

IMAGES DU PATRIMOINE

NAVIGUER SUR LA LOIRE

CENTRE-VAL DE LOIRE



Communiqué

LE LIVRE

De 2008 à 2013, la direction de l'inventaire du patrimoine de la Région Centre-Val de Loire a conduit une étude sur les aménagements portuaires de la Loire dans ses quatre départements traversés par le fleuve ainsi que dans la Nièvre côté rive droite en Bourgogne, concernant 84 communes sur environ 330 kilomètres.

Cet ouvrage, présentant une riche iconographie issue des fonds d'archives (cartes, plans, cartes postales...), restitue cette étude en replaçant les vestiges actuels des ports ligériens dans leur contexte, celui de la navigation en Loire à la fin du XVIII^e et au XIX^e siècle. Le lecteur est ainsi invité à descendre le fleuve au fil de l'eau de Nevers (Nièvre) à Candes-Saint-Martin (Indre-et-Loire) et à découvrir les différents aspects de la navigation ligérienne et les ouvrages qui s'y rattachent : ports, gares d'eau, bacs, marques de crues, bornes, digues submersibles... Au cours de cette descente de Loire, de nombreux sujets liés à la circulation sur le fleuve sont également traités, en particulier l'adaptation de la navigation aux caractéristiques de la Loire, l'entretien de son lit, les ouvrages liés à l'abordage, la fixation du chenal, les techniques de navigation, l'essor et le déclin du trafic...

Bien que la navigation commerciale ait disparu depuis près d'un siècle, les aménagements portuaires de la Loire témoignent de l'activité des hommes en faveur d'une Loire navigable. Ils constituent un patrimoine exceptionnel, marqueur de l'identité ligérienne, à protéger et mettre en valeur.

L'Inventaire recense, étudie et fait connaître le patrimoine artistique de la France. Les Images du Patrimoine présentent une sélection des plus beaux monuments et œuvres de chaque région.



Saint-Jean-de-Braye, cale simple du port de Saint-Loup construite vers 1920.



Le port de Médine à Nevers au début du XX^e siècle,

Extraits

...

La réglementation sur les ports de Loire illustre bien la volonté d'organiser et légiférer un territoire et une fonction, particulièrement pour tout ce qui concerne l'approvisionnement de Paris. En 1845, l'inspecteur de la navigation de l'arrondissement de Nevers informe le préfet de la Nièvre des graves difficultés observées sur plusieurs ports qu'il est chargé d'inspecter. L'inspecteur estime que les règlements existants sont insuffisants et il soumet au préfet un ensemble de dispositions destinées à maintenir l'ordre et la sûreté sur les ports de commerce. Ce projet donne lieu au « règlement général pour la police des ports de la Loire, de l'Allier, du canal latéral à la Loire et du canal du Nivernais dans le département de la Nièvre » arrêté le 16 août 1845. Ce texte fixe les plages horaires des travaux sur les ports et la manière d'organiser les empilages. Il oblige les mariniers à déclarer leurs marchandises aux gardes-ports et à ne déposer que des bois portant la marque de leur propriétaire. Il organise le stationnement des bateaux vides ou chargés, défend aux mariniers de quitter un port sans en informer le garde-port et interdit le dépôt de débris encombrant la circulation et le halage.

...

Au XVIII^e siècle, la Loire connaît un trafic relativement important favorisé par le négoce colonial et par la situation privilégiée de la ville d'Orléans, port ligérien le plus proche de Paris et véritable plaque tournante du commerce intérieur. À cette époque, les marchandises transportées sont très diversifiées : denrées coloniales, mercerie, droguerie, étoffes, laines, draps, vins et eaux-de-vie, bois, sel, poissons de mer...

...



Pêcheurs sur les quais à Tours

Port de Châteauneuf-sur-Loire



Extraits

...
L'insuffisance des vents contraint parfois les mariniers à recourir au halage, technique très coûteuse car nécessitant un grand nombre d'hommes. Il semble que le halage ait surtout été employé en amont d'Orléans, là où le vent était moins favorable, et sur des passages difficiles, en particulier la section Orléans/Combleux (canal d'Orléans) et le bec d'Allier.

