

La Batellerie : de l'origine à nos jours

1- Un peu d'histoire

- La navigation sur la Loire et ses affluents, notamment le Cher, remonte à la plus haute antiquité. Nos lointains ancêtres éprouvaient des difficultés considérables à effectuer des transports lointains par la terre. Rien ne valait pour eux ce qu'ils appelaient « le Chemin qui marche ». Les Phéniciens, les Grecs, les Romains, avaient tous besoin de l'étain de Cornouaille, et c'est par la Loire et le Rhône que cet étain breton se transportait jusqu'à la Méditerranée. La pile de Cinq-Mars est un témoignage de l'activité des Nautas ligériens. A la même époque, Jules César recommandait à ses lieutenants : « *Naves longas aedificari in flumine ligéri* » (il faut construire de longs navires sur le fleuve Loire).
- Au IV^e siècle c'est par eau que les matériaux destinés à la construction des remparts de Tours furent acheminés. C'est aussi par la Loire qu'en 397 les Tourangeaux remontèrent de Candé la dépouille mortelle de Saint-Martin devant ainsi les Poitevins.
- Au moyen-âge, la navigation avait fait de Savonnières une cité de renom, tel que l'on frappa au VIII^e siècle un denier d'argent au nom de Saponaria. Les taxes de péages seigneuriales nombreuses, l'insécurité, et les invasions, (notamment des Vikings vers 850), ralentirent considérablement l'activité fluviale jusqu'au X^e siècle.
- Au XI^e siècle l'ordre s'établit dans les pays de la Loire grâce aux Comtes de Blois et d'Anjou et surtout par l'édit d'Henri II Plantagenet, créateur de la première grande levée.
- Aux XII^e et XIII^e siècles les bateliers s'étaient regroupés localement en corps de métiers et au début du XIV^e apparaît la célèbre et puissante « Communauté des Marchands fréquentant la Rivière de Loyre et autres fleuves descendant en icelle » qui défendait, moyennant cotisations, la défense des bateliers contre toutes entraves provenant des seigneurs, des cités et même de l'administration royale. Ceci dura quatre siècles et demi.
- Le faste de la Batellerie de Loire était reconnu. Louis XI, François 1^{er} et Sully l'avait encouragée par la mise en place d'un remarquable corps d'ingénieurs mais il fallut attendre le règlement de Colbert en 1668 pour entreprendre la réfection totale des levées et la création de quais et de ports permettant l'embarquement par tout niveau des eaux.
- Au XVIII^e siècle l'amélioration était croissante et la suppression par Louis XV de la Communauté des Marchands en 1772 ouvrait la concurrence permettant ainsi des services à peu près réguliers.
- Les provinces riveraines dépendaient plus que jamais de la batellerie et s'enrichissaient de plus en plus par le commerce de leurs produits. 1829 voit l'arrivée du premier bateau à vapeur, mais quelques années plus tard, un autre engin à vapeur va sonner le glas du transport par eau, dès 1847 le trafic diminua, puis le déclin s'accéléra. Le Chemin de fer gagna la bataille malgré une ultime lutte qui permit de freiner la hausse des tarifs ferroviaires.

LA BATELLERIE C'EST ENDORMIE POUR UN SIECLE ET DEMI

2- Les cours d'eau

Citée depuis des siècles en prose ou en vers par les plus grands écrivains, (Rabelais, Joachim du Bellay, La Fontaine, Mme de Sévigné, Victor Hugo, René Boislevé, Maurice Génèveux, etc...), qualifiée de « Lit d'or des grèves », ou de « Fleuve langoureux amant des rives fleuries », admirée pour ses châteaux, ses paysages et son climat, la **Loire** reste un fleuve mystérieux. On parle souvent de ses trois visages : l'**impétuosité** du torrent jusqu'au Bec d'Allier, la **majesté** du fleuve de plaines et de plateaux, et la **maturité** de l'estuaire.

Théâtre de grandes batailles (Jeanne d'Arc à Orléans ou Guerres de Vendée) elle a su arrêter en leur temps Sarrasins ou Prussiens. Aujourd'hui elle est banalement considérée comme la frontière météo entre le Nord et le Sud de notre pays.

Avec ses 1012 kms de long elle est l'artère principale de son bassin de 122.000 kms² qui s'étend du Massif central au Massif armoricain en passant par le sud du Bassin parisien.

