

La spécificité des naufrages en Loire (XIV^e-XIX^e siècle)

“Naufrage” est un terme maritime. Il évoque la mer, la tempête, les bris sur les rochers. Il vient du latin *naufragium*, qui signifie perte d’un vaisseau en mer, il est composé de *navis*, navire, et de *frangere*, briser. Les naufrages en mer ont été étudiés par les nombreux travaux d’historiens comme Alain Cabantous (1993), Jacques Ducoin (1989), Jean-Luc Porhel (1988). Tapez le mot sur votre ordinateur, apparaîtra une longue liste de relations de naufrages, de romans, mais aucun naufrage en rivière. L’évènement semble même insolite. Pourtant il était courant sur la Loire. Mais que recouvre-t-il ?

Les auteurs de livres sur la batellerie de Loire rapportent pour la plupart des récits de naufrages à titre d’anecdotes ou pour illustrer les difficultés de navigation (BILLACOIS 1964 ; FRAYSSE 1974 ; CHAUSSARD 1980 ; POITRINEAU 1989 ; DEZANNEAU 1990). Depuis quelques années, des historiens, comme Geneviève Cerisier-Millet, Florent Godelaine et Emmanuel Brouard, ont montré l’intérêt particulier que l’on pouvait tirer des procès-verbaux de naufrages trouvés dans les minutes notariées et de leur traitement (CERISIER-MILLET 2010 ; GODELAINE 1999 ; BROUARD 2005 et 2016 ; PERSON 2017). La création du projet collectif de recherche “Naufrages et épaves depuis le haut Moyen Âge en eau douce. Archéologie d’une réalité nautique au sein du paysage ligérien” a renouvelé le sujet en lui donnant une dimension archéologique. Fouilles en rivière et recherches en archives, croisées entre elles, permettent d’approcher au plus près la réalité des naufrages en Loire.

Qu’en est-il des documents écrits à notre disposition ?

LES SOURCES DE L’ÉTUDE

Parmi les premières relations de naufrages, figurent les suppliques que des nautonniers¹ adressent à partir du XIV^e siècle à la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle, suite à la perte de leurs bateaux pour obtenir une indemnité et ne pas tomber dans la misère². Outre cette fonction de caisse d’entraide, cette institution avait principalement pour but de lutter contre les abus des seigneurs péagers et d’assurer le balisage, plus généralement de défendre les intérêts de la navigation et du commerce sur la Loire. Sa forme d’organisation était celle d’une fédération des principales villes du bassin représentées par des délégués³.

Autre source de connaissance, les récits des voyageurs ou de témoins ayant assisté au naufrage d’une “cabane⁴” ou d’un bac. Ces relations sont empreintes d’émotion, l’accent est mis sur les circonstances dramatiques et le nombre de morts.

Concernant la marchandise, l’usage ancien est que les voituriers par eau fassent déclaration de leurs naufrages ou avaries devant un juge, un notaire ou un curé proche du lieu de l’accident⁵. Dans le cadre des réformes menées par l’administration de Louis XIV,

1. “Nautonnier”, ou “batelier des rivières”, est le terme employé sur la Loire aux XV^e et XVI^e siècles, concurremment à “voiturier par eau”, pour disparaître au profit de ce dernier, “marinier” est surtout employé au XVIII^e siècle.

2. Se reporter à l’article de F. Billacois dans ce même ouvrage : “Droit d’épave, dons et récompenses”.

3. Les archives de cette Communauté ont été détruites pendant la guerre de 1940. Se reporter à l’ouvrage de Philippe Mantellier (1867-1869).

4. “Cabane” ou “toute cabanée”, bateau qu’empruntent les voyageurs.

5. AD Loiret, 3 E 11 245 : Déclaration des anciens juges de la

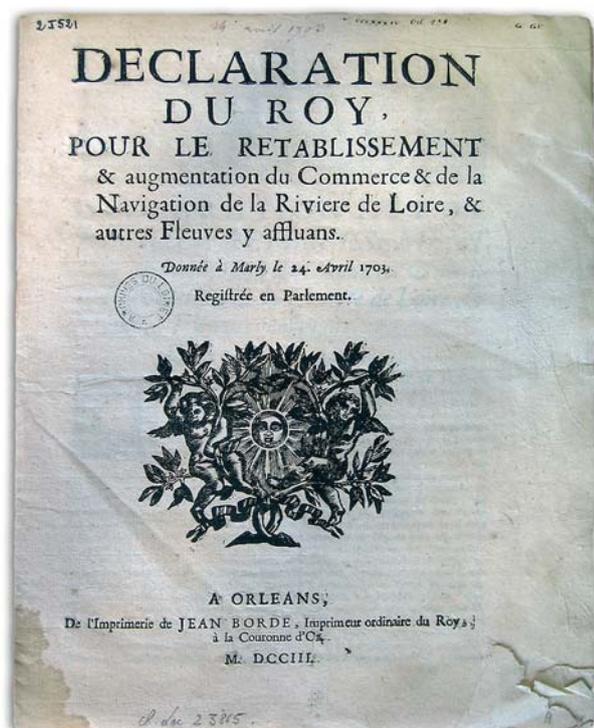


Fig. 1 – La Déclaration du roi du 24 avril 1703 (archives départementales du Loiret, 2 J 521).

est édictée le 24 avril 1703 la Déclaration du roi pour le rétablissement et l'augmentation du commerce et de la navigation de la rivière de Loire⁶, qui reprend et codifie les usages antérieurs; elle rend entre autres obligatoire l'établissement de procès-verbaux pour tout naufrage ayant touché la marchandise. Dès lors, on retrouve ces procès-verbaux en grand nombre, disséminés dans les liasses des notaires ligériens. Une mine !

Ces procès-verbaux nous immergent dans l'événement. Ces récits détaillés, de la bouche des marinières, retranscrits par le notaire en style indirect, provoquent une émotion qui interpelle. Écoutons-les. Ils apportent quantité de renseignements sur les circonstances du naufrage, la nature du fret, les points de départ et de destination des bateaux, le nom des expéditeurs et des destinataires.

La Déclaration du roi de 1703 (Fig. 1), qui les a fait naître, permet de les decrypter. L'objectif étant de développer le commerce intérieur français, "source de la prospérité des peuples", au même titre que le commerce maritime, il est essentiel d'assurer la liberté de navigation. C'est pourquoi le pouvoir

royal privilégie les navigants par rapport aux autres exploitants du fleuve, qui ne doivent en aucun cas gêner la circulation des bateaux. La Déclaration définit les normes du balisage. Elle règle le métier de marinier : interdiction de se mettre en route en cas de gros vent et de tempête, interdiction de "séjourner" sans raison quand la rivière est en état de navigation, interdiction de circuler la nuit, priorité au bateau avalant en pleine rivière et à l'inverse au bateau montant au passage des ponts, interdiction de détruire les chevalis⁷, obligation d'avoir des lettres de voiture.

Enfin la Déclaration du roi de 1703 définit les responsabilités en cas de naufrage entre voituriers par eau et marchands par deux articles :

– "article XVII

Nauffrage arrivant par fortune de temps d'aucun [de quelque] bateau chargé de marchandise, le voiturier sera reçu dans les trois jours à faire abandon de son bateau et ustanciles; et ce faisant il ne pourra estre plus avant poursuivi pour la perte de la marchandise qui sera cependant pêchée et tenuë en justice à la conservation et aux frais de qui il appartiendra.

– article XVIII

Si le naufrage estoit arrivé par le fait et par la faute du voiturier, ou s'il avoit disposé à son profit particulier de son bateau et ustanciles depuis le naufrage, en ce cas le voiturier demeurera decheu du bénéfice de l'article précédent, et tenu de toutes les pertes, dommages et interests du Marchand."

Il n'est ici question que du sauvetage de la marchandise. Du bateau, dont le voiturier par eau doit faire abandon, on ne connaît pas le sort, qui n'est que subsidiaire. Le voiturier n'est ainsi tenu pour responsable des dommages à la cargaison que lorsqu'il est reconnu y avoir eu faute de sa part. Sinon ce sont les marchands destinataires qui, en l'absence d'assurances, supportent les pertes. Cela biaise les causes invoquées par les marinières dans les procès-verbaux qui sont à prendre avec circonspection : ils ont toujours un motif, un alibi ou un événement extérieur sur lequel se décharger. De fait, nous n'avons jamais trouvé de voituriers rendus responsables des pertes.