Les ingénieurs relatent souvent les difficultés à conserver des chemins de halage le long de la Loire. Les variations du niveau des eaux, l'inconstance du chenal navigable (passage fréquent d'une rive à l'autre), les accumulations de sable, les plantations non autorisées rendent quasi impossible le maintien d'un chemin de halage. En 1836, l'ingénieur en chef Navarre rapporte que les chemins de halage servent surtout pour les besoins du service et qu'il est assez rare qu'ils soient employés pour la traction des bateaux.

...
On distingue cinq types d'ouvrages principaux sur les ports de Loire. La typologie de ces ouvrages est celle proposée par Philippe Cayla dans son travail sur les ports de Loire en Anjou au XIX^e siècle.

L'ouvrage prédominant et le plus ancien est la cale simple (environ 75% des ouvrages). C'est une rampe d'accès à l'eau parallèle au fleuve, orientée vers l'amont ou vers l'aval. Très facile à mettre en œuvre, ce type de cale est omniprésent en milieu rural. On le retrouve également en milieu urbain au sein d'aménagements plus complexes. La largeur des cales simples varie de un à plus de dix mètres. Ces différences s'expliquent soit par leur époque de construction, les cales anciennes étant généralement plus étroites, soit par leur fonction : un abordage de bac ne nécessite pas une largeur aussi importante qu'un ouvrage destiné à accueillir les manœuvres des charrois. Les cales abreuvoirs en long sont des ouvrages larges à pente forte perpendiculaires au fleuve. Les plans inclinés permettent d'utiliser les ouvrages à chaque niveau de la ligne d'eau ce qui est utile pour un fleuve tel que la Loire qui fluctue beaucoup.

...
Dans l'Orléanais, en particulier entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et Beaugency, l'essor de la culture de la vigne est étroitement lié à la navigation ligérienne. La possibilité de transporter et de commercialiser le vin joue un rôle essentiel dans l'implantation de vignes sur ce secteur. La densité des vignobles nécessite parfois l'établissement de structures destinées à abriter les vins dans l'attente d'être embarqués sur la Loire. À Saint-Ay et Meung-sur-Loire, de nombreuses caves sont ainsi creusées dans le coteau tandis que, le long de celles-ci, des perrés munis d'escaliers et d'organeaux et des cales d'abordage sont aménagés. Au-dessus de ces caves, de grandes propriétés dominent le fleuve. Ces aménagements témoignent de la place capitale tenue par le vignoble et son commerce à Meung-sur-Loire et dans ses environs aux XVIII^e et XIX^e siècles.



Culée droite du pont Royal à Orléans.

Port de Saint-Dyé-sur-Loire.



Événements

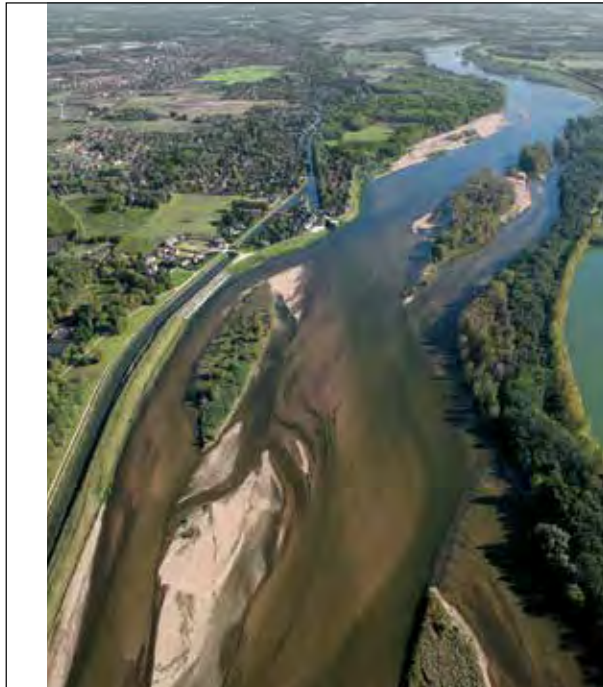
- Lancement du livre à l'occasion du festival de Loire d'Orléans : l'auteur Valérie Mauret-Cribellier donnera une conférence-dédicace le 25 septembre à 18h à la librairie Passion Culture (Place de Loire à Orléans).
- Conférence de Valérie Mauret-Cribellier au musée de la Marine de Loire à Châteauneuf en février 2016 (date à fixer).
- Encarté dans le livre, **un poster de dessins d'anciens bateaux ligériens.**



