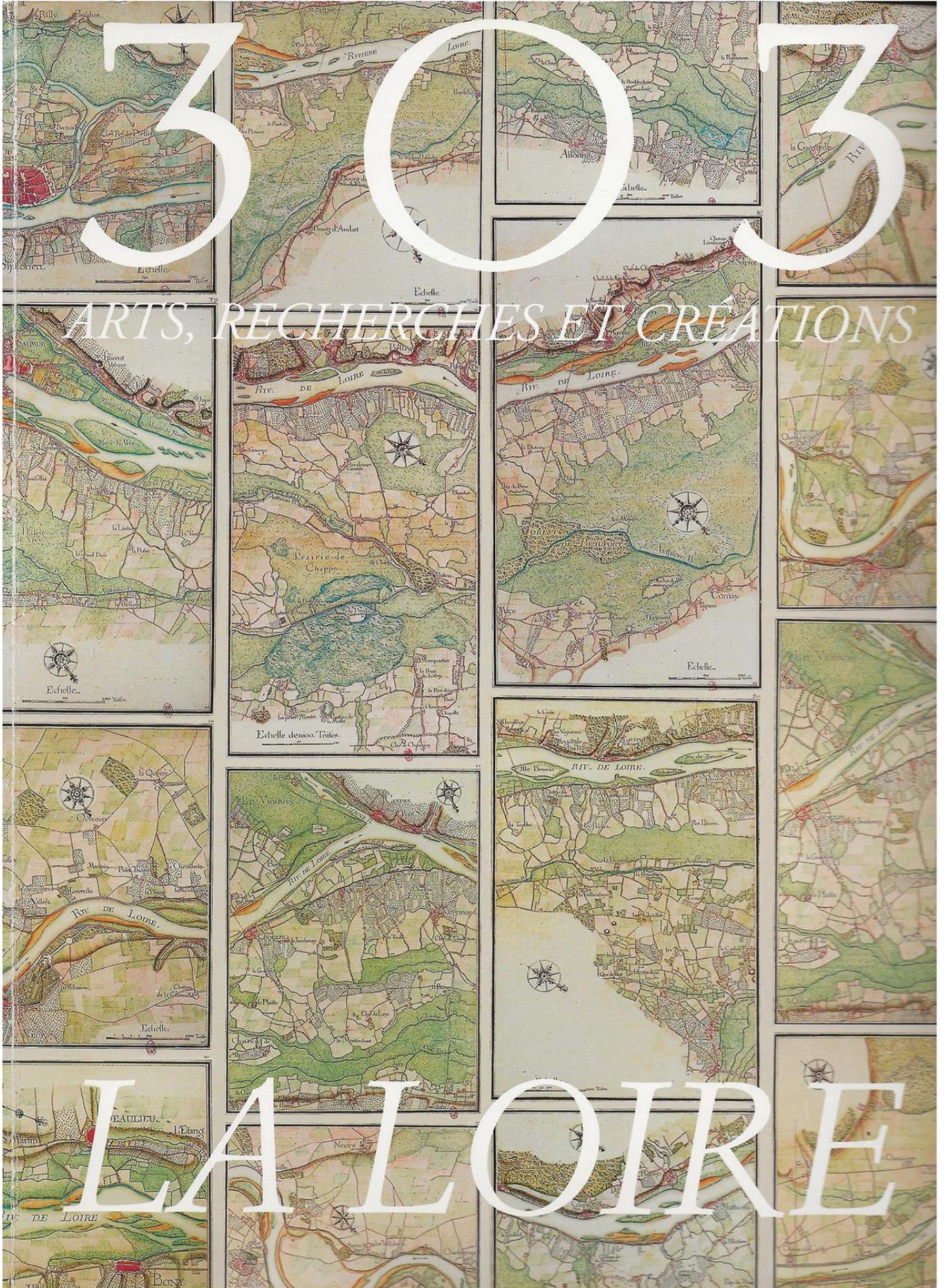


303

ARTS, RECHERCHES ET CRÉATIONS

LALOIRE



Les voituriers par eau, le temps et l'argent, avant la Révolution

Les voituriers par eau sont des gens pressés. Plus ils effectuent de voitures, mieux ils gagnent leur vie et celle de leur famille.