Ces actes présentent cependant d'autres intérêts. Toujours établis sur le même modèle, comprenant à la fois la déclaration du marinier, les témoignages de ceux qui sont présents, et le constat du notaire qui se déplace sur le lieu de l'accident⁸, ils apportent de

juridiction consulaire d'Orléans, suite à la sollicitation des marchands, 5 mai 1695.

6. AD Loiret, 2 J 521 : *Déclaration du Roy pour le rétablissement et augmentation du Commerce et de la Navigation de la Rivière de Loire, et autres fleuves affluans*, 24 avril 1703.

7. Les "chevalis" sont les passes que l'on désensable lorsque les eaux sont basses pour permettre la continuité du chenal.

8. Les voituriers par eau des sels employés par la ferme des gabelles doivent obligatoirement faire leur déclaration non pas devant un notaire mais auprès des officiers du grenier à sel le plus proche.

précieux renseignements sur la navigation et le commerce, et se prêtent à une étude comparative.

Ces faits singuliers, même en nombre, ne constituent pas une source globale. Il est impossible de collecter l'intégralité de ces procès-verbaux. Le degré d'enregistrement varie aussi : les procès-verbaux ne concernent pas les bateaux vides ; certains produits peuvent être plus systématiquement déclarés que d'autres, soit parce qu'ils sont plus surveillés comme le sel de la gabelle, soit parce qu'ils sont l'objet d'une attention particulière comme le sucre brut pour les raffineries d'Orléans. Un chargement de bois qui flotte, en grande partie récupéré et de moindre valeur, peut ne pas l'être. La pression plus ou moins forte des marchands sur les voituriers peut aussi jouer, des arrangements à l'amiable entre les parties peuvent être passés.

Au XVIII^e siècle, des enquêtes pré-statistiques chiffrées – en petit nombre certes – permettent d'étudier les naufrages sous un nouvel angle. La Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire, après avoir perdu progressivement son influence, est supprimée en 1772. C'est l'administration royale des Turcies et Levées⁹ qui est chargée seule des risques majeurs, de l'aménagement du fleuve, de la gestion des levées. Le balisage et sa police sont de sa responsabilité. Elle a à sa tête un premier ingénieur, trois ingénieurs en chef, des inspecteurs et autres fonctionnaires, qui sont présents sur le terrain. Elle doit répondre aux exigences croissantes des négociants en matière de rapidité, de régularité et de sécurité. C'est ce qui nous vaut des enquêtes sur les naufrages dont l'intérêt est d'avancer des données globales et d'en donner une répartition spatiale.

L'administration royale diligente aussi de grandes enquêtes lors des catastrophes exceptionnelles, comme les débâcles de 1784 et 1789 durant lesquelles de nombreux bateaux ont été détruits. Il s'agit de chiffrer les dégâts et d'estimer les secours à octroyer.

Il faut revenir sur le fond de notre interrogation. En quoi un naufrage en Loire diffère-t-il d'un naufrage en mer et donc de la représentation classique que l'on se fait d'un naufrage ? Que change le milieu fluvial et particulièrement celui de la Loire ?

UN FLEUVE À LA FOIS UTILE ET PEU PROPICE À LA NAVIGATION

Vauban écrit en 1699 : "La Loire est la plus grande rivière du royaume et qui a le plus de navigation,

mais non la meilleure parce que sa rapidité roule beaucoup de sable et y forme quantité de bancs". Le paradoxe est posé. La Loire n'est pas à proprement parler navigable : son régime oscille entre deux extrêmes, les grandes crues et les étiages sévères, la mobilité de son lit fait qu'un passage praticable peut ne plus l'être quelques jours après. Mais les atouts qu'elle présente : une navigation dans les deux sens grâce à la direction favorable des vents dominants d'Ouest qui poussent les bateaux jusqu'à Orléans et la longueur de son cours qui traverse le royaume en font un axe d'échange de premier plan. Elle "porte bateaux" depuis Roanne jusqu'à Nantes. Son bassin est ouvert vers l'extérieur : en direction "des Deux Mers", l'Atlantique et la Méditerranée (par un court portage par terre et par le Rhône) et vers Paris, par la route et les canaux de Briare et d'Orléans. Ainsi se côtoient les produits les plus variés comme le bois du Morvan, les vins du Blésois, la morue de Terre-Neuve, le sel de la baie de Bourgneuf, l'huile d'olive de Marseille, etc.

La notion juridique de navigabilité apparaît au XIX^e siècle, elle s'accompagne d'une classification entre fleuves navigables et non navigables. Au XVIII^e siècle, l'adjectif navigable n'a pas le sens où on l'emploie actuellement de régulièrement navigable. Il est plus important alors de parler de "rivière marchande". Savary des Bruslons, dans son *Dictionnaire du Commerce* en 1723, en donne la définition : "On dit qu'une rivière est marchande, lorsqu'elle est propre pour une navigation, qu'elle a suffisamment d'eau pour porter les bateaux, qu'elle n'est ni débordée ni glacée. [...] La Loire n'est pas marchande la plupart de l'année à cause de son peu de profondeur et des sables dont elle est remplie" (SAVARY DES BRUSLONS 1723). L'auteur rejoint l'opinion de Vauban : le manque d'eau est l'obstacle numéro un. Sur la Loire, la crue moyenne est même souhaitée car tout le lit de la rivière est opérationnel. En amont d'Orléans, elle est attendue.

LES PRINCIPALES CAUSES DE NAUFRAGES

Les tempêtes, les crues et les débâcles

Comme en mer, les éléments se déchaînent. Les marins font le récit de tempêtes exceptionnelles comme celle qui eut lieu le 27 décembre 1769 à Sully¹⁰ et des dégâts qu'elle provoqua. Ce jour-là, la rivière étant en forte crue, les vents tempétueux causèrent "des vagues extraordinaires sur la Loire". La nuit, six trains de bois de marine venant "des pays hauts" ont péri entièrement, trois autres ont été endommagés, deux chargés de bois et de paille ont cassé leurs cordages,

9. Cette administration a été créée en 1594. Les turcies sont les premières digues édifiées le long de la Loire pour régulariser le relief des berges et obstruer les points les plus bas afin de contenir les inondations. Elles étaient composées de terres et de bois maintenus par des piquets. Postérieures, les levées plus solides, formées de remblais de terre, se veulent insubmersibles.

10. AD Loiret, 3 E 3270.

ils s'en sont allés sans qu'on sache ce qu'ils sont devenus. Jacques Fresny, venant de Roanne, déplore que ses marchandises, entre autres du coton et de la quincaillerie, contenues en quatre bateaux, ont été mouillées "tant par les vagues qui ont jallé sur icelles que la pluie qui est tombée". Il avait cependant pris la précaution de les couvrir de planches de sapin chargées de bâtons pour faire du poids, mais la tempête les a emportées et jetées à l'eau. Le constat du notaire effectué, le voiturier attend pour repartir "que laditte rivière de Loire soit navigable".

Tempêtes, crues, vagues gigantesques, forts coups de vent émaillent les dépositions des bateliers, non sans parfois une exagération calculée. En effet ces événements constituent des cas de force majeure qui leur enlèvent toute responsabilité.

Les crues extraordinaires ont cependant bien lieu. Le début du siècle fut marqué par la crue extraordinaire du 9 octobre 1707. La Loire et l'Allier débordèrent ensemble, ce fut le déluge jusqu'à Nantes. Jacques Beauldoux, bourgeois de Blois, raconte : "On voyoit 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. C'estoit quelque chose de bien triste de voir les gens tant à pied qu'à cheval, surpris entre deux levées crevées, estre obligez d'y passer plusieurs nuicts, des ponts crevez de tous costez [...], les varennnes entièrement perdues et désolées, [...] plusieurs personnes, surprises dans leurs maisons, estre obligées d'en découvrir le toit pour implorer par des signes le secours des bateliers charitables qui avoient, dans ces moments, assez de bonté pour leur porter, en exposant leurs vies, des vivres, et quelquefois les enlevant de leurs maisons où elles estoient en danger."¹¹ La Loire aurait atteint un niveau supérieur à la crue de 1846 (LORAIN 1985 et 1981). Il y en eut bien d'autres, comme celles de 1733 et 1755.