Fiche technique

- PARUTION** 11 septembre 2015
- AUTEURS** Direction de l'inventaire du patrimoine, Région Centre-Val de Loire
Texte : Valérie Mauret-Cribellier
Photographies : Thierry Cantalupo, Mariusz Hermanowicz, François Lauginie, Robert Malnoury, Pierre Thibaut.
Cartes : Myriam Guérid
- FICHE TECHNIQUE** **NAVIGUER SUR LA LOIRE**
Une édition Lieux Dits
Collection Images du Patrimoine, n°295
144 pages, 350 illustrations
Format 24 x 30 cm
Broché à rabats
Prix de vente 27 euros TTC (France)
ISBN 9782362191138
- MAISON D'ÉDITION** Lieux Dits
17 rue René Leynaud 69001 Lyon
Tél : 00 33 (0)4 72 00 94 20 ; Fax : 00 33 (0)4 72 07 97 64
courriel : contact@lieuxdits.fr - site : www.lieuxdits.fr
- DIFFUSION** Librairies françaises : Cap Diffusion
Librairies belges : Cap Diffusion et Caravelle
Librairies suisses : Servidis
Librairies canadiennes : Ulysse
Particuliers : Lieux Dits contact@lieuxdits.fr, site : www.lieuxdits.fr
- CONTACT PRESSE ET VISUELS** Isabelle Vincensini, Éditions Lieux Dits
Tél & Fax : 00 33 (0)4 72 00 94 20 ; isabelle.vincensini@lieuxdits.fr

Extraits



La Loire à Corbennes (Loiret), 2012.

Une voie fluviale majeure

De 2008 à 2013, la direction de l'inventaire du patrimoine de la Région Centre-Val de Loire a réalisé une étude sur les aménagements portuaires de la Loire suite à un recensement des cales et des quais du fleuve et de ses affluents conduit en 2005-2006 par la direction régionale de l'environnement du Centre (DIREN). Cette étude a porté sur le tracé de la Loire dans les quatre départements traversés par le fleuve en région Centre-Val de Loire soit environ 330 kilomètres : le Cher (et la Nièvre côté rive droite en région Bourgogne), le Loiret, le Loir-et-Cher et l'Indre-et-Loire. Il s'agissait d'enrichir le recensement par des données historiques et toponymiques recueillies dans les fonds d'archives (nationales, départementales, municipales, École nationale des ponts et chaussées...). Le présent ouvrage restitue une partie des résultats de ce travail en replaçant les vestiges actuels des ports ligériens dans leur contexte, celui de la navigation en Loire à la fin du xviii^e et au xix^e siècle.

Géographie et hydrologie de la Loire moyenne

La Loire est le plus long fleuve de France (1012 kilomètres). Elle prend sa source au mont Gerbier-de-Jonc (Ardèche) dans le Massif central et achève son périple dans l'océan Atlantique à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique). Son bassin couvre environ un cinquième du territoire français (115 000 km²).

On distingue trois sections sur le fleuve :

- La Loire amont, de la source jusqu'au bec d'Allier (Cuffly) ;
- La Loire moyenne, du bec d'Allier au bec de Maine (Bouchemaine, près d'Angers) ;
- La basse Loire, ou Loire inférieure, du bec de Maine jusqu'à l'estuaire. Dans son périple entre Nevers et Conde-Saint-Martin, la Loire traverse le Nivernais, le Berry, la Sologne, l'Orléanais, la Beauce, le Blésois et la Touraine, ce qui correspond à la Loire moyenne, excepté les sept kilomètres séparant le bec d'Allier de Nevers, relevant de la Loire amont.



Le port de Brihanval (Indre-et-Loire).

Un patrimoine en images



Extraits

La Charité-sur-Loire

La ville de La Charité-sur-Loire s'est développée à la fois sur la rive droite de la Loire et sur l'île située en vis-à-vis et reliée aux rives du fleuve au moyen de deux ponts. Jusqu'à la seconde moitié du xiii^e siècle, le chenal principal de la Loire entre La Charité-sur-Loire et La Chapelle-Montinard longe la rive gauche. Une charente (digage) est alors construite entre l'extrémité sud de l'île et la rive gauche afin de diriger les eaux du fleuve et la navigation vers la ville de La Charité (rive droite) et de protéger l'île des assauts de la Loire.



a. Plan de l'île de La Charité-sur-Loire et de la charente la reliant à la rive gauche vers 1787. Archives départementales du Cher.



c. La Loire à La Charité-sur-Loire vers 1820. gravure d'après un dessin de Henry Chiffolleau sur Loire, musée de la Marine de Loire.
Les travaux réalisés conduits en 1811 par le ministre de l'Intérieur sur les projets de transport précisés que les documents qui se trouvent à La Charité-sur-Loire sont des traversins

(Bois employés pour faire le fond des batardeaux, des chemins déviés employés dans les vignes), du bois de marine, du charbon de bois, du bois à brûler, de la pierre, du sable (sable fin), des épaves, des fers et de la fonte.