Portant bateaux depuis Roanne et grâce à ses affluents navigables tels que : rive gauche : l'**Allier**, le **Cher** depuis Vierzon, l'**Indre**, la **Vienne** depuis Chatellerault, et rive droite : le **Loir** depuis la Flèche, la **Sarthe**, la **Mayenne** depuis Laval, la plus grande rivière de France était considérée comme celle ayant le plus de navigation et la meilleure partie du commerce. Les provinces riveraines échangeaient leurs richesses et la Touraine avec ses trois confluences en tirait le meilleur parti.

Parmi ses affluents, celui qui nous intéresse le plus c'est bien entendu le **Cher**.

350 kms de long, il prend sa source à Mérinchal (Creuse), traverse l'Allier, le Cher, le Loir-et-Cher et l'Indre-et-Loire où il longe la Loire qu'il rejoint à Villandry.

A l'origine la confluence se situait à Bréhémont au lieu-dit Rupuanne. Pour des raisons de navigation, cette section, appelée « vieux Cher », fût court-circuité en 1778 par un barrage et sert maintenant de stockage en cas de crues importantes.

La vallée du Cher recèle de nombreuses richesses : cités médiévales, églises romanes et châteaux, ainsi que des vignobles réputés tels que Quincy, Reuilly, Valençay et Montlouis.

Autres cours d'eau : les canaux

C'était un vieux rêve de traverser la France au fil de l'eau. Lorsque les canaux n'existaient pas on y parvenait en conjuguant les différents moyens terrestres et fluviaux.

Le premier canal, le canal de Briare, fût ébauché à l'époque de Sully qui avait compris l'intérêt de joindre la Loire à la Seine par un cours d'eau artificiel qui créait un lien direct avec Paris. Henri IV approuva le projet et les travaux commencèrent en 1604 pour le premier tronçon et en 1733 pour la deuxième partie. Les écluses de ce canal furent les premières établies en France. Le canal joignant la Loire au Rhône (la Saône) ne vit le jour qu'en 1792 ensuite, le canal du Nivernais fit communiquer la Loire à l'Yonne, en 1835 on creusa le canal du Berry et enfin le canal latéral à la Loire.

La rivalité entre la Batellerie de la Loire et celle du canal était née.

D'autres canaux s'ouvraient au départ de la Loire, notamment celui traversant la Bretagne pour joindre Nantes à Brest. *Ce canal fût emprunté en 1992 par quelques bateliers de Loire acharnés pour se rendre à l'exposition Brest 92. Quatre ans plus tard à Brest 96, les Bateliers du Cher faisaient partie des rares exposants sélectionnés pour représenter la navigation d'eau douce.*

3- Les bateaux

Aujourd'hui, grâce à la volonté de quelques passionnés qui ont entrepris la reconstruction de bateaux traditionnels, il est facile d'imaginer à quoi ressemblait un bateau de Loire au grand siècle. Mais si on en croit les nombreux vestiges que recèle le sable du fleuve et de ses affluents, la navigation ligérienne avait déjà une longue tradition derrière elle.

- **La pirogue monoxyie**, bateau primitif de l'âge de la pierre polie, était taillée directement dans un tronc d'arbre dont on vidait le centre pour ne laisser que les côtés.
- Par la suite, c'est en coupant la pirogue en deux dans le sens de la longueur et en plaçant des planches entre ces deux parties qu'elle s'agrandit avec un fond plat et commença à ressembler à nos bateaux. Cette embarcation est appelée **Pirogue d'Ancenis**.
- Plus tard, c'est le charpentier qui construit entièrement avec des planches, la rigidité est obtenue en associant des traverses et des courbes pour l'équerrage (branches de chêne courbées naturellement), les levées avant et arrière étaient réalisées par chauffage à la vapeur.
- Pour les bordés, les Vikings nous ont apporté la technique de l'assemblage à clins (superposition des planches par recouvrement).
- La forme et les dimensions des embarcations varient selon l'usage, le trajet, les matières transportées ou la région fréquentée.