Les périodes de froid intense sont très fréquentes, les XVII^e et XVIII^e siècles font partie de l'époque qu'on a qualifiée de "Petit Âge glaciaire". Les embâcles de glaces interrompent le trafic commercial parfois des semaines. Mais le moment le plus redouté est la débâcle qui broie les bateaux. Dans l'attente, les mariniens ont soin de les déplacer à l'abri d'une île ou à l'embouchure d'un affluent, les cordages sont renforcés, des ancres rajoutées. Sous les ordres des marchands, les mariniens retirent des bateaux les marchandises s'il en est encore temps; elles restent en attente sur la rive, sont stockées dans des caves ou, au choix des marchands, sont convoyées par voie de terre. La débâcle apporte la désolation.

Les écueils dans le lit du fleuve

Très souvent sur la Loire les bateaux sont contraints de naviguer en basses eaux au milieu des bancs de sable. Les "engravements" (échouages) sont fréquents. Les écueils émergent : pierres, troncs d'arbre, carcasses de bateaux, pieux. Les conducteurs doivent redoubler de vigilance. Ces périodes d'étiage surviennent non seulement l'été mais toute l'année, au printemps et à l'automne, saisons de haute navigation. Vu l'importance du commerce, tout est fait pour assurer une circulation régulière : les bateaux sont adaptés au peu de profondeur et "un chenal" de navigation est régulièrement entretenu. La Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire, puis l'administration royale des Turcies et Levées ont la responsabilité du balisage.

On appelle "chenal" le bras principal du lit du fleuve aménagé qui concentre les eaux et le courant. Il est signalé par des balises, nettoyé, chevalé¹². Il doit être libre sur 8 toises (16 m) de largeur dans le droit fil de l'eau; son tracé est repris chaque année en fonction des mouvements des sables et des courants. Le but est d'assurer une navigation sûre le plus grand nombre de jours possible dans l'année. Malgré les efforts de "l'entreprise du balisage", les plaintes sont nombreuses : souches non enlevées, fonds à pêcher, pierres roulantes, etc. Les coques sont fragiles, en particulier celles des sapines de construction plus légère que celle des chalands. Il y a aussi ces fameux "rotrous", ces tronçons de bâtons de marine cassés en bournoyant¹³, restés fichés dans le sable, souvent invisibles, si traîtres qu'on les considère comme une des causes principales des naufrages. Là encore il faut être circonspect, car le bâton de marine cassé est un des alibis préférés des mariniens car il est peu susceptible de vérification.

La navigation en trains

Il est d'usage sur la Loire de former "des trains de bateaux" à la remontée pour économiser la main-d'œuvre et unir les énergies. Les bateaux sont placés à la queue leu leu : le chaland de tête donne la direction avec la piaute, suivent le tîrot, le sous-tîrot, le quatrième, qui sont également voilés, viennent ensuite les allèges (Fig. 2). Ces trains sont à géométrie variable, ils s'allongent (ou se raccourcissent) par l'ajout d'allèges pour répartir la cargaison, réduire l'enfoncement et continuer ainsi à circuler. De trois bateaux ils peuvent passer à huit bateaux. L'inconvénient est que leur longueur fait qu'ils sont peu

11. "Mémoires d'un Bourgeois aux XVII^e et XVIII^e siècles. Fragments d'un journal blésois", *Revue de Loir-et-Cher*, n° 160 et suivants, 1901-1904.

12. Chevalage : opération de désensablement des passes par l'équipage de balisage.

13. Bournoyage : maniement du bâton pour diriger le bateau dans le courant à la descente.



Fig. 2 – Assiette Marie Joneau, 1787, faïence de Nevers (© Musée de Saumur).

maniables et que les derniers bateaux bringuebalent. Les procès-verbaux signalent des avaries fréquentes à ces allèges qui sont souvent des sapines usagées.

À ne pas confondre, les “eschargeaux” ou “trains de bois” descendant au gré de l’eau, qui sont aussi très exposés. Le moindre choc les démembrer; après récupération d’un maximum de pièces de bois, ils sont reconstitués et reprennent leur route.

Le danger des ponts

Le franchissement des ponts est une manœuvre proprement fluviale, toujours délicate car il faut abattre les mâts pour “endremer” l’arche.

Madame de Sévigné, à la suite d’un voyage de sa fille Madame de Grignan sur le Rhône ne s’en remet pas : “Ce Rhône qui fait peur à tout le monde ! Ce pont d’Avignon où l’on aurait tort de passer en prenant de loin toutes ses mesures ! Un tourbillon de vent vous jette violemment sous une arche ! Et quel miracle que vous n’ayez pas été brisée et noyée dans un moment ! Ma bonne, je ne soutiens pas cette pensée, j’en frissonne, et m’en suis réveillée avec des sursauts dont je ne suis pas la maîtresse. Trouvez-vous toujours que le Rhône ne soit que de l’eau ?”. En comparaison, la Loire, qu’elle descend pour se rendre en Bretagne, lui semble facile. “Nous passons tous les ponts avec un plaisir qui nous les fait souhaiter : il n’y a pas beaucoup d’ex-voto pour les naufrages de la Loire, non plus que pour la Durance : il y aurait plus de raison de craindre cette dernière, qui est folle, que notre Loire, qui est sage et majestueuse.” (Madame de Sévigné 1862)¹⁴.

On pourrait le penser en voyant le tableau de Joseph Van Blarenberghe (Fig. 3) représentant le passage du pont de Blois “à la volée”, qui s’effectue sans désolidariser les bateaux du train, grâce uniquement à la propulsion du vent. Quel panache ! Pour le tenter, il faut des conditions exceptionnelles. Ordinairement, le

14. Lettres à M^{me} de Grignan du 4 mars 1671 et du 9 mai 1680.



Fig. 3 – Passage du pont à la volée, détail de la *Vue de Blois*, Henri-Joseph Van Blarenberghe, vers 1798 (photo : François Lauginie - © Château de Blois).

franchissement des ponts est une manœuvre longue. Après avoir abattu les mâts et les voiles, les mariners portent une ancre en amont et le bateau de tête vire au guindas ; tout le train doit suivre, en principe. Sinon on opère bateau par bateau. Un abattage des mâts trop tardif, la piautre qui cogne contre la voûte de l'arche, les courants obliques qui drossent les bateaux contre la pile, les cordages qui cassent, sont autant de causes d'accidents. Les risques augmentent quand la Loire est en crue. L'imprudance de mariners décidés à passer coûte que coûte est souvent incriminée.

À la descente, le passage est encore plus risqué à cause des courants forts, souvent obliques qui contraignent la marche des bateaux. L'habitude est alors de naviguer en "couplages", par paire, les bateaux de front liés dans le sens de la longueur. La Déclaration de 1703 enjoint de découpler les bateaux et de passer sur cul pour franchir les ponts, c'est-à-dire de les faire passer un à un, l'arrière en premier. La manœuvre consiste à mouiller une ancre et à se laisser dériver progressivement sur celle-ci jusqu'à l'entrée définitive sous l'arche. Les cordages ne doivent pas rompre et l'ancre doit bien prendre, il faut veiller à ce que l'embarcation ne se mette pas en travers. Il est facile de prendre la pile. Les règlements de police jusqu'au XIX^e siècle réitérent régulièrement cette mesure. Elle est mal observée, les mariners passant avec leur couplage pour aller plus vite. Pour parer aux collisions, le règlement déclare que la priorité est donnée au bateau montant.

Les ponts anciens, construits au Moyen Âge, sont particulièrement dangereux. Le peu de débouché de leurs arches, étroites et basses sur l'eau, le fait que toutes ne soient praticables, leur délabrement avancé, font que le passage est craint des mariners. Les Ponts-de-Cé et le pont de Beaugency sont considérés parmi les plus accidentogènes.