Qu'il s'agit ou quel s'agit.

En 1744, on dispose que les eaux déviées par la charente occasionnent des dégâts importants, du côté de la ville qui est sans eau et sans défensive et les échoués sollicitent la construction d'un aménagement qui protégerait la ville et procurerait un port aux habitants. Ces aménagements, réalisés du pont d'Azay au pont à partir de l'année 1778 sous la direction de l'ingénieur en chef Normand, sont alors dénommés « canal d'amont » et « canal d'aval ». Ils sont qualifiés de « canal Meunier » et de « canal Neuf » lorsqu'ils sont reconstruits à partir de 1820 d'après un projet présenté par l'ingénieur ordinaire Jouancaumont.



Passage vicié dénommé « la Charente » enjambé sous la route, rue droite, à environ soixante mètres en aval du pont de pierre. Propriétaires au fleuve, ce passage permet une communication directe entre la ville et la Loire. Construit durant la campagne de travaux de 1778 par l'ingénieur Normand, il a été comblé lors des réaménagements de 1820. Un passage comploté est également visible sur la commune de Jargau (Loiret).

a. Plan dressé par l'ingénieur en chef Montoy-Montebellin en 1840. Archives départementales de la Nièvre.
La ville bénéficie de plusieurs sites portuaires situés sur l'île dite du Faulbourg. Le plan figure six cales d'arrivages et départs à trois lieux d'embarquement : un « port au Bois dit de la Frotte de la Loire », un « port au Bois à brûler » et un « port aux marchandises destinées à la navigation ». Le premier de ces ports, situé en aval de l'île et dénommé

aussi « port de la Saubée » ou « port au Bois », désigne probablement un endroit dénommé le « site à l'eau de train » de Bois. Les deux autres ports, situés en amont de l'île, seraient correspondre à ce que les documents anciens dénomment « port de la Vile de l'Our » (ou de l'Ourthe). En 1877, le service de la navigation autour la Ville de La Charité à quaiier l'ancien port de l'Ourthe, ce qui signifie probablement que la Vile n'est plus utilisable comme site d'embarquement.



Tours



Plan et élévation des murs de quais, rive gauche, dressés par l'ingénieur Franche, intitulé « plan de la ville de Tours ». Archives départementales d'Indre-et-Loire.
La construction d'un nouveau pont sur la Loire à Tours (1765-1778) nécessita la destruction de l'île Saint-Jacques dont les importations venaient servir à empiquer des quais destinés à défendre la ville des inondations. Ces ouvrages sont alors constitués d'une berge surbaissée maçonnée interrompue par plusieurs cales assurant l'accès à la Loire.
Au début des années 1840, les ingénieurs estiment qu'il est nécessaire d'améliorer les quais à Tours mais rien ne se fait, jus de la crise d'inondation 1841, les habitants doivent aller à la halle aux marchandises situées en face qui évite que la Loire ne se déverse dans la ville. L'année suivante et suite à la demande de la municipalité, l'Administration arrête le principe d'embasement des quais de Tours en

construisant des banquettes élevées de 50 cm au-dessus de la crue de 1846. Ces travaux s'arrêtent très rapidement.
En octobre 1852, lors du passage de Louis-Napoléon Bonaparte à Tours, les habitants rédigent une pétition dans laquelle ils se plaignent que les batardeaux de banquettes insuffisamment construits au-dessus des quais encaissent trop ces derniers et empêchent la circulation de l'air dans les bas quartiers. La même année, l'ingénieur Cormier propose d'élargir les quais tout leur longueur en débarrassant les nouveaux ouvrages et assésant par le fleuve. Cette solution permet de régler le problème d'insalubrité des quartiers longeant la Loire, cependant, ce projet apparaît dans un premier temps très peu intéressant car il est jugé trop coûteux et non sécurisé. Après la crue de 1856, l'urgence de réaliser des travaux assésant une certaine efficacité contre les inondations renaissant. Un projet relatif à la défense de la ville



ne subissant pas de modifications notables jusqu'à un bombardement de 1840 qui engendrait des dégâts importants, notamment aux abords du pont Wilson et du pont Saint-Symphorien. Les parties reprises à cette période sont identifiées grâce à la présence d'un batardeau qui remplace le batardeau ornant le haut du mur de quel côté fleuve.

