LA NAVIGATION SUR LA LOIRE

La navigation sur la Loire

Dans le précédent bulletin, nous avons vu la navigation sur la Loire de 1704 à 1850 pour le transport du charbon. Mais bien avant ces dates, à partir de Roanne, marchandises et voyageurs circulaient sur le fleuve.

HISTORIQUE

Il semblerait qu'avant la conquête de la gaule par César, les gaulois utilisaient la Loire pour la navigation. Nos ancêtres, qui étaient des maîtres forgerons, étaient aussi d'excellents charpentiers et ils savaient construire des barques de construction massive le « ratis », sorte de radeau ou de bac que l'on pouvait surcharger. Pendant sa campagne des Gaules de 58 à 52 avant JC, César dut utiliser largement les facilités des transports par voie d'eau. Il recommandait déjà à ses lieutenants de construire de larges bateaux sur la Loire.

« Naves longas aedificari in flumine ligéris ». Mais, il n'a donné au cours de ses écrits, aucune précision sur la navigation en pays roannais.

Le commerce, profitant de la « pax romana », se développa beaucoup au I et II^{ème} siècle de notre ère en Gaule sous la forme de corporations des Nautes qui devaient comprendre un nombreux personnel de marins navigants, de rameurs, de haleurs et de timoniers. Ils utilisaient des barques à fond plat, étroites et longues, les deux bouts très relevés pour éviter les enlisements dans les sables et graviers, sur les jars. La largeur variait de 2 à 4 mètres suivant qu'il s'agissait de voyageurs ou de chariots à transporter.

A l'approche du Vème siècle, depuis Roanne, le commerce semble s'être ralenti. Mais ce ne fut qu'un temps d'arrêt. L'excellente position de Roanne sur la Loire, le fleuve commençant à être large à cet endroit, l'appelait à une meilleure destinée, surtout depuis sa liaison avec Lyon à travers la montagne de Tarare. Les deux fleuves, le Rhône et la Loire, formaient un immense chemin d'eau de la Méditerranée à l'Océan. Le trafic reprit vigueur sous Charlemagne, mais il subit une atteinte nouvelle durant les invasions normandes.

La féodalité avec les seigneurs qui usurpaient l'autorité légale imposaient des droits et péages sur tout le long du fleuve, ce qui devint un abus. D'où la naissance d'une puissance corporation des mariniers sous le nom de « communauté des marchands fréquentants la rivière Loyre descendant et cherrant en icelle ». Elle apparaît définitivement constituée en 1215 au temps du roi Philippe le bel. Plus de 30 villes furent représentées dont Roanne qui eut, comme délégué représentant la communauté, Pierre NESTE et BAUDET-THEVENON, Philibert MARTINIERE, François TRICAUD, Jehans COLLAS, Jean-Marie et Antoine JARS, Adrien MICHON. Dans l'intérêt général, la communauté devait des taxes dont les individus bénéficiaient à la manière des sociétés de secours mutuels. Les marchands fréquentants eurent, pour première mission, de se défendre contre les droits de péage que percevaient les seigneurs féodaux sur les marchandises traversant leur domaine.

En contre partie, ces derniers devaient s'occuper de la navigabilité du fleuve, ce qu'ils ne firent pas ou peu. De ce fait, la communauté utilisa ses propres fonds pour exécuter les travaux de curage, sondage, balisage de la Loire, entretien des voies terrestres, c'est-à-dire surtout le chemin de Halage. Au début, les délégués de chaque ville faisaient supporter les frais aux bénéficiaires des péages d'où de nombreux conflits et procès.

Puis, elle prit l'habitude de prendre elle-même en charge les frais de ces travaux. Grâce à cet entretien, la navigation pouvait s'effectuer sans grand danger pendant la période des eaux normales, depuis Roanne jusqu'à Nantes.

Jacques Cœur, ministre et grand argentier de Charles VII, à qui aucune idée pratique ne manquait, avait besoin de transporter par voie d'eau la matière première des mines de fer, cuivre, plomb argentifère de la région roannaise jusqu'à ses fonderies du Berry, de l'orléanais, de la Touraine. Il s'empressa d'augmenter sa flotille sur la Loire et, à cet effet, d'envoyer à Roanne des charpentiers en bateaux et des mariniers du Berry accompagnés de leur famille que les mariniers roannais surnommèrent « les louches ou gobeurs ».

Ils ne les acceptèrent jamais dans leur corporation, au grand dam de ces derniers. La brusque disgrâce de Jacques Cœur interrompit ce trafic et fit perdre beaucoup à Roanne à une époque où la rénovation de la navigation sur la Loire lui promettait un grand avenir.