Les installations sédentaires, fonds à pêcher et moulins à bac

Il y a d'autant plus de naufrages que la circulation est dense et que l'espace est réduit. Il n'est pas réservé aux navigants. De nombreux exploitants du fleuve utilisent l'eau à d'autres fins et défendent leurs intérêts. La Loire comme la Dordogne est "une propriété partagée", suivant l'expression d'Anne-Marie Cocula-Vaillières (1979). Selon les ordonnances, les installations des exploitants sédentaires du fleuve ne doivent pas gêner la navigation. Ainsi le "balisage" comprend l'enlèvement des moulins, des fonds à pêcher, des pierres qui maintiennent les chanvres mis à rouir, tout ce qui forme obstacle et peut provoquer des avaries.

Les fonds à pêcher ou combes font l'objet de nombreuses plaintes. Jean-Joseph Baudrillart dans son

Dictionnaire des Pêches (BAUDRILLART 1821-1848) explique en quoi consiste cette technique de pêche. Il s'agit d'un piège placé au fond de l'eau : on choisit un endroit d'au moins 4 pieds de profondeur (1,28 m) quand les eaux sont basses, on y jette quantité de pierres, éloignées les unes des autres de manière qu'il s'y trouve autant d'espaces pleins que de vides ; ensuite on place sur ces pierres une espèce de porte faite avec des planches de bateau, longues d'environ 12 ou 15 pieds (3,84 m à 4,80 m).

En juillet 1633, Gilles Langlois chargé du balisage dans le détroit de Blois reçoit la pétition d'un groupe de voituriers par eau locaux¹⁵. Ils l'avertissent qu'il y a le long du quai neuf quantité de fonds et combes qui nuisent à la navigation, en particulier à la descente de l'Arrou et que même les bateaux de Matthieu Rabotteau ont failli se perdre ayant heurté un de ces fonds et ayant été rejetés contre les moulins du pont. En 1649, un bateau de vin conduit par Estienne Jacquet, voiturier par eau de Saint-Victor, touche un fonds à pêcher dans la voie navigable et fait naufrage. Les poinçons de vin s'en vont au fil de l'eau et ne sont récupérés qu'à grande peine. Le voiturier, défendu par les Marchands fréquentant la rivière de Loire, gagne son procès contre les propriétaires, il obtient 300 livres de dommages et intérêts¹⁶.

Les conflits sont encore plus exacerbés avec les meuniers. Certes les moulins pendus accrochés aux tabliers des ponts du Moyen Âge obstruant les arches disparaissent au XVIII^e siècle avec la construction des ponts de conception moderne. Restent les moulins à bac régulièrement mis en cause. Mobiles, leurs propriétaires les placent là où il y a du courant : aussi en période de basses eaux, ne se gênent-ils pas de les établir dans le chenal de navigation. Entre mariners et meuniers les rixes sont fréquentes.

L'activité des meuniers considérée comme indispensable est très encadrée. En cas d'accident, les règlements font porter l'entière responsabilité sur les meuniers. Au droit de Saint-Dyé, un bateau transportant du vin, halé par des bateliers à contremont, se prend dans un câble qui relie un moulin à bac à la terre, son propriétaire n'a pas voulu l'enlever. La piautre s'accroche et le bateau coule, et passe même en dessous du moulin. Il est constaté que celui-ci était placé dans "la voie ordinaire de navigation"¹⁷.

Des moulins à bac, il y en a partout, à Jargeau, Saint-Dyé, Amboise ; ils se multiplient aux abords des villes. Il y en a cinq à Blois, quatorze à Orléans, une véritable armée. La traversée de la ville est un véritable parcours d'obstacles. Aux chaînes et aux ancres qui barrent le passage, il faut ajouter les "roulis", sortes de petites digues formées de pieux et de

15. AD Loir-et-Cher, C 3 E 9/16.

16. Document cité par Philippe Mantellier.

17. Procès-verbal 3 mai 1670 à la requête de Jean Chollet, voiturier d'Orléans, AD Loiret, document communiqué par Sylvain Négrier.

fascines, bourrées de cailloux, que les meuniers construisent dans le lit de la rivière pour diriger en période de sécheresse les eaux vers la roue de leurs moulins. Ils empiètent sur le passage des bateaux. En 1785, l'ingénieur en chef des Turcies et Levées, Charles-Pierre Normand, visitant les moulins à bac d'Orléans à bord d'une cabane constate que les passages laissés par les meuniers n'ont que 17 à 20 pieds de large au lieu des 48 réglementaires. Cela occasionne de nombreux naufrages. Le marinier qui l'accompagne déclare que l'année dernière un bateau de faïence qu'il conduisait a péri vis-à-vis du moulin n° 5 ; cette année-ci, un bateau de sucre, d'une valeur considérable, y a fait naufrage, et peu de temps après un autre bateau a évité l'avarie de justesse grâce aux efforts considérables de l'équipage. Et voilà qu'au cours de cette tournée la cabane où a pris place l'ingénieur manque de faire naufrage¹⁸.

L'Arrêt du Conseil du Roi, portant règlement général pour la navigation de la Loire¹⁹ de 1783 durcit la législation : il interdit aux meuniers de construire des roulis et leur assigne un emplacement précis dont ils ne peuvent changer sans autorisation. Il faut parfois composer. L'été 1785, suite à la requête des meuniers de Blois, qui invoquent "la disette d'eau"²⁰, et la clameur publique qui s'élève à cause de la cherté de plus en plus grande du pain, l'intendant d'Orléans M. de Cypierre admet que les moulins ne peuvent pas moudre sans roulis. Il leur accorde l'autorisation mais sous condition, leur rappelant qu'à la moindre injonction de l'administration ils ont l'obligation de les faire disparaître. Cela n'est pas inutile : il arrive souvent lors des grandes crues, que pris par la soudaineté, les meuniers sont dans l'impossibilité de les arracher et les abandonnent. La Loire est parsemée de vieux roulis.

Ainsi en dépit du "code de la rivière" que tentent d'instaurer les ordonnances, la Loire n'est pas un long fleuve tranquille. L'impression de désordre l'emporte. Chacun, dans un rapport de forces, défend ses intérêts pour vivre.

Le balisage directement mis en cause

Les procès-verbaux de naufrage fournissent d'excellents scénarios. Y sont notés les causes, les circonstances, la nature de la cargaison, les pertes, le nom des marchands, les lieux d'expédition et de destination. Tout est spécifié. Ce sont des instantanés, leur addition ne restitue pas un tableau d'ensemble. Des

documents viennent offrir un autre aperçu, plus global : les enquêtes que diligente l'administration royale des Turcies et Levées. Deux enquêtes sur les causes des naufrages menées entre 1784 et 1787, l'une pour la généralité²¹ d'Orléans, l'autre pour la généralité de Tours (soit de Cosne à Ancenis), retrouvées au cours de nos recherches, méritent pour leur retentissement de s'y arrêter. Ces enquêtes font suite à la plainte déposée en 1787 par les négociants de Nantes contre l'administration royale des Turcies et Levées, ou plus exactement contre le service du balisage, puisque depuis 1784 les gros travaux et le balisage forment deux entités distinctes (LECŒUR 2008). Précisons aussi que la Bretagne assure son propre balisage. Les négociants de Nantes imputent une cinquantaine à une soixantaine de naufrages arrivés dans ce secteur entre 1784 et 1787²² à la mauvaise exécution du balisage. Dans leur Mémoire du 16 janvier 1787, ils écrivent : "Toutes les villes situées sur la Loire retentissent des clameurs qui s'élèvent pour causes de naufrages ou avaries. Les voituriers se justifient en disant qu'ils naviguent de jour aux termes des ordonnances, qu'ils ne peuvent répondre des pierres des troncs d'arbres, des pieux, des carcasses de bateaux qui se trouvent dans le lit de la Rivière ; que les sables qui s'y amoncellent forment bientôt des écueils dangereux qui leur sont inconnus, qu'en donnant à pleine voile dessus, ils courent risques de se noyer, ainsi que les gens de leurs équipages, et les personnes qu'ils conduisent ; Les Négotians et marchands de leur coté regrettent les pertes considérables qu'ils font de leurs marchandises, ou les avaries qu'elles éprouvent, les dépenses qu'ils sont obligés de faire". Ils mettent en cause "la négligence ou l'avarice de ceux qui sont spécialement chargés du nettoyage de la Loire, du tems de l'ancienne Compagnie il en coutoit moins, et ce service public étoit mieux rempli."