Les quais de la ville de Tours du pont et d'Azay du pont Wilson en rive gauche en 2014.

Plan des aménagements portuaires de pont et d'Azay du pont Saint-Symphorien, 1866. Archives départementales d'Indre-et-Loire.
Les aménagements de chaque côté du pont surbaissé Saint-Symphorien construits en 1847 s'inscrivent dans le projet des quais longeant la rive gauche de Tours réalisés durant les années 1850. Une cale en sautoir à qui incline de 200 m de long se dessine par deux cales simples et accessibles depuis le quai par deux rampes de chaque côté du pont. En amont, une petite rampe en « U » est prévue au en sautoir pour compenser la baisse du niveau de la Loire. L'agencement des abords du pont Bonaparte en aval est compatible à celui du pont Saint-Symphorien.



Calle amont gauche du pont Saint-Symphorien.



Extraits

Châtillon-sur-Loire

Le tracé du canal latéral à la Loire établi sur la rive gauche du fleuve a nécessité, pour son raccordement avec le canal de Briare situé sur la rive droite, le franchissement de la Loire entre Châtillon-sur-Loire et Briare. Les moyens techniques des années 1830 ne permettent pas de construire ici un pont-canal de plus de 600 m de long et les ingénieurs décident d'établir une traversée à niveau. Ce système implique la descente des bateaux du canal dans le lit du fleuve puis la remontée dans le canal sur l'autre rive.

Le site se compose de deux écluses, une sur chaque rive de la Loire (Mantelot et les Combles) distantes de 1 020 m et permettant la mise à niveau de l'eau entre le fleuve et le canal, de trois épis formant un chenal dans la Loire pour assurer le mouillage nécessaire à la navigation, d'un pont suspendu pour faciliter le déplacement des haleurs d'une rive à l'autre, de deux maisons éclésières, d'un bureau de contrôle et de trois gares d'eau.

La Loire à Châtillon propose donc deux types de navigation. La première est transversale et consiste à relier les deux écluses du canal. La seconde circulation est longitudinale, elle concerne les embarcations naviguant sur le fleuve, à la descente ou à la remontée. Les bateaux, qu'ils soient de canal ou de Loire, suivent le même chenal aménagé au moyen de trois épis submersibles. Ce passage présente de nombreuses difficultés : ensablement, traversées impossibles pendant les périodes de crue et d'étiage, risques de naufrages, retards considérables, nécessité d'alléger les bateaux lorsque le mouillage en Loire n'est pas suffisant. Ces inconvénients liés au fleuve représentent précisément tout ce que les ingénieurs ont voulu éviter lors de la création du canal latéral. Le site est abandonné au début du ^{xix} siècle, suite à l'ouverture en 1816 d'un nouveau bief et du pont-canal de Briare qui assurent la jonction entre le canal latéral à la Loire et le canal de Briare d'une manière absolument indépendante du fleuve.



Écluse de descente en Loire de Mantelot.

Traversée de la Loire par le canal latéral à Châtillon-sur-Loire, 2000, vue aérienne.

Le pont de Mantelot.

Il s'agit que Châtillon-sur-Loire possédât trois ports sur la Loire au milieu du ^{xix} siècle : le port de Roche (immédiatement en aval de l'actuel pont suspendu), le port du Pré Caudart (un peu plus en aval) et le port de Mantelot (immédiatement en amont

de l'écluse du même nom). Les deux premiers ont disparu, probablement suite aux travaux de creusement du nouveau bief du canal latéral à la Loire entre 1800 et 1806.

Le pont de Mantelot est construit au moment de la réalisation de

la traversée en Loire par le canal latéral à la Loire à Châtillon-sur-Loire (1803-1812), notamment par l'ingénieur Marie-Nicolas Lapour, auteur du site d'écluse de Mantelot. Une rampe permet l'accès au pont depuis la plateforme de l'écluse du canal.



En aval du pont, deux épis et un mur vertical de protection des ouvrages de canal contre les crues de la Loire.

