

MARINE DE LOIRE

Depuis l'antiquité, le transport des marchandises lourdes et volumineuses ne peut se faire que par voie d'eau. Les romains transportent déjà les céréales de Beauce par la Loire, le Rhône puis la mer.

Jusqu'au milieu du Moyen-âge, on trouve surtout des pirogues monoxyles (d'une seule pièce, creusées dans un tronc d'arbre), comme celle du XI^{ème} siècle retrouvée sur la commune de Garnat en 1980.



Au XVII^{ème}, la Loire est le cours d'eau le plus navigué de France. La construction du canal de Briare, de 1604 à 1642, permet de rejoindre la Seine et Paris. De Roanne, il suffit de deux jours en chariot pour rejoindre le Rhône et la Saône. Sous Louis XVI, la majeure partie des marchandises transite par ce fleuve.

Au fil des siècles, à Beaulon, on peut voir passer : blé, avoine, vin, liqueurs, soie, laine, chanvre, acier, huile, poisson frais ou salé, fruits, fromages, bois de charpente, bois de construction navale, bois de chauffage, charbon de bois, terre, faïence, ardoises, pierres (marbre, grés...), cuirs, sucre (en provenance des Antilles et transitant par Nantes) ...

Tout ce trafic explique la présence de ports très actifs comme ceux de Diou, de la Cornière, du Fleury et du Fourneau. Ce dernier accueille, entre autres, toutes les personnalités qui viennent prendre les eaux. On imagine donc toutes ces activités tournées sur cette « marine de Loire ».

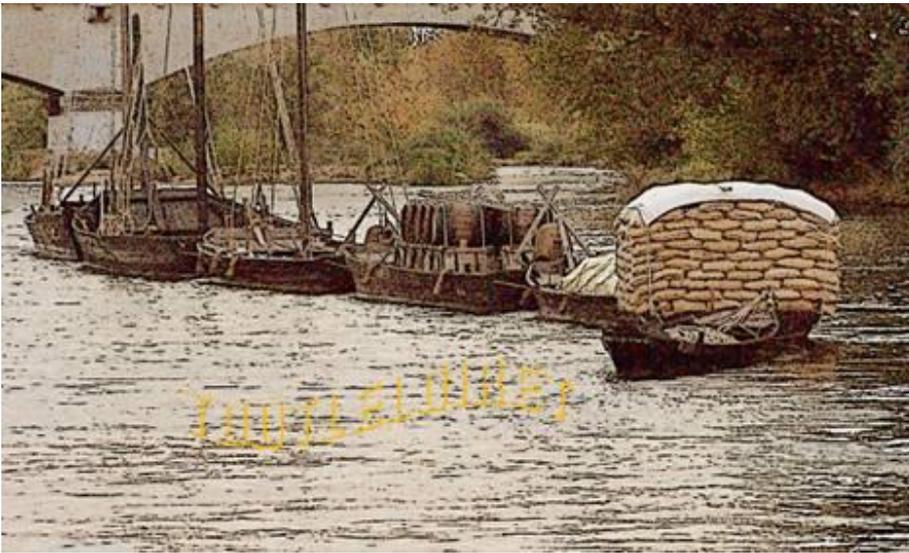
On rencontre surtout des embarcations éphémères appelées « sapines ». Ce type de bateau mesure environ 40 mètres de long et ne fait qu'un seul voyage à la descente. Une fois leur cargaison déchargée, ils sont démontés et leurs planches sont utilisées comme bois de chauffage ou servent dans les métiers du bâtiment.

Le plus souvent, les bateaux descendent le fleuve en convoi, qui peut compter jusqu'à 10 embarcations. En tête, on trouve la grande gabarre, puis des gabarres plus petites appelées « tirot », « sous-tirot » et « soubriquet ». A l'arrière, des « allèges » profitent du convoi. Ce

train de bateaux se défait et se reforme au fur et à mesure des livraisons. Dans les endroits difficiles, le convoi est précédé d'une barque légère, la toue, qui lui sert de guide.