Ce sont de libres entrepreneurs. Le métier est ouvert, il n'est pas constitué en corporation, quiconque peut l'exercer. Le voiturier est autonome ; il fixe le départ et la destination. Enfin il négocie librement le prix de ses voitures.

Mais en réalité, les personnages clés sont les marchands, qui sont les initiateurs du trafic ligérien, les pourvoyeurs en fret. Les voituriers restent des exécutants même si certains s'enrichissent.

Gagner de l'argent

Satisfaire le marchand est la condition sine qua non. Une bonne réputation auprès d'eux est indispensable. Estienne Sallé, voiturier par eau d'Orléans, écrit¹ qu'il perdit tout crédit auprès de ses marchands après le naufrage de deux bateaux chargés de sucre à La Pointe sous Angers. Les marchands ont leurs bateliers attirés et font jouer la concurrence.

Il faut suivre leurs ordres. Le premier est d'aller vite, « à toutes eaux, sans séjour, sauf périls de rivière et gens de guerre », dit la formule notariée. Le soin à la marchandise va de pair. Les blés doivent être « remués » afin qu'ils ne « s'échauffent », l'état des tonneaux de vin vérifié afin d'éviter toute « vidange »... Les cargaisons sont protégées contre les intempéries avec des toiles, des « rouches » et autres couvertures, et gardées des voleurs. Le métier est polyvalent. Les nommés Daligny et Le Grand arroseront tous les deux ou trois jours les orangers, myrtes et jasmins, contenus en 99 caisses que le marquis de Marigny expédie, en 1777, de Marly à Ménars, pour embellir son château.

L'irrégularité caractérise la navigation ligérienne. Par eaux ordinaires et bon vent continu, la descente d'Orléans à Nantes se fait en huit jours, la remonte en une vingtaine de jours. On peut aller beaucoup plus vite. Le sieur de Gourville² en 1651, à bord d'une cabane² enregistre une performance : arrivé à Gien avant la nuit, il embarque, la Loire est en crue, le lendemain il est à Saumur. À l'inverse, les entrepreneurs de voitures de sel estiment³ qu'une équipe de sel de huit bateaux emploie communément 4 à 5 mois pour se rendre de Nantes à Digoin.

Si le voiturier fixe le jour de son départ, impossible de prévoir l'arrivée. L'état du fleuve rythme les voyages. Que le vent se lève, dès l'aube l'équipe appareille ; que les eaux viennent à baisser, que la rivière prenne en glaces, c'est l'arrêt obligé pour quelques jours, voire pour plusieurs semaines. À cela s'ajoutent les obstacles mis par les autres exploitants du fleuve. Le temps est ici discontinu, fait d'accélération et de périodes d'attente sur les ports et dans les cabarets.

La durée sur l'eau est la cause principale du dépérissement de la marchandise. En 1667, les échevins de Blois expliquent que les vins envoyés à Paris pour les cabarets, par le canal de Briare, « mettent trois mois pendant lequel temps le vin déchet beaucoup de sa bonté à cause de la longueur sur l'eau et la buvette des mariniers ». L'ordre d'aller tout d'une traite va souvent à l'encontre de l'intérêt des voituriers qui est de circuler à pleine charge. Mieux vaut pour eux

¹ Journal d'Estienne Sallé, 1710. Médiathèque d'Orléans, Ms 1340.

² Bateau de voyageur.