Jacques Cœur disparu et mort en 1456, Charles VII en 1461, la communauté perdit ses meilleurs soutiens. Malgré tout, la navigation sur la Loire était encore florissante à tel point que les pouvoirs « des marchands fréquentants et nautonniers», comme on avait coutume de les appeler, prirent trop d'importance, trop d'indépendance et l'Etat en prit ombrage.

En 1563, le droit de surveillance en Loire lui est retiré et confié aux maîtres des Eaux et Forêts. En 1594, Henri IV crée un intendant des levées de la Loire. En 1599, Sully, nommé « grand voyer de France », passe le pouvoir des marchands fréquentants au service d'architecture de l'Etat. Notons que c'est à cette époque, en 1605, que l'on commence le canal de Briare terminé en 1642.

Aussi, la centralisation monarchique avait mis fin à l'indépendance dont la communauté avait jouie depuis le Moyen-Age et qui lui avait permis de rendre de grands services au pays et de permettre une grande activité sur la

LA NAVIGATION SUR LA LOIRE

La navigation sur la Loire

Loire grâce à leurs bateaux que l'on appelait les « cabanes ».

Au XVIII[e] et XVIII[e] siècle, les mariniers eurent à lutter de toute leur énergie et même avec succès contre les entreprises des seigneurs de Roanne, « les ducs du Roannez » : François d'Aubusson au XVII[e] siècle et son fils Louis au XVIII[e] siècle.

Tous deux maréchaux de France en possession de grandes fortunes, étaient souvent à cours d'argent. Pour s'en procurer, ils n'hésitèrent pas à concurrencer les mariniers par la création de « coches d'eau », de messageries et d'un magasin général. François d'Aubusson était devenu duc de la Feuillade par son mariage avec Charlotte Gouffier, dernière héritière de cette famille qui avait acheté la majeure partie des biens de Jacques Cœur et notamment le château Boisy et la seigneurie de Roanne. Grand favori de Louis XIV, il obtint en mars 1673 des lettres patentes du roi lui donnant « la permission d'établir à ses frais des bateaux de voitures et coches par eau sur la rivière Loyre, de la ville de Rouanne en celle d'Orléans, Tours, Saumur, Nantes et autres, même en celle de Paris par le canal de Briare ».

Toutefois, le duc de la Feuillade ne pouvait prétendre au monopole et laisser libre la concurrence. Tollé général des mariniers et surtout de la corporation des marchands fréquentants la Loyre, protestations des villes intéressées à la navigation y compris Saint-Etienne à tel point que 6 ans plus tard, le 10 mai 1679, le Parlement de Paris rendant une ordonnance reconnaissant « à tous et chacun la liberté de voiturer par eau avec hardes et marchandises séparément par tel batelier que bon lui semblera, et au jour et heure qui lui conviendra, sans être obligé, en quelque façon que ce soit, de se servir des coches et bateaux du duc ».

Un tarif était établi et il était spécifié que les bateaux du duc devaient partir des ports de Rouanne, Orléans et autres villes les lundis et jeudis de chaque semaine à heure fixe et les bateaux des mariniers, les cabanes à tous jours et toute heure : le premier départ du coche d'eau eut lieu le 1 février 1681. Sept navires furent achetés et des bureaux établis sur tout le long du parcours.

En 1687, le duc de la Feuillade obtint du roi, l'autorisation d'établir un service de messagerie de Lyon à Roanne. Nouveau tollé général et parade immédiate. Les mariniers allèrent sur la route de Lyon attendre les voyageurs pour les solliciter de prendre leur bateau et de les retarder jusqu'après le départ des bateaux du duc les mettant dans l'obligation de louer les leurs.

Plaintes, contestations des deux côtés, las de toutes ces chicanes, le duc de la Feuillade, le 14 février 1691 décida de demander au roi l'autorisation de supprimer purement et simplement les messageries. En 1694, une trêve est établie entre Louis d'Aubusson, fils de François, mort en 1691. Mais chacun se méfia l'un de l'autre. Les mariniers avaient raison, le duc avait toujours quelque projet en tête à leur détriment.

Dix ans plus tard, en 1697, Monsieur le duc voulut créer à Roanne un magasin général source certaine de profit mais de ruine pour les commissaires, marchands et mariniers. Dans un long mémoire adressé au roi, le représentant du duc attaqua si violemment les commissaires qu'un examen fut demandé. Ce fut Monsieur de la Minardière, alors bailli du Roannais qui fut chargé de ce soin. Il donna raison à ces derniers et Monsieur le duc s'inclina. Il ne fut plus jamais question de magasin général.

Au décès du duc de la Feuillade, l'entreprise passa aux mains d'Alexandre Yvon et de la compagnie du canal de Briare qui l'acheta 30 000 livres à la famille la Feuillade en 1737.