Deux grands types de bateaux se croisaient sur la Loire :

- **Pour l'avalaison**, surtout sur la haute Loire, ils étaient construits en sapin, de fabrication légère et peu coûteuse on s'en séparait sans regret à Nantes ou à Paris, bâtis pour un seul voyage, ils étaient déchirés et servaient de bois de chauffage. On les appelait **salandres** ou **sapines**. Il fallait dix sapins et deux jours de travail à sept hommes pour les construire, leurs dimensions dépendaient de la grandeur des sapins (environ 20 m). En navigation, ils se laissaient porter par le courant on les dirigeait avec des bâtons en châtaignier ferrés (bourdes).
- **Pour la remonte**, selon les mêmes techniques, on fabriquait des bateaux plus résistants capables de faire plusieurs voyages allés et retours, on utilisait alors du chêne accompagné ou non de sapin.
La seule énergie utilisable pour remonter le courant étant le vent, (et un peu de hallage) ils étaient obligatoirement dotés d'un mât, d'une voile carrée et d'un gouvernail appelé **piautre** dont l'origine propre et celle de son nom restent mystérieux, on sait que les navires sur le Nil de l'Egypte antique étaient pourvus d'un système similaire mais comment est-il arrivé sur la Loire et seulement sur la Loire ???
Aux passages de ponts, les manœuvres de voile et de mât s'exécutaient à l'aide d'un gros treuil en bois nommé **guinda** et dont l'utilisation était fort dangereuse de par son absence de cliquet de sécurité, nombre de bateliers y ont laissé un bras ou même la vie. La direction du vent était donnée par une girouette en bois appelé **guiroué** portant une flamme de tissu léger. Sculpté au couteau pendant les veillées ou les périodes sans vent, le guiroué faisait la fierté de l'équipage.

A Savonnières il existait deux chantiers de marine

- Le chantier Gallais au port de la Varenne (constructeur de la dernière Charrière)
- Le chantier Caillard au Vau gelé (Famille de bateliers et charpentiers fort connus)

4- Les convoys

Du fait de leur situation au centre de la France et de leur proximité des autres fleuves, la Loire et le Cher ont été longtemps de grandes voies fluviales.

De Nantes remontent les produits apportés par les navires des îles, le sucre, le café, le coton, les poissons de mer séchés, les épices et parfois même des esclaves jusqu'au XVIII^e siècle.

Le sel est la marchandise la plus importée, il sert à la conservation des aliments. Son transport sur le fleuve incite à la contrebande du fait des lourds impôts que les mariniers doivent aux péages (s'ils « oublient » de le faire, ils sont poursuivis par les gabelous)

Le vin était l'autre principal produit transporté par voie d'eau. Au début du XVII^e siècle, l'essentiel des commerces de vins de Loire est destiné à satisfaire la demande des pays étrangers non producteurs comme l'Angleterre et les pays nordiques. Les marchands hollandais et Flamands en détiennent le quasi-monopole. De plus en plus nombreux, ils viennent en Anjou, en Touraine ou en Blésois acheter sur place les petits vins blancs du pays pour les revendre à leur clientèle, ce seront plus tard les parisiens qui écluseront nos vins ligériens.

Seuls les vins de grandes qualités (Vouvray par exemple) continuent à s'exporter sur la mer, mais, quelque soit leur destination, le batelier se devait de veiller à son chargement : il faut arroser les fûts afin qu'ils n'aigrissent pas, surtout par périodes de chaleur ou d'arrêts prolongés dus au manque de vent, incident malgré tout fréquent qui a permis à la ville d'Orléans de se faire une solide réputation dans les vinaigres. La remontée de Nantes à Orléans en 1830 est d'une vingtaine de jours par bonne eau et bon vent d'ouest.

Au-delà du grand commerce existait aussi un commerce de grande distribution de ville en ville.

Des ancrs de Cosnes à la pierre à fusil de Saint-Aignan et des faïences de Nevers aux soieries de Tours, maintes marchandises, reflétant autant d'économies locales, circulaient aussi sur la Loire.

Sur le Cher le trafic était tout aussi intense. Un comptage au XIX^e siècle dénombre, en plus du millier de déplacements locaux, le passage à Savonnières d'environ 1500 bateaux assurant la ligne Nantes-Vierzon qui eux transportaient principalement des vins du Cher, des cerclages de fûts, des porcelaines de Vierzon et des pierres meulières ou de construction.