³ *Mémoire concernant la navigation des rivières sur lesquelles les entrepreneurs de la voiture des sels font le fournissement des greniers de grandes gabelles*, vers 1785, AN G¹97.

patienter quelques jours, trouver un fret de retour ou s'arrêter en cours de route. Question rapidité, les voituriers par eau reprochent à leur tour aux marchands de retarder la marche des bateaux. Ils estiment que les « tenues de planche » (le nombre de jours, fixé par contrat, pour débarquer la marchandise) sont trop longues. Ils réclament encore lorsqu'à leur arrivée au port la cargaison n'est pas disponible.

Seconde condition. Pour gagner de l'argent, la vitesse des rotations est essentielle. Les conducteurs de cabanes qui baissent de Roanne à Nantes avec des voyageurs n'ont qu'un souci, aller le plus vite possible, vendre à Nantes leur embarcation, et revenir à pied, en vivant frugalement pour dégager un peu d'argent pour faire vivre leur famille. Et ainsi de suite.

Pour le voiturier entrepreneur, l'organisation est souvent plus complexe. Il calcule ses coûts, en matériel et en main d'œuvre, utilise ses moyens au maximum, pour réduire les dépenses. L'usage de naviguer en trains illustre cette nécessité. Ces trains ou équipes, de quatre, six, voire huit bateaux reliés entre eux, constituent une unité solidaire. Cette navigation permet d'économiser sur la main d'œuvre et de mettre en commun les énergies, en particulier lors du franchissement des ponts, les échouages, les naufrages... Au cours des voyages, le voiturier peut modifier le nombre de bateaux de son train : si les hauteurs d'eau viennent à baisser et deviennent insuffisantes, il décidera d'« alléger », c'est-à-dire de répartir la charge sur un plus grand nombre de bateaux, loués ou achetés. L'enfoncement étant moindre, le train pourra continuer sa route. Inversement en cas d'eaux marchandes, il réduira la longueur de son train.

Cette navigation en train (ou en « couplage » à la descente) ralentit, bien entendu, l'allure. De plus, les bateaux, ceux de queue en particulier, sont davantage exposés aux avaries que les bateaux isolés. En l'occurrence, perdre du temps, c'est gagner de l'argent. Le temps est « celui qu'il faut ». Il est plus un moyen pour réaliser au mieux la transaction qu'un objectif à tenir.



Fig. 1. Vue de Blois, vers 1798, Henri-Joseph Vanblarenberhe, aquarelle rehaussée de gouache, musée des Beaux-Arts de Blois.

La liberté de circuler

L'amélioration de la navigation est une lutte multi-séculaire. Depuis le XIV^e siècle, la *Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendants en icelle* soutient, dans tous leurs procès, les navigants contre les exploitants sédentaires du fleuve.

Les péages sont l'objet principal de cette lutte, davantage à cause de la perte de temps qu'ils occasionnent que de leurs tarifs. Les « *pancartes* » n'ont pas bougé depuis le XV^e siècle ; avec la dévaluation de la livre, leur montant est devenu modique. À la fin du XVI^e siècle, il y a 120 péages sur la Loire, à la veille de la Révolution, il en reste 35 environ. À chaque péage, le voiturier est contraint de s'arrêter, même si sa marchandise est franche de droits. Il faut faire « branler » ses bateaux, autrement dit se dérouter, jeter l'ancre devant le ou les bureaux pour déclarer la nature et la quantité de la marchandise. Ce simple arrêt peut faire manquer l'occasion du vent favorable, et se transformer en « séjour ». Avec les fermiers, âpres à recouvrer leurs droits, les contestations sont quotidiennes. Un bateau de vin qui part de Roanne pourrait arriver à Briare en quatre ou cinq jours, écrit J.J. de Lalande⁴, mais à cause du temps que les mariniers perdent à se garer, à attendre l'heure d'ouverture de chaque bureau, ainsi que le bon vouloir des commis pour effectuer la visite, ils mettent huit à dix jours. Si l'eau vient à se perdre, qu'ils surviennent des glaces ou des débordements, ils sont souvent contraints à la décharge de leurs bateaux. Les conséquences sont désastreuses : dépérissement de la marchandise, voitures ou ventes annulées... Les marchands, qui supportent les pertes, font cause commune avec leurs transporteurs.

