

LE CHER VECTEUR DE COMMERCE

Un commerce de 2 400 ans

Dès le deuxième siècle avant notre époque, le port de Savonnières recevait du vin d'Italie pour un aristocrate gaulois qui habitait sur le plateau. Au premier siècle, c'est le savon gaulois qui est embarqué pour Cæsarodunum (Tours). La pierre est aussi une matière première exportée par le Cher.

Avant l'an 1000, les sarcophages produits sur le coteau sont chargés sur des bateaux au bord du Cher. Au 14e siècle, les carrières de pierres dures de Savonnières fournissent le chantier de reconstruction du château de Saumur. De la Toussaint 1367 au mois de mai 1376 la fourniture de pierre pour la reconstruction du château de Saumur a occupé les carriers et aussi les bateliers de Savonnières qui acheminent ces pierres par le Cher et la Loire. Le vin, les récoltes et les bestiaux étaient aussi transportés par la rivière.

Au 18e siècle, le Cher est navigable jusqu'au-dessus de Saint-Florent-sur-Cher (Cher) et flottable jusqu'à Urçay (Allier). À cette époque pour atteindre Vierzon le passage des seize barrages en bois se fait par des passes marinières identiques à celle de Savonnières.

Aux 17e et 18e siècles, les bateliers de Savonnières sur cher sont employés par des négociants d'Orléans, pour leur sérieux et leur moralité. Jusqu'en 1830 le port participe activement au trafic sur la Loire et sur le Cher. Les petits bateaux du Cher transfèrent leurs frets sur les grands chalands de Loire et vice-versa.

Dans un rapport de l'an VII (1798-1799) Pierre Philippe Vallée, ingénieur en chef du département d'Indre-et-Loire, nous livre la teneur du commerce sur le Cher :



Voyage Vierzon - Nantes - Vierzon, passages à Savonnières

- Chaland (25 à 30 m) 90 tonnes, 6 passages, 283 chalands, 1698 passages = 152 820 t.;
- Pillard (15 à 20 m) 30 tonnes, 12 passages, 17 pillards, 204 passages = 6 120 t.;
- Toue (10 à 13-14 m) 15 tonnes, 18 passages, 44 toues, 792 passages = 11 880 t.

Au total ce sont presque 2700 passages par Savonnières pour 344 grands bateaux, pour un tonnage de 170 820 t. Une partie de la remonte se fait à vide en période estivale.

Un comptage fait au début du 19e siècle, en vue de la construction du canal de jonction à la Loire par Tours, nous renseigne sur les produits transportés par le Cher sur une année.

À la descente :

Vins des côtes du Cher: 15.000 hl (241 bateaux)
Pierre de Bourré : 231.764 m3 (247 bateaux)
Bois de marine : 244 m3 (en flottage)
Merrains (pour tonneliers) 298.000 pièces
Fagots : 322.000 (461 bateaux)
Fer : 248 bateaux
Houille de terre : 249 t
Pierres à fusil : 27 bateaux

À la remonte :

Sel : 176 bateaux
Ardoises : 175.000 pièces
Poissons : 27 bateaux.

Chaland sous voile à Véretz en 1880



Le Chemin de fer contre la Batellerie

Le 19e siècle est le début du fantastique essor de la marine de Loire, qui, après les pertes dues à la Révolution, va participer au développement commercial et industriel de la France. Savonnières, au travers des CAILLARD, une famille de voiturier par eau déjà connue au 18e siècle, qui a vécu la grandeur et le déclin de cette noble corporation des Bateliers du Cher.



Le nouveau port de Savonnières

Cette famille a su, dès 1810, ajouter au transport de marchandises une activité de négoce qui consiste à acheter une partie du chargement pour le revendre au cours du voyage. Cette activité, malgré les risques, semble avoir réussi aux Caillard, puisqu'en 1826, avant l'ouverture du canal de jonction à Tours, on trouve les familles CAILLARD-CHETPEAUX et CAILLARD-MAHONDEAU, comme marchands épiciers, CAILLARD-ROY est marchand de grains. Une autre famille de voituriers par eau est déclarée « marchand en gros », il s'agit de TESSIER-BOISVINET, qui a le revenu imposable le plus élevé des voituriers par eau du bourg.

À partir de 1845 La Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes recrute son personnel navigant parmi les bateliers car ils connaissent les villes portuaires et les portefaix. Ils sont nombreux ceux qui choisissent la sécurité et la régularité de l'emploi au détriment de la batellerie. La section de Tours à Saumur ouvre le 20 décembre 1848 pour le service des marchandises, avec une gare à Savonnières, c'est le début du déclin du port.