Il arrivait fréquemment que les voituriers transportent d'hétéroclites cargaisons, un inventaire daté de 1778 en témoigne. Ainsi trouvait-on sur un même bateau : 5968 bouteilles, du fer blanc, des poêles, du fil à coudre, un panier de cire, des barils de morue, une caisse de rubans, des poulies, deux cruches d'huile, 14 rames de papier, un caisson d'armes, des arbres, du seigle, des chaudières de fonte, des poinçons de salpêtre, des poudres, une petite boîte de thé et même un panier de fromages, en tout, cent trois lettres de voitures différentes. Ce batelier généraliste devait livrer des marchands de Blois, Lussault, Tours, Cinq-Mars-la-Pile, Saumur, Angers et enfin Nantes. Cette descente en toue cabanée (telle que Saponaria) depuis Roanne représentait un convoi d'environ vingt tonnes des marchandises suscitées.

Existaient aussi des lignes de voyageurs pouvant rallier Roanne à Nantes en dix ou douze jours, un peu moins rapides que les chemins terrestres mais moins chers, plus sûrs et bien plus pittoresques.

Tout cela témoigne d'une activité intense sur nos rivières mais fallait-il encore qu'elles le permettent car sait-on qu'elles sont très capricieuses. Nombreux sont les paramètres dont doivent tenir compte les bateliers.

- **L'étiage** (niveau le plus bas atteint par un cours d'eau)

Parfois la Loire n'est plus qu'un chenal et il est très difficile, voire impossible d'y naviguer.

- **Les crues** qui surviennent pendant les mois d'hiver et de printemps. Si elles sont modérées, elles sont favorables à la navigation, mais, au contraire si elles sont importantes elles la rendent impossible.
- **Les embâcles** (amoncellements de glaces) qui peuvent se former pendant les hivers rigoureux empêchant toute navigation en formant une carapace sur le fleuve et risquant de broyer les bateaux
- Après l'hiver les glaces fondent, c'est la **déblâcle**, d'énormes glaçons filent dans le courant rapide risquant de perforer la coque des bateaux ou de détériorer les piles de ponts.
- **Les grèves** (spécifiques à la Loire) sont de véritables dangers pour les bateaux et leur équipage. Pendant les mois d'étiage les bateaux peuvent s'engraver sur les bancs de sable malgré toute l'attention du toutier responsable du guidage. L'équipage doit alors sortir le bateau de force, soit en manœuvrant à la bourde soit à l'aide d'un chevalis (sorte de V en bois muni d'un manche) manœuvré par deux hommes à l'eau qui tracent un sillon dans le sable risquant d'être emmenés dans le courant, et comme la majorité des bateliers ne savent pas nager... Triste réalité !
- **Les barrages** (spécifiques au Cher et quelques autres affluents) Avant la construction d'écluses le passage des barrages de moulins se faisait par la passe marinière, sorte de porte pratiquée dans le barrage et fermée par le meunier qui était tenu de l'ouvrir pour permettre le passage des bateaux, (exemple : Savonnières et Ballan) A la descente il suffit de guider le bateau dans la passe mais à la remonte il faut le franchir à l'aide d'un treuil fixé sur la berge ce qui prend un certain temps, au désespoir du meunier qui voit sa roue tourner moins vite, d'où des conflits permanents.

Les techniques de navigation

- **A la descente**, les bateaux qui partent du Massif central sont peu chargés du fait de manque d'eau, on les attache par deux formant alors un **couplage**, ce qui permet dès que la profondeur est suffisante de rassembler les marchandises sur l'un d'eux en abandonnant celui qui est vide. On les dirige à l'aide de gros bâtons dont le bout est ferré « les bâtons de quartiers » en bloquant leur pointe dans le fond du fleuve et l'autre extrémité dans les **arronçoirs** (planches taillées en dents de scie fixée sur les cotés du bateau), manœuvre rude et dangereuse qui arrachait quelque fois les doigts.
- **A la remonte**, les vents dominants en Loire viennent : de l'ouest « vents de mar » ou de nord ouest « vents de galarne » et suivent le cours du fleuve jusqu'à Orléans permettant ainsi aux bateaux d'utiliser une voile. On les regroupe en « trains de bateaux » (jusqu'à huit à la queue leu-leu.) Ce train est formé par ordre de taille décroissante, en tête se trouve la **mère** portant une immense voile ensuite viennent le **tiro**, le **sous-tiro**, le **soubre** et le **soubriquet** qui portent des voiles de plus en plus petites enfin on trouve les allèges sans voile ni piautre. Ainsi formé, le train franchit facilement les obstacles avec peu de marinières (4 ou 5 sur un train de 8 bateaux). Au-delà de la courbe d'Orléans, plus de vent favorable, il faut alors avoir recours au halage ; on attache un cordage au bateau que l'on tire depuis la rive avec des animaux ou, le plus souvent des hommes.