La royauté affirme sa volonté d'assurer la liberté et la facilité du commerce. Colbert voulait supprimer tous les péages. Par réalisme, on se contenta de les régler. La *Déclaration du roi servant de règlement pour la levée des péages*, de 1663, codifie les arrêts antérieurs, pour une application plus efficace. Elle réitère l'interdiction de nouveaux péages, l'affichage de la pancarte lisible de loin, la tenue de registres, l'interdiction de pots de vins, la présence obligatoire des fermiers.

Elle souligne le respect dû à la marchandise et fait interdiction de ralentir l'allure des bateaux. Les temps d'immobilisation aux bureaux doivent être les plus courts possibles. En 1726, les voituriers d'Orléans pétitionnent en faveur du sieur Chenart, fermier de la douane d'Ingrandes, disant qu'il les « *expédie* » avec diligence, chacun suivant son rang⁵.

Anciennement, les commis étaient en droit d'exiger la visite des bateaux pour vérifier la conformité des cargaisons aux déclarations des voituriers. Tout était déballé, sous la pluie et le vent. En cas de fraude, les bateaux et les marchandises étaient saisis. La catastrophe était complète. Une évolution a lieu depuis le XVII^e siècle dans le sens d'un allègement et d'une simplification : le calcul des droits à payer est établi par les commis à partir de certificats écrits ou de lettres de voiture, indiquant nature et quantité des marchandises. Plus question d'arrêter les bateaux sous prétexte de remesurer la marchandise. En cas de soupçon, c'est au lieu de déchargement que celle-ci pourra s'opérer. Les saisies deviennent exceptionnelles.

⁴ J.J. de Lalande, *Des canaux de navigation*, 1778.

⁵ AD 44 C 761

Le 17 1717 N^o 11 Cotte 11 N^o 11 Cotte 11
 Nous soussignés voituriers par eau de la ville d'Orléans,
 delaxons estre tres contents de la diligence, prompte expedition,
 et assiduité qui nous comine en bureau d'Ingrandes pour les
 passages des marchandises de nous sommes chargés, Et que
 monieur Phenon Receveur audit Bureau y apporte toute son
 attention sans donner occasion à aucun de nous en plaignre
 en prenant la route, lorsque le vent est favorable pour monter
 de ceux qui sont les premiers arrivés, afin de faire nos
 expeditions chacun à notre rang, Nous certifions au surplus
 qu'il nous traite favorablement et que jamais il ne exige
 aucun present de nous,
 En soy de quoy nous avons signé le present Certificat du meilleur
 de notre Coeur comme étant une pure vérité
 A Ingrandes Ce 20: 21: 23: et 24. de Mars 1717
 Samson marchand. M Rouelle M P
 Antoine Clément
 René Sablon Rouelle M C
 Laurent Clément M C
 Jean Baptiste la Roche M C
 Nicolas Felovny M C
 Pierre Ivoborin M C
 Paul Rousseau M C
 André de la Roche M C
 Louis Bodineau M C
 Maurice Demaris M C
 Jean Rousseau M C

Fig 2. Pétition de soutien des voituriers d'Orléans au receveur de la Douane d'Ingrandes, AD 44

Le balisage est aussi de l'intérêt commun des voituriers et des marchands, les naufrages étant fréquents. Ils réclament sans cesse l'observation des règlements : entretien du chenal qui doit être libre sur 8 toises de large au droit fil de l'eau, enlèvement des pêcheries, respect des distances réglementaires pour les moulins à bac.