C'est le premier ingénieur des Turcies et Levées Gatien Bouchet, lui-même, qui leur répond²³ point par point. Il a fait réaliser pour la généralité d'Orléans une enquête sur les causes de ces naufrages à partir des informations les plus précises qui ont pu être recueillies. En 1784, "l'équipage général" fut monté pendant trois mois, il fut occupé dans la partie haute de Gien à Orléans à nettoyer le lit de la rivière des obstacles les plus nuisibles, mais n'a pu enlever les fonds à pêcher échoués çà et là (on en a recensé 316 de Gien à Orléans) car ils sont du ressort de la maîtrise des Eaux et Forêts. Les mêmes opérations ont eu lieu dans la partie basse d'Orléans à la limite de la généralité. Difficultés similaires pour les roulis élevés par les

18. AN F¹⁴ 1202.

19. "Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, portant règlement général pour la navigation de la Loire et des rivières y affluentes", 23 juillet 1783, in : Isambert F.-A. et al. (éd.) - *Recueil général des anciennes Loix françaises...*, Belin-Leprieux, libraire-éditeur, t. 27, 1827, p. 294, n° 1818.

20. Les eaux sont en effet à 18 pouces (48,6 cm) de l'étiage.

21. Circonscription administrative d'Ancien Régime dirigée par un intendant.

22. AN F¹⁴ 1202 : "Mémoire des négociants de Nantes sur le balisage de la Loire", 16 janvier 1787.

23. "Rapport sur le mémoire des négociants de Nantes relatif au balisage en date du 16 janvier 1787", 7 mars 1787. Signé Bouchet.

meuniers, nulle autorité ne s'est manifestée pour les faire détruire. Cela mis à part, chaque année, les baliseurs ont nettoyé la rivière des bateaux échoués, des blocs de pierre détachés, des bâtons cassés et autres écueils au fur et à mesure qu'ils ont été signalés.

Sur les 33 naufrages ou avaries mentionnés, 12 ont eu les roulis pour cause unique, 17 sont arrivés à cause de l'imprudence ou des fausses manœuvres des marinières, ou "d'autres causes indépendantes du balisage", seulement 4 sont attribués à des bâtons cassés. Cette dernière classe est la seule qu'on peut rejeter sur "le manque d'exactitude" du balisage. Encore faut-il se méfier, dit-il, il s'agit surtout d'accidents arrivés à des bateaux chargés de sel. Cela peut cacher un stratagème : un bâton de marine cassé a été l'alibi fourni par les nommés Charron et Soudée qui, après avoir revendu en contrebande des dizaines de sacs de sel, ont naufragé volontairement leur bateau²⁴.

Pour s'assurer encore davantage de l'état de la rivière, il a fait depuis baliser de Briare jusqu'à Blois et enlever tous les écueils nuisibles dont la résistance ne nécessitait pas les machines du "grand équipage" et que les marinières se mettent à l'eau²⁵.

Le premier ingénieur Bouchet joint à sa réponse le relevé des naufrages arrivés de Cosne à Blois du 28 août 1784 au 7 janvier 1787. Chaque accident est détaillé avec la date, le lieu, le marinier, la cause, la nature de la cargaison. Il classe parmi les causes indépendantes du balisage pêle-mêle glaces²⁶, tempête, bois flottant, frottement sur un fond, sur un jard²⁷, collision... Il pointe souvent l'imprudence ou les fausses manœuvres des marinières : l'un s'est mis sur la maçonnerie du duit d'Orléans²⁸, un autre a cogné contre les arches du pont de Gien. Il souligne le nombre d'accidents à l'embouchure du canal de Briare à cause de l'empressement des marinières à vouloir entrer en premier.

Une lettre de l'intendant de Tours Daine²⁹ datée du 1^{er} avril 1787 met à nouveau le feu aux poudres. Celui-ci impute les 37 naufrages qui ont eu lieu dans les limites de la généralité de Tours au seul défaut de balisage et à la manière dont il s'exécute. L'ingénieur Bouchet répond naufrage par naufrage³⁰. Sur le

nombre, il y en a 28 qui ne sont pas du ressort du balisage. Là aussi, comme pour l'enquête précédente, il a mis dans cette catégorie des causes aussi variées que les glaces, les tempêtes, les coups de vent, les grandes eaux, mais aussi les pêcheries des Ponts-de-Cé, qui sont gérées par les Eaux et Forêts et auxquelles les baliseurs ne peuvent pas toucher, la friponnerie des marinières, "l'infidélité du patron", les piles du pont de Saumur, les crèches des levées³¹. Tous ces naufrages, dit-il, ne peuvent être attribués au service du balisage. Reste à analyser les neuf naufrages restants. Là encore, il se défend pied à pied : neuf bateaux ont été se mettre sur des pilotis, mais il faut mettre ces naufrages au nombre "des êtres de raison" – expression qui signifie qui n'existent que par la pensée – car aucun bateau n'a été brisé ni aucune marchandise perdue ; six naufrages ont été causés par des souches mais sur ceux-ci trois sont aussi "des êtres de raison" car il n'est péri aucun homme, bateaux, ni marchandises. Reste trois naufrages mais dont la lettre de M. Daine ne spécifie pas les pertes, et qui donc étaient sans gravité.

L'ingénieur Bouchet est d'autant plus hors de lui que l'intendant lui reproche la manière même dont s'effectue le balisage, par exemple de n'enlever que les souches aisées. Il lui explique la marche que suit l'équipage de balisage : à l'arbre qu'on veut tirer de l'eau, on attache un câble de 4 pouces (10 cm) de diamètre, ce câble passe à son autre extrémité sur un treuil, monté sur une machine qui repose sur deux grands bateaux³². Avec de grands leviers, douze ou quatorze hommes très robustes font tourner le treuil pour amener le tronc. Ils ne peuvent pas toujours le "démarrer", parfois le câble casse. Il ne reste plus qu'à se mettre dans l'eau et, avec des scies, le débiter pour le sortir morceau par morceau à défaut de l'extraire d'un bloc.

Le balisage n'a jamais été aussi bien fait. Du temps de la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire, il y avait un équipage de balisage, il y en a sept actuellement. Et il termine : "J'affirme que, quand il y auroit dix, vingt mille marinières, cinq cent ou mille bateaux de balisage, répartis depuis Roanne jusqu'à Nantes, quand cette armée veillerait jour et nuit à baliser, elle n'empêcherait pas quelques naufrages dans cette étendue, causés ou par des souches, ou par des arbres ou par des bâtons cassés. Cette armée n'empêcherait pas non plus les naufrages causés par les tempêtes, par les inondations, par les glaces, par les friponneries des patrons, des marinières et il faut s'attendre que tant qu'on naviguera sur les rivières, il se fera des naufrages : ce sont des malheurs indispensables dans l'ordre des choses".

24. Nous avons retrouvé les pièces de ce procès passé devant le grenier à sel de Beaugency (PERSON 2009, chapitre 7).

25. Grand équipage : bateaux montés du gros matériel et équipe d'hommes qui une fois par an nettoient le lit du fleuve. Par opposition au balisage ordinaire qui se fait de façon continue.

26. La débâcle de février 1784 n'a pas été prise en compte dans ces enquêtes qui sont postérieures.

27. Jard ou jarre : banc de cailloux que l'on trouve dans le lit de la Loire.

28. Duit : digue qui dirige les eaux vers la rive droite de la ville.

29. Marius-Jean-Baptiste-Nicolas Daine (1730-1804), intendant de Tours de septembre 1783 à décembre 1789.

30. AD Indre-et-Loire, C 271, n. d. : "Mémoire pour répondre à la lettre de M. Daine en date du 1^{er} avril 1787, concernant les naufrages arrivés depuis environ trois ans dans les rivières qui traversent la généralité de Tours". Le document n'est pas signé. Gatiien Bouchet est mort la même année. Nous n'avons pas retrouvé la lettre originale envoyée par M. Daine.