Avec les marchandises, les bateliers convoyaient à la remonte les nouvelles d'orient, fraîchement arrivées de la mer ainsi que les derniers jeux comme la bigaille et la boule de fort qui sont restés spécifiques au val de Loire, mais aussi les légendes et chansons de marins.

5- Les Bateliers

Des gens en marge suscitant à la fois méfiance et admiration, ils formaient un groupe à-part, on disait d'eux : Vilains sur terre, Seigneurs de l'eau.

La vie à bord

Sur un des bateaux une cabane servait de cantine et de chambre. On y trouvait une dalle servant de foyer, quelque-fois un poêle à bois, des pichets, un chaudron, un petit tonneau de goutte et un pot à « bouette » (de la piquette), de la graisse, de l'huile, du petit salé à mettre dans la soupe aux choux et une cage en osier pour les escargots. Ils faisaient sécher de la viande salée, bœuf et porc qu'ils cuisinaient souvent avec du vin (surtout quand ils en transportaient à bord), mangeaient des légumes (haricots secs et oignons), du poisson non lavé et séché sur le pont au vent et au soleil, aussi du fromage de chèvre et de la soupe trempée au vin.

La navigation étant surtout pratiquée en mauvaise saison, après une grosse journée, des breuvages corsés pouvaient remettre sur pieds des marinières fatigués et transis de froid : Un litre de cognac, un litre de kirsch, un litre de rhum, un kilo de sucre. Flambé après ébullition ce breuvage pouvait réveiller un mort.

Ils dormaient tout habillé tête-bêche sur une couche de paille. Quand ils ne naviguaient pas par faute de vent ils effectuaient des petites réparations, sculptaient des objets en bois ou péchaient des anguilles et des saumons dont ils étaient tellement rassasiés que, parfois, dans leur contrat ils exigeaient de ne pas en manger plus de trois fois par semaine.

Leurs habits de fête et leurs papiers étaient enfermés avec leur argent dans un coffre de bois gravé portant leurs initiales. Chacun possédait une boîte à outil.

La vie à terre (pendant les périodes d'étiage)

Avec leur famille, ils vivaient dans des maisons reconnaissables à la girouette représentant un bateau ou à l'ancre gravée dans la pierre.

Ils cultivaient un champ et un petit carré de vigne que leur femme entretenait le reste du temps. Chez eux, ils travaillaient le bois, le fer et l'osier avec lequel ils fabriquaient des nasses.

La vie sur la rive

Comme ils s'arrêtaient à la tombée de la nuit, se considérant partout en pays conquis, ils avaient tout le temps pour braconner ou chaparder dans les propriétés des populations rurales de rives qu'ils méprisaient cordialement, les traitant de « Culs-terreux » ou « bouseux ». Ceux-ci leur rendaient bien en les nommant « boutasseaux », « péteux », « fi d'galarne » et surtout « chie dans l'eau » ! Comme ils les voyaient souvent en chômage pour des causes diverses (manque d'eau, tempêtes ou crues), les paysans les considéraient comme des paresseux.

Fiers de leur rude labeur, buvant, jurant, grognant, méprisant tout ce qui n'appartenait pas à leur corporation ces bagarreurs, coureur de fille, piliers de taverne énervaient les terriens qui pouvaient quand même, en cas de crues importantes, compter sur la solidarité des bateliers qui se portaient volontiers à leur secours.