Ces moulins, utiles au public, sont l'objet de nombreux procès. Leurs ancrs, pieux et roulis (murets établis pour diriger les eaux vers leur roue) sont cause d'avaries. Les voituriers trouvent ces moulins mobiles, lorsque les eaux sont basses, installés dans le chenal navigable, eux aussi à la recherche de la profondeur. D'où des collisions et des rixes fréquentes avec les meuniers. À Orléans, il y a 20 moulins à bac en 1673, encore 14 en 1787. La traversée pour les trains de

bateaux est un parcours d'obstacles. Suivant l'ingénieur Bouchet⁶, sur 33 naufrages arrivés sur la Loire depuis Cosne jusqu'à Blois du 22 août 1784 au 7 janvier 1787, 12 ont été causés par les roulis.



Fig. 3. « Vue de Blois prise du faubourg de Vienne », Charles-François Mandar, aquarelle, 1784, coll. part.

La mesure du temps

Au XVIII^e siècle, le temps évolue. Il tend à se construire, à se quantifier. Chaque instant prend de l'importance. La montre devient un objet usuel. Les marchands, de plus en plus, organisent leurs activités, les coordonnent, les combinent.

Jusque-là, sur la Loire, tout était calculé « au voyage », le prix de la voiture comme les salaires versés aux compagnons bateliers, quelle que soit la durée. Les délais impartis étaient larges.

Dès lors que le temps est compté, l'irrégularité du fleuve est ressentie comme une contrainte préjudiciable. Les marchands augmentent leurs exigences vis-à-vis des voituriers. Commencent à se répandre les marchés « à jour nommé », qui font obligation aux voituriers d'arriver à date fixe, sous peine de se voir déduire le tiers ou la moitié du prix de leur voiture.

Les pertes de temps sont vécues comme des gaspillages. L'abolition des péages est indispensable au commerce. Dès 1714, les négociants de Nantes⁷, soucieux de développer les échanges avec

⁶ AN F¹⁴ 1202, *Rapport sur le mémoire des Négociants de Nantes relatif au balisage, du 16 janvier 1787, par l'ingénieur Bouchet.*

⁷ *Mémoire sur le commerce qui se fait à Nantes, sur les moyens de l'augmenter, composé en la présente année 1714, AD 44 C 700.*

leur arrière-pays par la Loire, expriment leurs craintes : « sans cette extinction on sera forcé de se servir de la route de terre. La voiture sera plus chère que celle de la rivière ; mais comme on évitera les droits, les marchandises reviendront à moins cher par terre que par eau, et les rivières ne serviront plus que pour celles d'un bas prix ou d'un volume à ne pouvoir être charriées par terre, ce qui mettra à l'aumône une infinité de bateliers ». La route allait-elle tuer la voie d'eau ? La politique routière de Trudaine faisait craindre que l'on négligeât la voie d'eau dont le trafic se détournerait. On l'accusait d'absorber les fonds des Ponts et Chaussées.

Les droits sur les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing sont dissuasifs. Les livres de la Réformation de Bretagne, expédiés de Nantes au Louvre à Paris, confiés au nommé Louis Fleur de Pied, sont rendus, après réflexion, à Orléans, et non à Paris, dans les 25 jours. De là, par voie de terre, ils gagneront la capitale, sans avoir à solliciter de dispense. Les voitures par terre deviennent moins dispendieuses, plus promptes, elles sont exemptes de risques de navigation, et donc concurrentielles, en particulier pour les objets de valeur et de peu de volume. Un effort sur les rivières doit être entrepris.

Les négociants de Nantes⁸ accusent les ingénieurs des Turcies et Levées de ne pas exécuter aussi régulièrement le balisage que le faisaient autrefois les Marchands fréquentant la rivière de Loire. Les ingénieurs se défendent vivement : les équipages de balisage ont fonctionné trois mois. Le balisage peut avoir été parfaitement exécuté, si le lendemain, une grande crue ou une débâcle de glaces survient, tout est à refaire.

À la fin du XVIII^e siècle, outre les travaux d'amélioration de navigabilité, des réformes organisationnelles sont tentées.