31. Crèche : enceinte de batardeaux remplie d'enrochements, servant à protéger les levées des affouillements.

32. L'ensemble semble désigner ce qu'on nomme dans les textes "engin".

Ces deux enquêtes nous donnent un aperçu d'ensemble sur les deux généralités pendant environ trois ans, et nous montrent que les origines des naufrages ne sont pas uniformes de l'amont à l'aval : par exemple les roulis ne sont pas cités pour la généralité de Tours. Elles nous renseignent sur le balisage et ses limites. Elles pointent l'erreur humaine contrairement aux procès-verbaux de naufrage qui épargnent les marinières. L'ingénieur Bouchet se défait volontiers sur ceux-ci et surtout sur les meuniers, tout en minimisant l'état des ponts, la présence de duit, des pierres qui se détachent des levées... On perçoit cependant bien que le naufrage est souvent le résultat d'un concours de circonstances où se combinent plusieurs causes, climatique, hydrologique, environnementale et humaine.

Trente-trois naufrages d'un côté, 37 de l'autre, 70 naufrages en près de trois ans, est-ce beaucoup ? Beaucoup trop pour les négociants nantais qui invoquent aussi le poids des droits et des péages, les assurances que depuis quelques années ils prennent, à l'instar des transports maritimes, pour leur marchandise, qui sont très onéreuses et dont ils se dispenseraient si le transport s'opérait en toute sécurité. Le sieur Bouchet ne manque pas de faire remarquer qu'il y a eu dans la partie bretonne de la Loire – qui n'est pas du ressort des Turcies et Levées – 29 naufrages sur 16 lieues, alors que la partie Anjou-Touraine en compte 48. Le total ferait 99 naufrages de Cosne à Nantes. Bien entendu, ces chiffres dont nous ne savons pas comment ils ont été collectés ne comptabilisent pas la totalité des naufrages.

LES NAUFRAGES CATASTROPHES

On déplore rarement des morts lors des naufrages en Loire. Dans les procès-verbaux que nous avons dépouillés, nous n'en avons pas trouvé, ni même des blessés, ce n'est pas l'objet. Ce silence ne veut pas dire absence. Cela signifie que le risque fait partie du métier et qu'on y prête peu attention. Il semble par ailleurs que les marinières savent nager ou du moins se débrouiller dans l'eau.

Les naufrages les plus meurtriers sont ceux qui concernent les bacs comme celui qui eut lieu en 1648 à l'occasion de la foire de Sully. Un grand bateau, chargé de marchandises invendues et de pas moins de 120 personnes, fut pris dans des tourbillons et des vagues qui agitaient la Loire et se renversa au milieu de la rivière. Il ne fut sauvé que quinze ou seize personnes. Tout le pays fut endeuillé³³. Les *Affiches d'Angers* relatent un naufrage arrivé dans des circonstances similaires le samedi 24 juin 1780, jour de foire au Marillais, près de Saint-Florent-le-Vieil, qui fit

30 morts³⁴. Les soixante-dix passagers se portèrent tous sur le même bord, le bateau chavira. La surcharge est souvent l'origine de ces drames.

Mais revenons au transport de marchandises, qui est le sujet principal de notre étude. Les événements les plus catastrophiques sont les débâcles qui sont suivies de grandes crues. Les débâcles extraordinaires de 1784 et 1789 furent à l'origine de naufrages en série sur toute l'étendue de la Loire moyenne. En 1784, Pierre Jacquet et Jean Roguet, dans une requête adressée à M. de Cypierre, intendant de la généralité d'Orléans, exposent leur situation³⁵ : les 28 bateaux chargés de 2 200 poinçons de vin qu'ils conduisaient à Paris étaient immobilisés à l'entrée du canal d'Orléans par les glaces, quand le 31 janvier, ils furent surpris "par l'événement le plus fâcheux et le plus horrible qu'il soit possible d'imaginer", la débâcle accompagnée d'une crue d'environ 13 pieds (plus de 4 m). La rivière grossit et les glaces s'amoncelèrent à une hauteur si prodigieuse qu'elles recouvrirent les levées. Plus de la moitié des 150 bateaux qui stationnaient à l'entrée du canal furent submergés par les glaces et détruits. Ils ont perdu 15 bateaux avec leurs agrès estimés 25 000 livres sans compter les dépenses liées aux salaires, à la nourriture et à l'entretien de leurs gens, qui étaient depuis trois mois sur la rivière. Désastres semblables en d'autres endroits du fleuve. Le même jour, près de Meung-sur-Loire 10 bateaux ont été broyés, les cargaisons perdues. Les conducteurs racontent qu'avec leurs hommes, ils trouvèrent refuge sur l'île de Baule où ils passèrent toute la nuit, de l'eau jusqu'à la ceinture, ils ne purent regagner la terre qu'au petit matin, l'eau ayant baissé et les glaces circulant en moins grand nombre. Mais le froid reprit de plus belle, et ce n'est que le 28 février qu'eût lieu la "dessorre" définitive. Ils étaient immobilisés là depuis le 20 janvier³⁶.

Des secours extraordinaires sont octroyés. Un document officiel rend compte de l'emploi d'une somme de 150 000 livres accordée par le roi, par arrêt du conseil du 14 mars 1784, en secours aux sinistrés (Fig. 4) pour la généralité de Tours³⁷. Les pertes de chacun sont détaillées, regroupées en un tableau. Suivant les estimations des sinistrés eux-mêmes, elles atteignent 59 267 livres, dont la grande majorité (50 707 livres) est supportée par les marinières qui ont perdu bateaux et cargaisons. Beaucoup de moulins à bac ont aussi été emportés. Le roi déclare ne pouvoir accorder comme indemnités que la somme totale de 20 980 livres, trois fois moins que les sommes demandées. Il a été en effet nécessaire d'allouer des

33. AD Loiret, 2 J 552. 2MI 1645-1685.

34. Cité par Jeanne et Camille Fraysse, *Loire angevine et Maine*, 1976.
35. AN F¹⁴ 1201.

36. Ces procès-verbaux sont faciles à retrouver chez les notaires étant donné que la date de la débâcle est connue.

37. AD Loir-et-Cher, C 31 : "État de l'emploi d'une somme de 150 000 livres accordée par le roi suivant l'arrêt du conseil du 14 mars 1784 en secours extraordinaires à la généralité de Tours pour la réparation et pertes occasionnées par les glaces et les inondations de l'hiver 1784."