Marchands et mariniers avaient changé d'adversaire redoublant d'activités dans leur concurrence. A deux reprises, la compagnie suspendit son exploitation. Dans cette longue lutte, les deux parties finirent par succomber l'un et l'autre. Depuis quelques années, les voyageurs et les marchandises se faisaient rares. La Loire était délaissée au profit des routes mieux entretenues et plus sûres. Le 21 novembre 1780, dans le port de Digoin, le dernier coche d'eau sombrait corps et bien en pleine nuit. Sur 12 personnes, deux seulement échappèrent à la mort. La société ne lui survécut pas. Malgré la disparition du coche d'eau, les mariniers et leurs cabanes disparaissaient d'année en année et à la veille de la révolution en 1790, ils n'existèrent plus.

QUEL TYPE DE BATEAUX CIRCULAIT SUR LA LOIRE ?

Depuis les temps anciens, ce sont les cabanes qui tiennent

LA NAVIGATION SUR LA LOIRE

La navigation sur la Loire

leur nom de l'abri en planche que la barque porte sur le pont. Formées de planches en sapin ou en chêne comme celles fabriquées à Roanne, rattachées à une membrure en chêne par des chevilles en bois, munis de plusieurs paires de rame, leur dimension varient selon les exigences, de 12 à 23 mètres de longueur et de 2.50 à 4 mètres de largeur proportionnée à la longueur.

Les extrémités sont relevées en courbures évoquant celles des gondoles. Les gens fortunés et importants louaient une cabane dont l'abri en chêne était recouvert d'un toit arrondi ou aigu comportant deux pièces pourvues de lits confortables et fermant à clef.

Elle était suivie de cabane de 4 mètres de large sur lesquelles montaient les domestiques et s'entassaient les bagages, marchandises, chariots, carrosses, quand les seigneurs désiraient y vivre et dormir comme Madame de Sévigné. Pour les voyageurs moins fortunés, l'abri central en sapin était rudimentaire avec un parquet recouvert de paille. Des marchandises s'entassaient en bordure de la barque aménageant entre elles et l'abri une sorte de chemin de ronde qui permettait aux passagers de prendre l'air et d'admirer le paysage. On partait de Roanne dont le port abritait parfois une centaine de cabanes en prenant le fil de l'eau aidé par les rameurs et les passagers qui, parfois, pour se détendre, ramaient aussi.

Les haltes étaient fréquentes et l'on s'invectivait entre les bateliers et les paysans riverains. « Vire bousse », « cul terreux » lançaient les uns, « peteux », « chieurs dans l'eau » répliquaient les autres. On allait jusqu'à Nevers, Orléans, Tours, Saumur, Angers, Nantes. A Orléans, on prenait le carrosse ou la voiture à cheval pour gagner Paris.

A partir de 1642, on empruntait le canal de Briare. Quelques cabanes remontaient de Nantes, halées par des hommes ou chevaux, aidés d'une voile et assez régulièrement d'Orléans.

Les ducs de la Feuillade utilisaient eux le coche d'eau. C'est un grand bateau d'une vingtaine de mètres de long sur 4 mètres de large, 1.5 mètres de profondeur et autant en hauteur pour l'abri central qui recouvrait les trois quarts de sa surface.

Sur cet abri, on empilait les bagages et marchandises de toutes sortes en ménageant, tout au tour, un chemin de ronde pour les voyageurs comme nous le montre la photo. Une foule bruyante, diverse, bigarrée, montait sur ces coches fort appréciés des voyageurs, qui ne pouvait pas s'offrir une cabane individuelle.

LES VOYAGEURS

En dehors des châtelains, seigneurs, nobles, de toute cette foule bruyante composée de marchands, artisans, négociants allant à Paris, ouvriers, petites gens, professions libérales, bien des hommes illustres empruntèrent la Loire pour voyager.

Louis XI en 1476, son oncle « le bon roi », René duc d'Anjou, conte de Provence, roi de Sicile et de Naples, Louis XII en 1498 au retour d'Italie traverse le forez et « se meit à Rouanne sur l'eau pour plus diligenter ». En mars 1560, trois bateaux chargés de poudre de toutes sortes, escortés par une soixantaine d'arquebusiers, accompagné de gentilshommes se disant « au service du Roy », appareillaient sur le port de Roanne et se préparaient à descendre la Loyre jusqu'à Blois où était la cour de François II.

En fait, ces prétendus serviteurs du Roy n'étaient autres que les complices de La Renaudie, huguenots de Lyon et provinces voisines, qui allèrent prendre part à la sanglante échauffourée d'Amboise. Les Guises les arrêtèrent près d'Orléans. Ce fut le prélude des guerres de religion qui durèrent un demi siècle.