Une de ces expériences est celle du sieur Sinson⁹, entrepreneur des voitures des sels, qui, en homme de terrain, constate qu'on ne remonte la Loire qu'au gré du vent¹⁰, ce qui rend les voyages d'une longueur excessive. Si l'on réussissait à faire remonter les équipes de bateaux halés par des chevaux comme sur le Rhône, de Nantes à Orléans, le commerce en retirerait un grand avantage. Cela économiserait nombre d'hommes, éviterait le dépérissement des marchandises et favoriserait les voitures « à jour nommé », obligées de recourir au halage à col humain. L'ingénieur responsable objecte que le lit de la Loire est large, que le chenal change de place, qu'il est difficile d'embarquer des chevaux d'une rive à l'autre ; à cause des levées, il faudrait multiplier les rampes. Les haleurs peuvent descendre dans les endroits inaccessibles aux chevaux. L'essai proposé qui consistait à remonter une « équipe » de bateaux, avec des chevaux, des postillons et des mariniers du Rhône a sans doute été réalisé mais il resta sans suite, considéré comme impraticable par les entrepreneurs de sel eux-mêmes¹¹.

Une autre expérience intéressante est la Navigation Régulée. Le trafic voyageurs est aux mains des conducteurs de cabanes qui ont la réputation bien établie d'être des filous et de tromper leurs clients. Ainsi est née l'idée d'établir des coches d'eau, à horaires fixes et avec une qualité de services. Déjà en 1673, le duc de la Feuillade en obtint le privilège, d'autres tentatives suivirent, ressenties comme autant d'atteintes à la liberté de concurrence. À nouveau, par arrêt du 30 avril 1779, le sieur Laure obtint la concession des coches d'eau de Roanne à Nantes, moyennant un loyer annuel. Il comptait instaurer une « Navigation Régulée » en mettant en place, également, un halage par chevaux.

Le concessionnaire obtint le monopole du transport des voyageurs. Les conducteurs de cabanes avaient cependant été autorisés à mener les voyageurs du 1^{er} mai au 1^{er} novembre à condition de payer un prix de permis, soit le tiers du prix demandé au voyageur par la voiture publique.

⁸ Mémoire 1787, cité supra

Depuis le début du XVIII^e siècle, les Bretons se sont retirés de la Communauté des marchands ils font régulièrement des observations sur le balisage à l'administration.

⁹ AN F¹⁴ 1200

¹⁰ Le halage, à col humain, n'est utilisé qu'exceptionnellement de Nantes à Orléans à cause de son coût.

¹¹ *Mémoire...*, *op. cit.*, n. 3.

Prix modiques et fixes pour les personnes et les ballots, sans marchandage possible, horaires imprimés affichés aux embarcadères, départ 3 fois par semaine à des points d'embarquement déterminés, l'entreprise était attractive. Mais les concessionnaires réclamaient la remise en état des chemins de halage et l'autorisation de construire des ponts et ponceaux, et d'abattre tout ce qui pouvait nuire au tirage des bateaux. Ils proposaient de se charger du balisage.

L'ingénieur Bouchet jugea ces dépenses exorbitantes. Ils voudraient, ironisait-il, qu'« il n'y eu jamais le moindre obstacle, et si j'ose dire, le plus petit cahos dans la Loire ». Aux exigences de cette « navigation prétendue réglée », l'ingénieur opposait la souplesse du système des cabanes. À Roanne comme à Orléans, il y a en permanence des bateliers avec leurs cabanes prêts à partir. Les prix de revient sont faibles, les marinières fournissent au public le meilleur service, pour le plus bas prix. La concurrence joue à fond. Alors que « l'appareil immense et fastueux » mis en place par le concessionnaire Laure fait preuve de son inefficacité et de pertes de temps à attendre au port et en formalités.

Ce monopole fut exercé pendant deux ans, sans réussir financièrement.

Ainsi le XVIII^e siècle est marqué par des essais pour s'adapter aux nouvelles structures du temps, non plus le temps de la Loire mais le temps universel des marchands. En la matière, on est passé d'une logique de moyens à une logique de résultats.