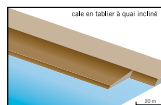


Le **troueur de Châtillon-sur-Loire à la fin du ^{xix} siècle**, principale ancienne (Briare, maison des deux Marais). Pour répondre aux besoins de la traversée de Châtillon-sur-Loire, un service de trouage, mis en place en 1881, permit de transporter les bateaux au moyen d'un câble et d'un bateau remorqueur. Le troueur fonctionne 13 heures par jour en moyenne. Plus de 80 % des bateaux utilisent ce service entre 1880 et 1980.



Les ouvrages portuaires La cale en tablier, la cale double à tablier haut ou bas et le quai

Le ^{xix} siècle est davantage exigeant concernant les ouvrages : l'accès au fleuve doit être plus aisé et plus continu. Les ingénieurs proposent des améliorations qui tendent à rendre les ports praticables toute l'année. Les structures portuaires s'adaptent aux nouveaux besoins, l'évolution des moyens de transport terrestre notamment : les pentes s'adouccissent et les cales s'élargissent pour faciliter les manœuvres des charriots (demi-tours, chargements et déchargements). Ce siècle voit apparaître de nouveaux ouvrages plus adaptés au trafic, les cales en tablier et les cales doubles à tablier haut ou bas. Les premiers, dites aussi « bas-ports », se composent d'un paviment en pente douce descendant vers le fleuve mais pas jusqu'à l'eau car relayé par un petit mur de quai droit ou légèrement incliné qui plonge dans l'eau. Le mur de quai assure un accès direct du bateau au charroi. Les cales en tablier sont pour la plupart datées du deuxième quart ou du milieu du ^{xix} siècle.



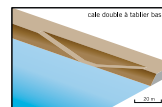
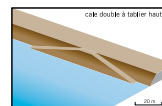
Coupe de la cale en tablier de port Saïe aux Bains, 1877 (Calle nationale des ports et chaudières).

Cale en tablier du port de la Pénine à Orléans.



Quais de la rive gauche à Tours.

Le quai est un ouvrage maçonné élevé le long d'un cours d'eau, servant à la circulation et aux chargements et déchargement des marchandises. Certains biefs d'écluse distinguent un « quai haut » destiné à la circulation et un « quai bas » conçu pour les manœuvres de marchandises. C'est le cas à Nevers dans les années 1820. En 1848, l'ingénieur Coumes estime que les quais sont le « complément indispensable des ports dans les villes importantes ». Leur première construction est souvent liée à l'établissement d'un pont sur la Loire, les murs de quais contribuent et protègent les culées des ouvrages (Orléans, Blois). Leur réalisation peut également être motivée par les risques d'inondation qui menacent les villes. Les crues du milieu du ^{xix} siècle poussent en effet les municipalités et l'État à proposer des défenses plus efficaces contre les inondations (Tours, Gien). Les murs de quais sont ainsi surélevés pour une meilleure défense contre les eaux.



Cale double à tablier bas de Beauregard. Les cales doubles à tablier haut ou bas sont des ouvrages composés de deux rampes d'accès à l'eau. L'une orientée vers l'amont, l'autre vers l'aval. Les deux rampes sont reliées par une plateforme haute ou basse. Ces ouvrages sont typiques des années 1840 et sont généralement situés sur des ports de moyenne importance.



Extraits

Le flottage des bois

Le flottage est un moyen d'acheminement du bois par voie d'eau sans recourir à un bateau. Moins coûteux, le flottage sur la Loire est moins connu que celui pratiqué sur les rivières de l'Yonne et de la Cure destiné à l'alimentation de Paris. Il n'en a pas été moins essentiel puisqu'il a permis d'acheminer à la fois des bois de construction et des bois de marine vers Nantes pour la mise en œuvre des vaisseaux de la flotte royale.

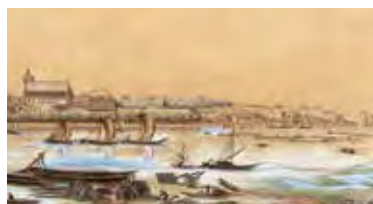


Trains de bois à Orléans, gravure de Chiffard (1766) d'après un dessin de Dasthieu (1761) (Château-sur-Loire, musée de la Marine de Loire). Les trains de bois destinés à la capitale sont généralement formés de quatre coupes ou bûches réunies présentant ensemble environ 20 m de long sur 9 m de large. Chacun de ces coupes mesure environ 14,5 m sur 4,5 m afin de pouvoir emprunter les écluses des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. Ces trains, formés de bois attachés fortement les uns aux autres avec des liens solides, sont aménagés et manœuvrés à l'aide de batardeaux. Un minimum de 50 cm de mouillage est nécessaire pour faire manœuvrer les trains de bois sur la Loire. Le flottage s'effectuait généralement d'octobre à mars, mais il peut avoir lieu durant les autres mois lorsque le niveau d'eau le permet.