Ces seigneurs de l'eau éprouvaient de la sympathie pour toutes les professions liées à la batellerie et à la rivière à l'exception des lavandières qu'ils appelaient « poules d'eau » car systématiquement elles refusaient leurs avances, alors, pour se venger, ils prenaient un malin plaisir à faire leurs besoins en amont du lavoir honorant ainsi leur sobriquet de « chie dans l'eau »

Les costumes

Le costume de travail se composait soit d'une veste ronde soit d'une sorte de blouse de couleur sombre (bleu ou gris) qui s'enfilait par la tête car elle ne comportait pas de boutons, d'un pantalon généralement de velours à côtes, le ventre serré dans une ceinture de flanelle de couleur rouge, autour du cou un foulard également rouge, ils étaient coiffés d'un chapeau rond, noir, à larges bords, aux pieds des sabots sous lesquels on posait des chevilles d'acacia pour ne pas glisser. A l'oreille gauche un anneau d'or ou de cuivre

Le costume de fête était orné de boucles et de boutons, les souliers également à boucle et le chapeau pouvait être haut de forme. Les plus beaux ornements étaient l'épingle de cravate en or et la boucle d'oreille pendante, anneau d'or cerciant une ancre.

6 – Les traditions

Les saints et les fêtes

Les bateliers remettaient souvent leur destin entre les mains de Saint Nicolas, mais souvent ils cherchaient la protection d'autres patrons pour plus de sûreté. Suivant les régions, on implorait St Maxenceul, St Christophe, Ste Claire ou St Roch mais aussi la Vierge que l'on appelait Notre-Dame des Mariniers. Dans de nombreuses églises des bords de Loire on trouve des ex-voto de bateliers sous forme de maquettes de bateaux ou de cierges géants en remerciement de l'aide apporté par le saint dans des circonstances difficiles. Dans les risques de danger, les mariniers n'étaient pas avares de promesses à l'égard de leurs saints protecteurs, mais une fois la difficulté franchie sans dommage, la promesse était quelque fois vite oubliée.

Les fêtes patronales avaient lieu aux beaux jours, même si il n'y avait pas de concordance avec le calendrier, mais c'était la morte saison pour les bateliers. Elles attiraient des foules considérables qui participaient à la messe et la procession avant de se divertir à la fête foraine. En fin de soirée les bateliers avaient du vent dans les voiles.

Hommes pieux, les bateliers étaient aussi de joyeux lurons dont la fantaisie pouvait s'exercer sans contrainte à la faveur des fêtes nautiques. On organisait des jeux dont le but était le plus souvent de voir le joueur finir à l'eau. Les courses de bateaux étaient fort prisées du public ainsi que les joutes nautiques.

Les noms et les symboles

Autant les noms de bateaux étaient décevants (*Mon désir, Gagne petit* ou autre *Espérance* etc.) autant ceux qu'on attribuait aux bateliers sont pittoresques. Une particularité physique, une manie ou une anecdote et le surnom était vite trouvé, ainsi devenait on : *Cul de canard, Penche en mar, Quintal double* ou *Sac d'os*. Pour les buveurs : *Bec salé, Galope-Chopine* ou *Pied de vigne*. Le *Ministre* devait être érudit et *Rit-court* mal-aimable, d'autres faisaient référence à des performances sexuelles et ne sont pas prononçables en public.

Autres particularités des bateliers, les symboles. Dans leurs maisons, des ancres, des roses des vents ou des cordages ornaient les murs. On trouvait aussi des menus objets que les mariniers avaient sculptés lors des arrêts, lorsque la voile faisait le drapeau, : des battoirs, des boîtes à sei ou des chaufferettes étaient ornés d'étoiles à cinq branches, de cœurs et de rosaces.

Les légendes et chansons

Sur la Loire, le rêve et la réalité avaient tendance à se mêler. Les légendes avaient leurs adeptes fervents qui croyaient à des trésors engloutis : des coffres remplis d'or ou de pierreries, des statues d'argent etc. On parlait parfois de miracles mais le Diable était aussi souvent très présent.

Si quelque-fois on racontait des histoires macabres, le plus souvent c'était le rire qui était recherché dans ces récits vrais ou faux, qui enrichissaient le répertoire marinier. Bien que croyants, les bateliers n'hésitaient pas, dans leurs histoires, à détourner la religion si cela arrangeait leur intérêt en y introduisant même quelques grossièretés.

En effet, la grossièreté était la principale caractéristique du vocabulaire marinier comme le démontre cette fine plaisanterie : En cas de tempête les bateliers se mettaient à l'abri dans de petites anses en attendant un vent favorable. L'une de ces courbes, près de Montjean, joui d'une grande popularité à cause de son nom : elle est appelée « le cul de la grande Jeanne ». A une femme de marinier qui demandait des nouvelles de son mari, ses confrères ne manquaient pas de répondre qu'il était bien au chaud dans le cul de la grande Jeanne à l'abri des vents ». La même plaisanterie existait sur l'Arroux avec le « trou de la mère Jaud » mais, paraît il, moins hospitalier que le précédent.