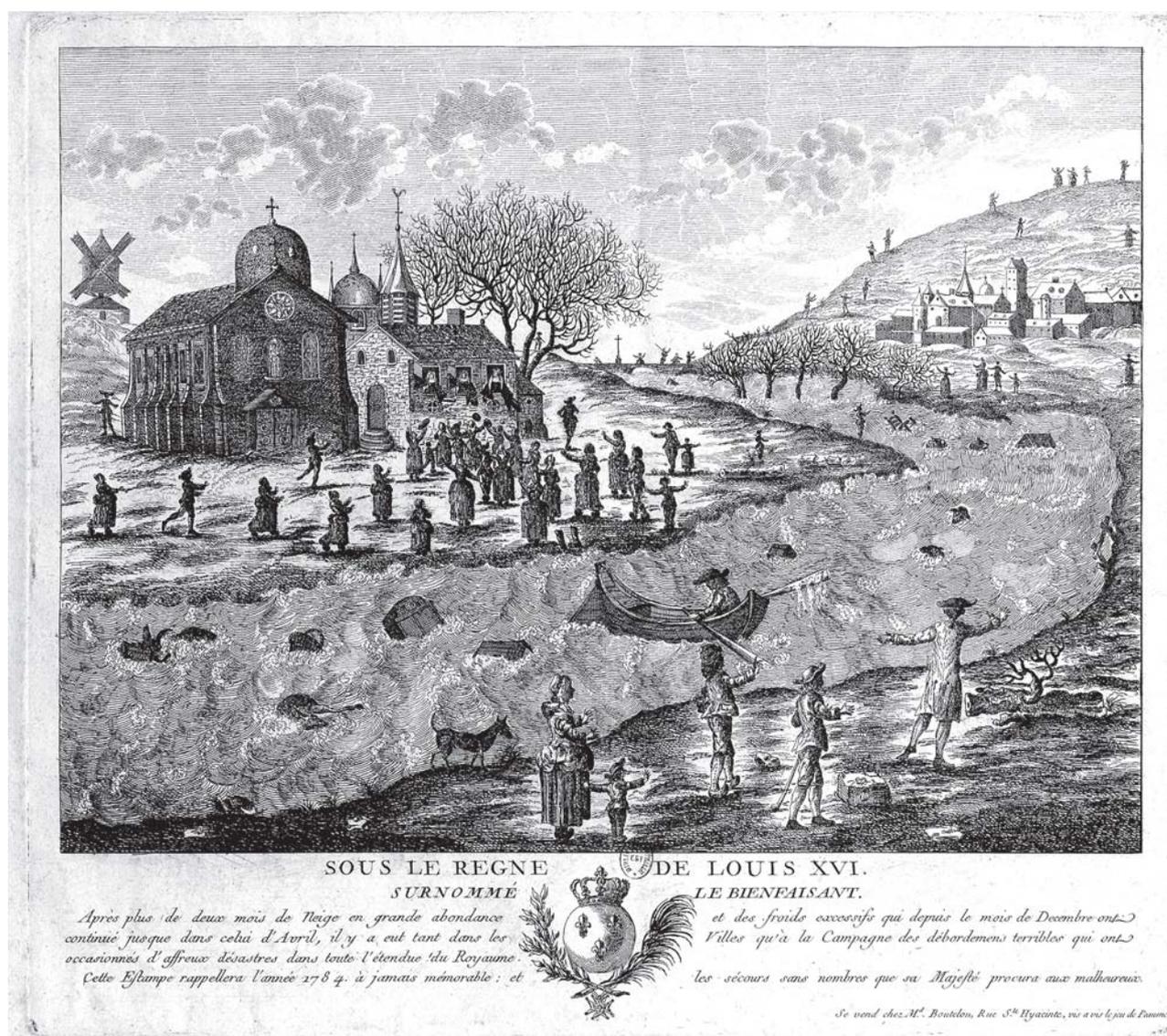


Fig. 4 – Estampe évoquant les secours accordés par Louis XVI lors de la débâcle 1784 (© BnF).

fonds pour réparer et reconstruire les ponts (82007 livres) et pour faire fonctionner les ateliers de charité (40926 livres) qui ont le double avantage de rétablir les communications et de permettre aux plus pauvres de retrouver du travail. C'était cependant là une aide substantielle pour les marinières afin de reconstituer leur outil de travail.

L'hiver 1788-1789 fut encore plus rigoureux. La débâcle intervint le 18 janvier. En amont d'Orléans, une arche du pont de Jargeau cassa. Un état des pertes – construit sur le même modèle de celui de 1784 – et concernant là aussi la généralité de Tours³⁸,

38. AD Indre-et-Loire, C 753. Les deux tableaux diffèrent cependant. Celui de 1784 est le détail des aides qui ont été accordées à chaque voiturier par eau en fonction d'une enveloppe globale. L'état de 1789 est un relevé des pertes afin d'octroyer des secours qui ne sont pas encore définis.

mentionne, entre autres, 10 bateaux détruits aux alentours de Blois, 5 à l'embouchure du Beuvron. À Amboise et aux alentours 29 embarcations ont péri dont 7 ont été fracassées par l'écroulement du pont ; les débris sont allés former un amoncellement de 30 pieds de haut (9 m) au pont de Tours dont quatre arches ont cédé sous la pression, 7 bateaux ont été détruits rue du Port, des pertes également à Saumur, Bréhémont, Saint-Clément, Saint-Maur (Le Thoureil)... Il faut y ajouter les destructions de moulins flottants, les bâtiments écroulés, les marchandises perdues. Pour l'ensemble de la généralité de Tours qui compte les cinq élections (Tours, Amboise, Richelieu, Chinon, Saumur et Angers), le total des pertes ayant touché l'ensemble des sinistrés s'élève à 151087 livres, 39 % de plus qu'en 1784 d'après les chiffres de ces deux documents. Sur ce montant, les

bateaux détruits ou endommagés représentent 112350 livres, la marine de Loire a encore payé un large tribut. Il ne s’agit là que de chiffres pour la généralité de Tours. Le commerce est impacté. Les bateaux manqueront pour exporter les vins à Paris. La crise économique et la misère générale préparent le terrain à la Révolution.

Ces tableaux sont très bien renseignés avec les noms des mariniers et des autres sinistrés, leur paroisse d’origine, la nature et le montant des pertes déclarées, mais aussi souvent le lieu du sinistre et les circonstances (Fig. 5). Les mariniers ont eu en 1789 ainsi 119 bateaux détruits, 19 endommagés, et tous n’ont pas fait de déclaration. La valeur avancée par les voituriers pour un bateau déclaré neuf est de 1200 à 2000 livres, le prix médian étant de 1000 livres. Ces prix s’entendent généralement agrès et accastillage compris, mais sans les voiles qui valent cher. Les prix s’abaissent à 600 livres et même 300 livres en fonction de la taille et de la vétusté. La perte d’un moulin à bac est estimée à 7000 livres.

LA RÉCUPÉRATION

Hormis ces circonstances exceptionnelles, la plupart du temps le naufrage n’est qu’un évènement ordinaire, le terme est parfois remplacé par celui d’“avarie” ou de “bateau avarié”. Il est inéluctable comme le fait remarquer l’ingénieur Bouchet. La phase de récupération de la marchandise fait partie intégrante du déroulement du naufrage, c’est une obligation.

Le marinier doit agir vite et efficacement, avec le plus grand zèle, pour être dégagé de toute responsabilité. La marchandise est “pêchée” et séchée, puis elle reprend son voyage. On voit ainsi des tableaux, insolites pour nous, comme des merluches disposées le long du remblai de la levée – on peut imaginer l’odeur! –, de l’avoine étendue sur des voiles sur une grève, des toiles confiées à des lavandières, déballées sur la grève, séchées et réemballées. Il est souvent trop tard pour tout ce qui fond. Surveillés par les gabelous, les mariniers ne récupèrent parfois avec leurs crocs des sacs de sel que les enveloppes ! Quant au sucre, il faut rapidement mettre des récipients sous les tonneaux pour récupérer le sirop. La scène de naufrage a été souvent observée par des témoins qui accourent pour prêter main-forte, les mariniers les rémunèrent éventuellement.

On n’assiste pas à des scènes de pillage comme sur les côtes atlantiques³⁹; ici le vol est fréquent mais il est discret. Une partie de la cargaison disparaît, des tonneaux partis au fil de l’eau sont retrouvés “à moitié bus”. L’usage d’apposer sur chaque ballot, chaque caisse ou chaque tonneau, la marque propre du marchand destinataire, s’avère très utile. Généralement composée de ses initiales, elle permet à chacun de reconnaître ce qui lui appartient; elle est recopiée sur la lettre de voiture dont est porteur le marinier. Ainsi, lors de descentes opérées chez des particuliers, les autorités identifient sans contestation possible un ballot de marchandise, une pièce de bois de charpente, confondant les indélélicats.

Plus la cargaison est précieuse, plus une attention particulière est portée aux opérations de sauvetage. Ainsi le 28 octobre 1739, à la suite d’une voie d’eau causée par un bâton cassé, un grand bateau rempli de 1400 douzaines de faïence de Nevers coule vis-à-vis de l’écluse de Rivotte, entrée du canal de Briare⁴⁰. Ne dépasse que la piautre. Le marchand voiturier par eau décide alors de faire placer deux bateaux de chaque côté sur lesquels six mâts sont posés en travers auxquels six câbles sont fixés. Par rotation des mâts autour desquels s’enroulent les câbles, ses gens tentent de soulever le bateau. En vain. L’arrière se déchire. Le sable que charrie la Loire en crue l’immobilise. Le marchand voiturier a employé 25 à 30 personnes. Il veut ne pas être tenu pour responsable des pertes et demande à être remboursé de ses dépenses qui se montent à 200 livres. Il vaut mieux attendre que la Loire diminue pour récupérer la faïence. Il poursuit sa route avec ses autres bateaux. Nous n’en saurons pas plus⁴¹.