Train de bois franchissant une arche du pont Royal à Orléans, vers 1830, détail d'une gravure de Wulfrum (Château-sur-Loire, musée de la Marine de Loire). Les trains de bois sont plus difficiles à diriger que les batardeaux et exigent des manœuvres très expérimentées. On estime que chaque train peut être manœuvré par deux hommes munis de bâtons ferrés et qu'il faut être équipé de deux ancres et de câbles d'amarrage.

Le transport des bois par eau, détail tiré d'un ouvrage de Duhamel du Monceau de 1767 (École nationale des ports et éclusiers).



Montage et démontage d'un train de bois à Nevers, première moitié du **xv^e siècle**, détail d'une gravure de Roujaque (archives départementales de Loiret). Vers 1830, on distingue les trains dits de première classe (5 à 10 m de long et de deux de seconde classe (moins de 5 m de long). À Nevers, il passe annuellement pour cette période 22 trains de première classe et 23 trains de seconde classe en moyenne, ce qui représente une longueur totale de 3 250 m. À Briare et Orléans, ces chiffres étaient respectivement 7 870 et 3 808 m.

La Loire à Blois en 1784 avec, en arrière-plan à droite, une représentation de trains de bois, par Gaspard d'après un dessin de Charles-François Mandet (Château de Blois, musée des Beaux-Arts de Blois).



34

35

Les mariners

On distingue les marchands des mariners. Les marchands (ou négociants) achètent, stockent, revendent les produits et assument les risques financiers. Ils possèdent plusieurs bateaux et font transporter les marchandises par les mariners (ou volentiers par eau) qu'ils recrutent. Ces derniers peuvent également être propriétaires de l'embarcation qu'ils dirigent. L'équipage conduisant un bateau est généralement composé d'un patron marinier, de compagnons et d'un garçon de bateau (mousse). Les mariners doivent toujours avoir sur eux la ou les lettres de voiture correspondant à la cargaison des bateaux qu'ils dirigent. Ce document mentionne la nature du chargement, le nom des bateaux, le lieu de chargement et celui de destination, le nom du propriétaire, celui du conducteur et le jour de départ.

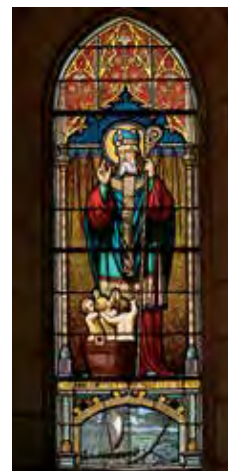
Détails de bateaux de mariners de mariners à Châtillon-sur-Loire (1851) et Combleux (1831).



Marceau Garneau, maître marinier et son neveu de Decize, photographie ancienne (Château-sur-Loire, musée de la Marine de Loire).



Maison de marinier située à Sully-sur-Loire. Les mariners habitent à proximité du fleuve, souvent dans un quartier ou un hameau qui leur est réservé, non loin du port. Leurs maisons ne diffèrent pas fondamentalement des autres habitations et le rez-de-chaussée des bateaux dans les charpentiers n'est pas réservé à leur habitation. La maison de mariners se distingue par la présence de symboles signalant l'appartenance à la profession, en particulier les ancres de bateaux et la figure de saint Nicolas (patron des mariners), auxquels peuvent s'ajouter une date et les initiales du propriétaire. Ces éléments s'affichent sur les façades mais sont parfois sur le fût de bois cheminé ou sur le mobilier (coffre). Ici, le rez-de-chaussée surélevé permettait d'éviter directement de l'extérieur aux crues du fleuve pouvait remonter des marchandises et du matériel (agrest).



Vitrail représentant saint Nicolas réalisé par François Lobin en 1859 pour l'église Saint-Jacques à Cosne-Cours-sur-Loire. Ce vitrail a été commandé par l'époux d'un marinier ayant fait périr en Loire lors d'une crue. Le négrier inférmier représenté est une scène d'ordonnée avec un bateau en difficulté.

