

## Savonnières et le Cher

un commerce de 2 400 ans

La navigation sur le Cher existe depuis le Ve siècle avant notre époque, elle s'est développée du XIVe au XVIIIe siècle.

Au VIe siècle, les sarcophages produits sur le coteau, au-dessus de l'église, sont chargés sur des bateaux au bord du Cher. Pendant l'Antiquité une carrière de tuffeau évacuait sa production par le Cher. Au XIVe siècle, les carrières de pierres dures de Savonnières fournissaient le chantier de reconstruction du château de Saumur. Les fournitures de pierres commencent à la Toussaint de l'année 1367, pour se terminer au mois de mai 1376.

Au XVIIIe siècle le Cher est navigable jusqu'au-dessus de Saint-Florent-sur-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.

Dans son rapport de l'an VII (1798-1799) Pierre Philippe Vallée, ingénieur en chef du département d'Indre-et-Loire, nous livre le nombre de bateaux faisant le voyage entre Vierzon et Nantes :

- 283 chalands (25 à 30 m) 90 tonnes, faisant 3 voyages soit 1698 passages à Savonnières;
- 17 Pillards (15 à 20 m) 30 tonnes, 6 voyages, 204 passages à Savonnières;
- 44 Toues (10 à 13-14 m) 15 tonnes, 9 voyages, 792 passages.

Au total ce sont presque 2 700 passages par Savonnières pour 344 grands bateaux pendant les sept mois de navigation, auxquels il faut ajouter tous les futreaux du commerce local.

Savonnières compte 5 grands bateaux qui remontent le Cher ou descendent la Loire jusqu'à Nantes.

Dans un autre rapport du 18 pluviôse de l'an XI (7 février 1803), Pierre Philippe Vallée indique qu'il y a toujours 344 grands bateaux.

Un comptage fait au début du XIXe 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: 241 bateaux ;
- Pierre de Bourré et matériaux de construction: 297 bateaux ;
- Merrains et tonneaux vides : 90 bateaux ;
- Fagots : 461 bateaux ;
- Fer : 248 bateaux ;
- Houille de terre : 23 bateaux ;
- Pierres à fusil : 27 bateaux.

À la remonte :

- Sel : 176 bateaux ;
- Ardoises : 194 bateaux ;
- Poissons : 27 bateaux ;
- 916 bateaux vides.

Flottage :

- Bois de marine : 244 m<sup>3</sup>.

Le 2 pluviôse de l'an 2 (25 janvier 1794) le citoyen Guimbertault, représentant du peuple au corps administratif, arrête dans le port de Savonnières, 25 trains de bois de marine destinés à Rochefort. Ils sont conduits par Jean-Jacques Baudet, voiturier flottageur, avec 22 hommes.

Un mois après, les trains de bois encombrant encore le port. Une estimation des réparations à faire sur les trains se monte à 11 293 livres. Une réquisition du 5 ventôse de l'an 2 (23 février 1794) oblige 12 voituriers par eau de Vierzon de se rendre sans attendre à Savonnières pour conduire les trains de bois à leur destination.

Le 16 ventôse an II (4 mars 1794) Jean-Jacques Baudet a remis 18 trains en bon état de manœuvre et peut repartir vers Nantes. Les sept trains de bois partiront plusieurs jours plus tard.

### *Le duit et le pertuis*

À Savonnières le moulin est implanté sur la rive gauche du Cher, un duit (digue) traverse la rivière en biais, le pertuis est situé près de la roue pour un service rapide du personnel du moulin. Le duit composé de deux rangées de pieux garnies de moellons et de pierres. La chute d'eau dans le pertuis est d'environ soixante-dix centimètres. La manœuvre se fait au cabestan et quelques fois avec la voile comme aide. Un Grand moulin existait sur le Cher en 1180, il faisait partie des moulins banaux de l'Archevêché de Tours.

Dans les comptes rendus des différentes visites du Cher, le passage se fait relativement rapidement et n'est pas considéré comme dangereux, même à la remonte. En basses eaux le pertuis est fermé par des aiguilles placées côte à côte et maintenues en haut par une poutre pivotante.

### *Les voituriers par eau de Savonnières*

Le XIXe 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 XVIIIe siècle, qui a vécu la grandeur et le déclin de cette noble corporation des Bateliers du Cher. 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-CHEVREUX 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 et la faillite de la famille CAILLARD-ROY.

Gérard Labruière

### *Sources*

Archives départementales d'Indre et Loire :

- Travaux publics et transports : S3170, S4169, S1898.

Histoire et Patrimoine de Savonnières : archives sur les bateliers du Cher.

Audin Pierre, Les moulins à eaux de Touraine au Moyen âge (IXe-XIIe siècle), Mémoires de la Société Archéologique de Touraine, tome LXVII, 2010.

Joubert André, Étude sur les comptes de Macé Darne, 1890, Château de Saumur, p. 68.