Pour les chansons, les mariniers adaptaient le plus souvent, des chansons de marins entendues à Nantes sur lesquelles ils mettaient des textes en rapport avec leur vie sur le fleuve.

La chanson quasi-officielle reste « La marine de Loire », chantée surtout entre Orléans et Roanne, elle s'est vue adjoindre les couplets d'une autre chanson de la Loire du bas et devient ainsi représentative de toute la marine ligérienne.

Terminons ce chapitre avec l'histoire authentique de Vert-Vert, ce perroquet vivait chez les sœurs de la visitation à Nevers qui l'envoyèrent à leurs consœurs de Nantes par la voie fluviale. A l'arrivée à son nouveau couvent le bel oiseau avait enrichi son vocabulaire au contact des bateliers, ce qui causa quelque scandale, passé à la postérité grâce au poème de Jean-Baptiste Gresset, ce récit est devenu une chanson.

7 = La batellerie de Loire aujourd'hui

Aujourd'hui, la marine de Loire revient en vogue si on en juge par ces acharnés qui tentent de faire revivre ce pan du patrimoine et faire partager leur passion au travers de musées, de fêtes et de construction à l'identique de gabares, futreaux, toues cabanée et peut-être même d'un inexplosible.

Tout le long des rives du fleuve et de ses affluents on ne compte plus le nombre d'associations qui se sont constituées pour faire revivre ces bateaux traditionnels.

A la fin du siècle dernier (XXè), des érudits en la matière possédant quelques documents ont rencontré de fins techniciens constructeurs de bateaux traditionnels. De leur union sont nés les premiers bateaux de marine de Loire. L'exemple était trop beau pour des amateurs passionnés, mais démunis, qui leur ont emboîté le pas en profitant de leur savoir.

Depuis, de Roanne à Nantes, bien des bateaux ont été construits et sillonnent nos rivières en faisant flotter leurs grandes voiles blanches au vent de galarne.

Le but de ces nouveaux bateliers est de maintenir ce patrimoine en le gardant actif par la construction mais surtout la navigation. Et tout cela en y prenant du plaisir !

Voilà comment, de puis 1993 à Savonnières, une bande de copains à fait naître de ses mains une série de bateaux dont le premier d'entre eux fût : la Saponaria

Les bateaux sont différents selon leur utilisation :

• **Les transporteurs :**

- **Le chaland** (environ 30 m) surtout dans la Loire inférieure
- **La gabarre** (environ 20 m) plus rapide
- **La toue** (de 12 à 15 m) bateau servant à tout elle peut être cabanée pour les pêcheurs de saumons ou d'aloses, ou pour le transport de personnes, **la toue sablière**, pour l'extraction et le transport de sable est un peu moins grande et est dotée d'un petit abri à l'arrière pour les outils
- **Le futreau** (de 6 à 11 m) est le plus petit des bateaux de transport, il sert en toute circonstance, il peut être gréé
- **La plate**, comme son nom l'indique, est un bateau à fond plat de moins de 10 m utilisé pour la pêche ou le transport local, dirigé à la bourde ou à la rame son rayon d'action est très limité

* **Les spécifiques :**

- **Le bac**, destiné à assurer le passage d'un cours d'eau d'une rive à l'autre soit le long d'un filin tendu soit en pendulaire il possède une entrée et une sortie
- **La charrière** est un bac destiné à la traversée des charrettes, animaux ou autre cortège mais n'a pas d'embarcadère fixe. Elle se déplace à la voile et ne possède qu'un accès.
- **Le moulin flottant** construit sur bateau
- **Le bateau javoir et le bateau bain** (surtout en ville)
- **Le train de bois**, ensemble de radeaux construits avec les rondins destinés à être vendus en aval, et attachés les uns au bout des autres

Les bateaux à vapeur

Le premier apparu à Nantes en 1822, en 1829 ils arrivent jusqu'à Orléans et en 1832 un service régulier s'établit. En 1838 ils prennent le nom « d'Inexplosible. » Très lourds de part leur machinerie et mus par des roues à aubes, ils mesurent 38m de long et 3 de large
Leur activité cessa en 1851.