette opération ne peut s'effectuer qu'à l'été, période de l'étiage. L'ordonnance royale de 1703⁵ prescrit la réalisation de chemins de halage. Mais bien souvent les experts constatent bien souvent leur absence, nuisant ainsi à la bonne navigation fluviale. Sur la Loire, en en 1722⁶, plus de 50 péages au dire d'un voiturier par eau de Châteauneuf-sur-Loire sont actifs.

Le négoce sur la Loire et ses affluents XVIIe-XIXe siècles

L'armement fluvial XVIIe-XIXe siècles

Le commissaire Soland dans les années 1780 est chargé de recenser le nombre de bateaux sur la Loire. Il estime le nombre à 223 contre 132 sur les rivières⁷. 1793, la Révolution se radicalise. Le nouveau Corps de Ville angevin procède à un nouveau dénombrement. Les bateliers d'Angers disposent alors de 93 bateaux⁸. Cet armement fluvial composé de chalands, de sapines, toues, futreaux recèle une grande diversité. Montés à clin, chevillés en bois, les extrémités des grands navires fluviaux sont systématiquement doublées. L'étanchéité est assurée par un calfatage. A fond plat, en chêne, le chaland avoisine les 29 à 31 m de long. Le futreau également chevillé en bois atteint les 20 m de long. Enfin, en organisant des convois, des trains de bateaux tirés par le chaland mère, les tirots, sous-tirots, les bateliers chargent plus.

Un patrimoine à sauvegarder

La potentialité patrimoniale du val de Loire ouvre une fenêtre sur l'Histoire des Hommes. Le transport de pondéreux « père » des monuments, des ports constitue un vif exemple de cette mémoire, encore bien présente en Anjou et Touraine méconnu en Loire nantaise. En près de 300 ans, la mémoire ligérienne s'est construite fondée sur le négoce, la batellerie, le fret des pondéreux nécessaires à la construction des lieux de pouvoir et de représentation. Cette Loire sociétale, paysagère de façon à être appréhendée dans une globalité afin d'en restituer une image anthropique. Finalement, il s'agit d'une certaine "*idée de la Loire, du val de Loire*", une entité territoriale, patrimoniale à préserver.

Florent GODELAINE

*Historien moderniste et médiateur du patrimoine
Spécialiste de la batellerie ligérienne*

2012

Sources archivistiques

- 1/COCULA-VAILLIERES A.-M., *Un fleuve et des Hommes, Les gens de la rivière de la Dordogne, 1750-1850*, 1979.
- 2/AMA II 13 - Recensement de la ville d'Angers - 1769
- 3/GODELAINE F., 'Les conditions de navigation sur la Loire et la Mayenne de la fin du XVIIe siècle à la Révolution', *Archives d'Anjou*, n°4, 2000.
- 4/ADM C 3 - Constats - 23/24 novembre 1748
- 5/AN H4 3026 - Déclaration du Roi pour le rétablissement et augmentation du commerce et de la navigation de la Rivière de Loire et autres fleuves y affluans - Marly - 24/04/1703
- 6/515 D - Musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire - Recueil manuscrit ayant appartenu à Lemoyne, voiturier par eau de Châteauneuf-sur-Loire - 1722
- 7/ADML C 22 - Navigation sur la Loire - Mémoire de monsieur de Soland - 1786
- 8/ADML 2 L 63 - Recensement des marinières, bateaux, ports et marchandises du district par commune. - An II.