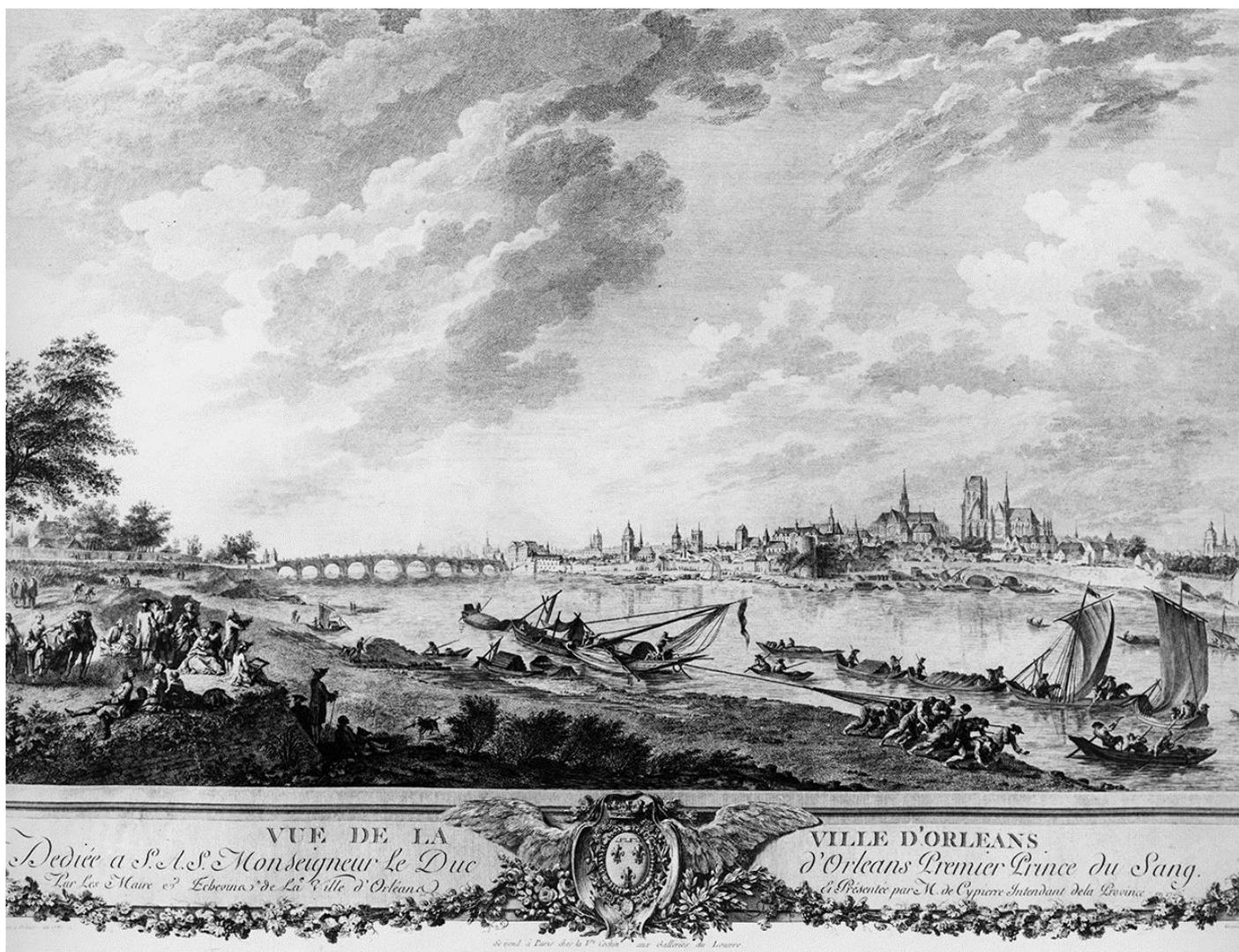


Fig. 4 Vue de la ville d'Orléans, Thomas-Aignan Desfriches, gravure 1761, coll. part.