On note Henri IV en 1601, Saint François de Sales en 1619, Louis XIII, sa femme Anne d'Autriche, sa mère Marie de Médicis et le cardinal de Richelieu, le 24 octobre 1630. En 1642, Richelieu embarqua encore 2 fois à Roanne, en février avec Louis XIII, accompagné de Cinq Mars, en septembre toujours avec le roi. En 1659, Mazarin « prit l'eau à Rouanne » le 22 février, le poète Scarron premier mari de Madame de Maintenon.

Mais de tous les illustres personnages qui voyagèrent sur la Loire, Madame de Sévigné est incontestablement la personnalité qui s'en servit le plus souvent et en tira le plus d'agrément. Elle se proclamait d'ailleurs « amoureuse de la doulce et belle Loyre », ce qu'elle n'avait pas tort d'ailleurs.

Elle y circulait dans le sens Briare - Roanne ou Roanne - Briare pour se rendre ou revenir de chez sa fille, Madame de Grignan, « sa toute bonne ». Son carrosse la suivait souvent dans lequel elle s'installait. Elle n'avait qu'une crainte l'ascension de la montagne Tarare infestée de brigands. Elle empruntait aussi la Loire de Briare ou Orléans à Nantes pour se rendre aux Roches, sa confortable demeure de Bretagne.

LES MARCHANDISES

A partir de Roanne, la Loire transporte de tout. Arrivent de Marseille : toiles, draps, soieries, mercerie, armes, quincailleries, laines, tous les produits du Midi, d'Espagne : huiles, olives, figues, citrons, oranges, raisins, amandes, fromages, épices, cuirs, sans compter ceux d'Italie ou du Levant comme le coton.

Il se transporte tous les produits de Lyon et sa région : soierie, produits manufacturés, vins du Beaujolais ; les produits de la région roannaise : meubles, vins, produits manufacturés,

LA NAVIGATION SUR LA LOIRE

La navigation sur la Loire

briques, toiles de chanvre ; produits agricoles : blé, seigle, orge, avoine, bois, minéraux de fer, cuivre, plomb argentifère, poterie, faïence, charbon de la région stéphanoise.

A la remontée, ce sont des denrées généralement plus légères que l'on transporte : salaison, poissons secs et salés (harengs, morues), charbon de bois, sucre, café des Amériques, ardoises des carrières d'Angers. La liste peut être longue tellement le trafic est important.

Cette étude, d'une part sur le transport du charbon, d'autre part sur celui des voyageurs et marchandises depuis nos ancêtres les gaulois jusqu'en 1885, année durant laquelle la dernière « sapine » partit de Saint Rambert, nous montre combien Roanne a joué un rôle important dans l'histoire de la navigation sur la Loire.

Aussi, aujourd'hui, quand nous nous promenons sur les rives du fleuve, nous rencontrons de temps en temps quelques canöés, des majestueux cygnes sauvages, des cormorans se laissant aller au fil de l'eau ; nous ne pouvons pas nous imaginer le trafic intense qu'il pouvait y avoir sur ce fleuve : cabane, toue, coche d'eau, Saint Ramberte, barque de pêcheurs, tout ce trafic qui faisait vivre un nombre important de gens travaillant dans des métiers divers à jamais disparus.

Malgré tout, la Loire reste ce fleuve magnifique, tantôt calme, tantôt impétueux, changeant d'une année sur l'autre, ici un banc de sable a disparu, là un jar est apparu, ailleurs une rive a été rongée, « cette doulce et belle Loyre » de la Marquise de Sévigné.

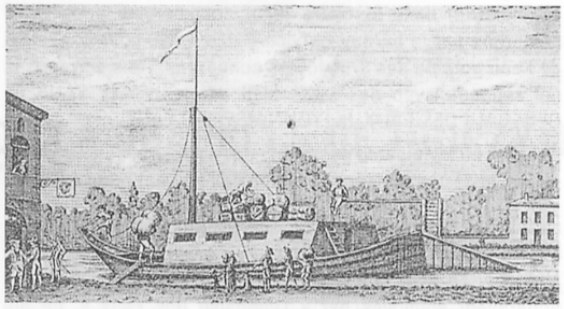
Alain Debarnot

Bibliographie

Paul Bonnaud : La navigation à Roanne sur la Loire et les canaux

Maurice Dumoulin : En pays roannais

Bernard Pierre : Le roman de la Loire



Article extrait du Bulletin municipal de La Pacaudière, janvier 2007.

Pour plus d'informations, contacter l'Association des Amis du Petit Louvre,
Tél : 04 77 64 35 25 – Mail : lesamisdupetitlouvre@orange.fr