Les livres « histoire de Diou » d'Isabelle Lardot et « la marine de Loire » de Paul Chaussard nous décrivent la flotte fluviale du XVIIIe siècle :

- les sapines ou sapinières : embarcations légères et rudimentaires construites pour un seul voyage (descente). On les appelle saint-rambertes, auvergnates, salembarde, selon leur origine géographique.
- Les gabarres ou chaland de Loire : fabriquées en chêne, elles sont plus solides et sont utilisées aussi bien à la descente qu'à la remontée. Elles peuvent être équipées d'un mât. On les trouve en tête des trains de bateaux.



- Les toues : plus petites que les gabarres, elles sont utilisées pour le travail des baliseurs qui délimitent la partie navigable du fleuve en plantant des piquets. On trouve aussi les toues « sablières », ...



- Les tirots : après le bateau de tête, c'est le premier et le plus grand des bateaux du train.
- Les bascules : elles contiennent des réservoirs ou « huchets » pour le transport des poissons vivants. Ces bateaux sont prioritaires sur les autres et se rendent principalement à Paris. Leur coque est percée pour alimenter le vivier en eau.
- Les cabanes : ce sont des petits bateaux spécialisés dans le transport des voyageurs, comme les coches d'eau, beaucoup plus confortables.
- Les pataches : ce sont des coches d'eau ou barques de douaniers, surveillant en particulier le transport du sel.
- Les allèges : ce sont de petits bateaux qui servent à alléger les gabarres en cas de basses eaux. On les trouve en queue des trains, à la remontée.
- Les fûtreaux : ce sont des bateaux utilisés par les pêcheurs. Ils mesurent 6 à 8 mètres de long et ont la même architecture que les gabarres.
- Les bacs : pour passer d'une rive à l'autre. Ces embarcations sont souvent tirées par des animaux. Elles vont de la petite barque destinée aux piétons (« gnole » ou « bachot ») jusqu'au grand bateau qui peut transporter 100 personnes à la fois ou 4 chars attelés de 4 bœufs (« charrière »).

Dès le moyen-âge, le fleuve nécessite un travail d'entretien et de balisage régulier.

Jusqu'au XVI^e siècle, les seigneurs riverains imposent des droits de péage aux mariniers. Entre Digoin et Lesme, on compte huit péages, dont celui de la Cornière au niveau de notre commune.

Les mariniers sont considérés comme des nomades, des « chie dans l'eau », comme les appellent les paysans, qualifiés de « cul terreux » en retour. Ils ont un mode de vie bien à eux. Ils sont organisés en confrérie et forment une corporation bien distincte des « terriens ». Ils emploient un langage pittoresque et rigoureux et utilisent également un répertoire de chants traditionnels, surtout lorsqu'ils se retrouvent dans les tavernes. Ces mariniers dorment à bord de leur bateau. Seuls les voyageurs passent la nuit dans les hostelleries, construites un peu partout au bord du fleuve.

Le trafic fluvial est réglementé. Il est interdit de circuler quatre jours dans l'année (Pâques, Pentecôte, Toussaint et Noël) et la navigation doit respecter différentes règles.

A la remontée, le halage est le plus souvent effectué par des hommes (jusqu'à 40 pour un train de bateaux). A chaque port, les voituriers monnaient une nouvelle équipe. Ces hommes ont des conditions de travail très rudes et marchent souvent les pieds dans l'eau.

En moyenne, les bateaux ne peuvent circuler que 114 jours par an. Le reste du temps, la hauteur d'eau est insuffisante. Les bancs de sable, les rochers, des morceaux de bâtons de mariniers cassés et plantés dans le sol sont souvent à l'origine de naufrages. Les quelques ponts déjà existants rendent la navigation très périlleuse, surtout pour les trains de bateaux. Ainsi, beaucoup de récits d'époque évoquent de nombreuses pertes humaines et de marchandises survenues lors des descentes en convoi.

La remontée, quant à elle, est très difficile à cause du courant.

Dès la fin du XVIII^e siècle, l'économie de la France, en pleine révolution industrielle, provoque un besoin croissant en moyen d'acheminement des matières premières et produits finis.

Tout ceci est à l'origine d'une réflexion sur la création d'un canal. La décision est prise par Napoléon I^{er} en 1806.