Noms des Villes ou Bourgs	Noms des sinistrés	Natures des pertes	Estimations en livres	Observations
Section de Couvreaux				
Village de Couvreaux	Château Couvreaux	2 Bateaux	1000	
Village de Couvreaux	Château Couvreaux	2 Bateaux	1000	
Village de Couvreaux	Château Couvreaux	2 Bateaux	1000	

Fig. 5 – Relevé des sinistrés de la débacle de 1789 et des aides allouées, extrait (archives départementales d’Indre-et-Loire, C 753).

39. Lire les récits de pillage de cargaisons échouées que rapporte Alain Cabantous (1993).

40. AD Loiret, 3 E 50.

41. Il est exceptionnel de retrouver après le naufrage un procès-verbal de récupération des marchandises, comme c’est le cas pour l’épave de Langeais.

Les deux raisons les plus fréquentes de la non récupération des marchandises sont la profondeur et le poids. C'est pourquoi une majorité des épaves qu'offre la Loire aux archéologues contient des pierres.

Au XIX^e siècle, la récupération se professionnalise. En 1820, un bateau chargé d'ardoises coule devant Veuves⁴². Avant le renflouement, il faut enlever la cargaison qui appartient à un marchand d'ardoises demeurant quai de La Tournelle à Paris. Les frères Bruno, de la Chapelle Blanche (La Chapelle-sur-Loire), marinières plongeurs patentés par le maire de cette commune, sont venus les repêcher, mais le propriétaire, vu le coût, leur a interdit de continuer. L'épave, par sa position, est un écueil sur lequel des bateaux ont été endommagés et même ont failli périr. Elle est signalée par une bouée. Un an après, elle est toujours en place. Il ne reste que des débris dont l'extraction est plus chère que leur vente. Finalement, c'est à l'équipage du balisage des Ponts et Chaussées qu'incombe la tâche de détruire l'épave. L'enlèvement de carcasses de bateaux a été un travail régulier au cours des siècles, sinon il y aurait des épaves à fouiller à profusion.

Si la perte de la cargaison retombe sur les marchands, les marinières subissent la perte de leurs bateaux. Certes ceux-ci sont d'une valeur modeste, mais une succession de naufrages peut mener à la ruine. Ce qui est grave encore, c'est que ces accidents risquent de leur faire perdre la confiance des marchands, leurs commanditaires.

Il ne faut pas néanmoins surestimer l'impact de ces naufrages sur le commerce en général. Évalue-t-on le commerce autoroutier actuel par les seuls accidents ? Que représentent-ils par rapport à l'ensemble du mouvement des bateaux et le volume du fret ? Faute de statistiques nous n'avons pas la réponse. Mais il existe à l'époque bien d'autres dysfonctionnements structurels à prendre en compte que les négociants et les voituriers tentent de limiter : le coulage des vins et des huiles, "une plaie", la pourriture qui atteint les denrées périssables, le vol qui oblige à garder les bateaux, les erreurs de destination, etc. L'absence de moyens de conservation, la fragilité des emballages, la dépendance vis-à-vis du vent, n'ont pas de réponse technique. La pression des marchands qui multiplient les lettres de voiture "à jour nommé", sous peine de rétention d'une partie du prix a beau se faire de plus en plus forte. La durée sur l'eau et l'irrégularité des voyages sont les difficultés majeures.

Les transports qui arrivent à bon port n'ont pas d'histoire. Au XVIII^e siècle, le commerce sur la Loire est florissant et en forte croissance avec le développement des échanges coloniaux. Les belles façades qui se construisent le long des quais de Nantes, Tours, Blois, Orléans, sont le signe de cette réussite.

Les récits de naufrages passionnent le public. Les récits de naufrages en Loire n'échappent pas à la règle. Chaque procès-verbal retrouvé dans les archives – comme une épave mise au jour – provoque un choc, éveille notre curiosité, stimule notre imaginaire. Et pourtant que de différences avec les naufrages en mer ! Moins catastrophiques et peut-être moins romantiques, mais plus fréquents et plus familiers, de gravité variable, aux causes multiples, ils nous parlent de la Rivière de Loire : de ses tempêtes, des débâcles, des basses eaux, de l'art de naviguer, du balisage incessant et de la vie au bord de l'eau. C'est là leur spécificité.

BIBLIOGRAPHIE

- BAUDRILLARD 1821-1848
Baudrillard J.-J. - *Traité général des Eaux et Forêts, chasses et pêches*, 10 vol., Paris.
- BILLACOIS 1964
Billacois F. - La batellerie de la Loire au XVII^e siècle, *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 11 : 163-190.
- BROUARD 2005
Brouard E. - La navigation en Loire au XVIII^e siècle vue à travers les procès-verbaux d'avaries, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 112, 3 : 37-69.
- BROUARD 2016
Brouard E. - Quel commerce fluvial en Loire angevine au XVIII^e siècle ? Nantes et son arrière-pays ligérien, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123, 1 : 113-156.
- CABANTOUS 1993
Cabantous A. - *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Fayard, Paris.
- CERISIER-MILLET 2010
Cerisier-Millet G. - *Les marinières de la Vienne et de la Loire aux XVIII^e et XIX^e siècles. Châtellerauld port d'attache*, Geste éditions, La Crèche (Coll. Archives de Vies).
- CHAUSSARD 1980
Chaussard P. - *Marine de Loire*, Horvath, Roanne.
- COCULA-VAILLIÈRES 1979
Cocula-Vaillières A.-M. - *Les gens de la rivière de Dordogne*, thèse d'État, Université de Bordeaux Montaigne.
- DEZANNEAU 1990
Dezanneau B. - *Les hommes et la Loire à Saint-Clément-des-Levées 1750-1780*, Éditions Hérault, Maulévrier.
- DUCOIN 1988
Ducoin J. - *Naufrages, conditions de navigation et assurances de la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, thèse d'histoire sous la direction de J. Meyer, Université de Paris IV.
- FRAYSSE 1974
Fraysse J. et Fraysse C. - *Loire angevine et Maine, Marinières et riverains d'autrefois*, Farré & Fils, Cholet.
- GODELAINE 1999
Godelaine F. - *Bateliers et voituriers par eau à Angers de 1691 à 1791*, mémoire de maîtrise, Université d'Angers.
- LECŒUR 2008
Lecoœur Y. - *La Loire, entre Briare et le confluent avec la Vienne : navigation, navigabilité et aménagement, de la fin de l'Ancien régime à 1918*, thèse de doctorat sous la direction de P. Villiers, Université du littoral Côte d'Opale, Atelier national de reproduction des thèses, Boulogne-sur-Mer.

42. AD Loir-et-Cher, 3 S 159.

LORAIN 1981

Lorain J.-M. - *La Loire à Blois et en Loir-et-Cher*, Le Clairmirouère du Temps, Blois.

LORAIN 1985

Lorain J.-M. - *Gazette de Sciences Naturelles et d'Archéologie de Loir-et-Cher*, 22.

MADAME DE SÉVIGNÉ 1696 (éd. 1862)

Madame de Sévigné - *Lettres*, Hachette, Paris.

MANTELLIER 1864-1869

Mantellier P. - *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendants en icelle, Mémoires de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais*, VII, VIII et IX, G. Jacob, Orléans.

PERSON 2009

Person F. de - *Bateliers, contrebandiers du sel. La Loire au temps de la gabelle*, Éditions La Salicaire, Molineuf.

PERSON 2017

Person F. de - *Bateliers sur la Loire, la vie à bord des chalands xvii^e et xviii^e siècles*, Éditions La Salicaire, Molineuf.

POITRINEAU 1989

Poitrineau A. - *La Loire : les peuples du fleuve*, Horvath, Roanne.

PORHEL 1988

Porhel J.-L. - *Les naufrages au large de Dunkerque, Revue de la Société Dunkerquoise et d'archéologie*, 22.

SAVARY DES BRUSLONS 1723

Savary des Bruslons J. - *Dictionnaire Universel de Commerce*, Paris.