Chapelle Saint-Nicolas à Nevers. photographie du début du **xv^e siècle** (archives départementales de la Nièvre). De nombreux témoignages de la dévotion des mariners de Loire sont encore visibles tout au long du cours de la Loire : vitraux et statues représentant l'église de saint Nicolas, bâtons de procession et de confréries, croix ornées d'ancres...

Une chapelle dédiée à saint Nicolas était dédiée sur l'île des Fils à Nevers. Elle a servi de cimetière à un marchand de vins avant d'être détruite en 1958. Des chapelles Saint-Nicolas existent également à La Charité-sur-Loire, dans l'église Saint-Jacques de Cosne, à Neuvy-sur-Loire, à Châtillon-sur-Loire et à Beaugency.



46

47

Sommaire



Introduction

Une voie fluviale majeure - p. 5

Un patrimoine en images

Les ports - p. 26

Les ouvrages portuaires - p. 34

Nevers - p. 40

Le port, un espace de sociabilité - p. 44

Les embranchements reliant la Loire au canal latéral à la Loire - p. 47

La Charité-sur-Loire - p. 52

Le flottage des bois - p. 54

L'approvisionnement de Paris - p. 60

Les marques de crues - p. 61

Cosne-Cours-sur-Loire - p. 62

Les mariniers - p. 66

La remonte et le halage - p. 74

Les organeaux - p. 78

Châteauneuf-sur-Loire - p. 79

Les plantations et la protection des berges - p. 82

Le prolongement du canal d'Orléans entre Combleux et Orléans - p. 88

Orléans - p. 90

La manutention portuaire - p. 96

Les échelles hydrométriques - p. 103

Blois - p. 104

Les difficultés pour passer sous les ponts - p. 108

Tours - p. 116

Les escaliers - p. 122

Le chevalage - p. 130

Les bornes - p. 133

Les digues submersibles - p. 136

Candes-Saint-Martin - p. 138

Annexes

Orientation bibliographique et glossaire - p. 140-141

Index - p. 142

Les éditions Lieux Dits

Les Éditions Lieux Dits représentent une équipe de six personnes. Ce qui la caractérise, c'est le soin particulier qu'elle apporte aux ouvrages très illustrés qui constituent notre catalogue dans des domaines très différents. Nous œuvrons au quotidien pour que nos livres rencontrent leur public et, de la création à la photogravure, de la communication à la diffusion, vous retrouverez toujours la trace de la passion qui nous anime et qui fait notre métier.

Notre catalogue comprend aujourd'hui environ 300 titres, dans les domaines du patrimoine, de la photographie, des beaux-arts, de l'histoire et de l'architecture. Le lancement en 2011 de la collection *Être* consacrée aux métiers et à l'orientation correspond à la création d'un nouveau secteur « Sciences Humaines ».

Nos ouvrages sont diffusés en France et Belgique par Cap Diffusion et Caravelle, en Suisse par Servidis, au Canada par Ulysse.

PARUTIONS EN RÉGION CENTRE :

- + *Statues dans la ville* collection Cahiers du patrimoine.
- + *Cléry-Saint-André, la collégiale Notre-Dame*, collection Parcours du patrimoine.
- + *Beaugency, l'évolution d'une ville en Val de Loire*, collection Cahiers du patrimoine.
- + *Le vestiaire liturgique de la cathédrale de Bourges*, collection Cahiers du patrimoine.
- + *Vitraux du XX^e siècle dans l'Indre, le choix de la modernité*, collection Images du patrimoine
- + *Chaumont-sur-Loire, un château, un bourg*, collection Images du patrimoine
- + *Noirlac*, collection Images du patrimoine
- + *Entre fleuve et rivières, les canaux du Centre de la France*, collection Images du patrimoine
- + et 34 autres titres.

EN CE MOMENT AUX ÉDITIONS LIEUX DITS :

- + *Canaux de Bourgogne - une histoire, un réseau, des paysages*, hors collection
- + *L'Alsace au cœur du Moyen Âge*, beau livre
- + *Le manoir de Courboyer à Nocé*, Parcours du patrimoine
- + *D'étonnants jardins en Nord - Pas de Calais*, collection Images du patrimoine
- + *Les parcs et jardins de l'Anjou*, beau livre

Retrouvez notre catalogue complet sur le site
www.lieuxdits.fr

