

Jean-Luc Péchinot

La Loire

belle et rebelle



beaux livres
déclics





| *Couverture - Fondettes (Indre-et-Loire). Belle et rebelle, la Loire a souvent été évoquée comme une femme. Ondulante et aux humeurs changeantes. Brumeuse souvent au petit matin...*

| *Double page précédente - Sainte-Eulalie (Ardèche). Née des flancs du paternel mont Gerbier-de-Jonc, la Loire joue avec les rochers telle une enfant, aussi fraîche qu'insouciant. En son village natal, elle ne connaît rien de son destin, qui en fera le plus long fleuve de France, « honneur du vieux pays gaulois ».*

La Loire

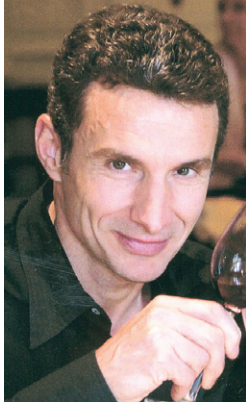
belle et rebelle

Texte et photographies Jean-Luc Pechinot

Conception et direction éditoriale Bertrand Dalin

Assisté de Paméla Cauvin

L'auteur



Le « pape des terroirs de France », Pierre Bonte, le présente comme son fils spirituel. Diplômé en journalisme de l'université François-Rabelais de Tours, Jean-Luc Péchinot parcourt le Val de Loire depuis trente ans, Nikon en bandoulière, ses photos d'atmosphère ayant donné de l'âme au Magazine de la Touraine, dont il fut longtemps le rédacteur en chef.

En quelque onze mille pages consacrées au patrimoine, au terroir et à son art de vivre, ce « tourainologue » reconnu aura dévoilé tout un pays dans son intimité. Exerçant aujourd'hui son art pour le magazine Tours Madame, il est l'auteur de six « livres d'images », dont trois ont obtenu un prix.

Ce « flâneur salarié » a aussi présenté ses œuvres dans le cadre d'expositions, notamment sur les grilles du jardin de la préfecture de Tours, la dernière en date, *Femmes de Loire*, associant quarante portraits de femmes à quarante paysages ligériens, reliés par quarante adjectifs qui entendent rappeler la féminité de la Loire.

Edito

Belle, rebelle, inconstante, conquérante, fougueuse, mystérieuse, indolente, rayonnante, enjôleuse, dangereuse... : la Loire est une femme autour de laquelle ruisselle un torrent d'adjectifs. Une Loire une et multiple, majestueuse aussi depuis son couronnement de l'an 2000. Sacrée patrimoine de l'humanité et ancrée à la mémoire collective, elle est à la fois un fleuve sauvage et un fleuve civilisateur, cordon ombilical d'une France qu'elle partage autant qu'elle unit.

Une Loire attachante car insaisissable, dont on ne connaît même pas la couleur : Vigny la voyait jaune, Baudelaire verte, Péguy blonde, Lemaître bleue, Gracq grise... Il n'y a pas une Loire mais des Loire, où chacun cherche son reflet : il y a la Loire des écrivains, la Loire des naturalistes, la Loire des pêcheurs, la Loire des bateliers, la Loire des touristes, la Loire des œnophiles...

Une Loire qui, sur 1 012 kilomètres, se montre aussi diverse dans ses expressions : de la Loire des gorges à la Loire de l'estuaire, en passant par la Loire des champs, des jardins et des châteaux, on a du mal à croire que l'on est sur le même « chemin qui marche », source vive du vieux pays gaulois. Un fleuve sacré qu'on ne louera jamais assez.

Dès lors, gloire à la Loire ! Levons l'ancre et jetons l'encre...



! Lorsque la Loire se fait artiste, noyant de ses lumières végétation et banc de sable sous un ciel ombrageux.

Sommaire

Edito7

Loire historique 10

Loire sauvage 30

Loire littéraire 86

Loire

histo

rique





la Loire et le Pont Transbor







l Orléans, lithographie du XVI^e siècle. Cette cité portuaire joua un rôle prépondérant dans le commerce de redistribution, sorte de cabotage, de ville en ville : « Orléans est l'entrepôt général de la France. De là, les marchandises de toute espèce se distribuent dans les différentes provinces. Par un fait presque incroyable, les marchands qui passent devant les villes de Tours et de Blois y retournent ensuite pour la consommation locale », écrivait en 1780 un procureur du roi au bureau des Finances d'Orléans.

Le paradis. Ils l'appelaient aussi le paradis. C'était leur monde, leur Loire, source vive d'une « communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire » mentionnée pour la première fois dans un acte de 1344. Rassemblant les bateliers et les marchands, les armateurs et les charpentiers en bateaux, les fabricants de voiles et les cordiers, elle était tout à la fois une entreprise de transport par eau et une compagnie d'assurances, gérant tant la construction de bateaux et leur armement que l'entretien d'un chenal navigable.

Encaissant taxes et cotisations, elle défendait ses membres devant la justice et versait des secours aux vieux travailleurs ou à leurs veuves. Plus de quatre siècles durant, ce fut elle qui régna sur la principale voie commerciale du royaume, son prestige et son autonomie s'étant amoindris parallèlement à sa richesse. Laquelle commença à se tarir lorsque le contrôle des levées et des ponts lui échappa pour passer aux mains des architectes et des ingénieurs ordinaires du roi. Ses dernières ressources lui ayant été enlevées en 1764, l'organisation ne se maintint que jusqu'à la veille de la Révolution.

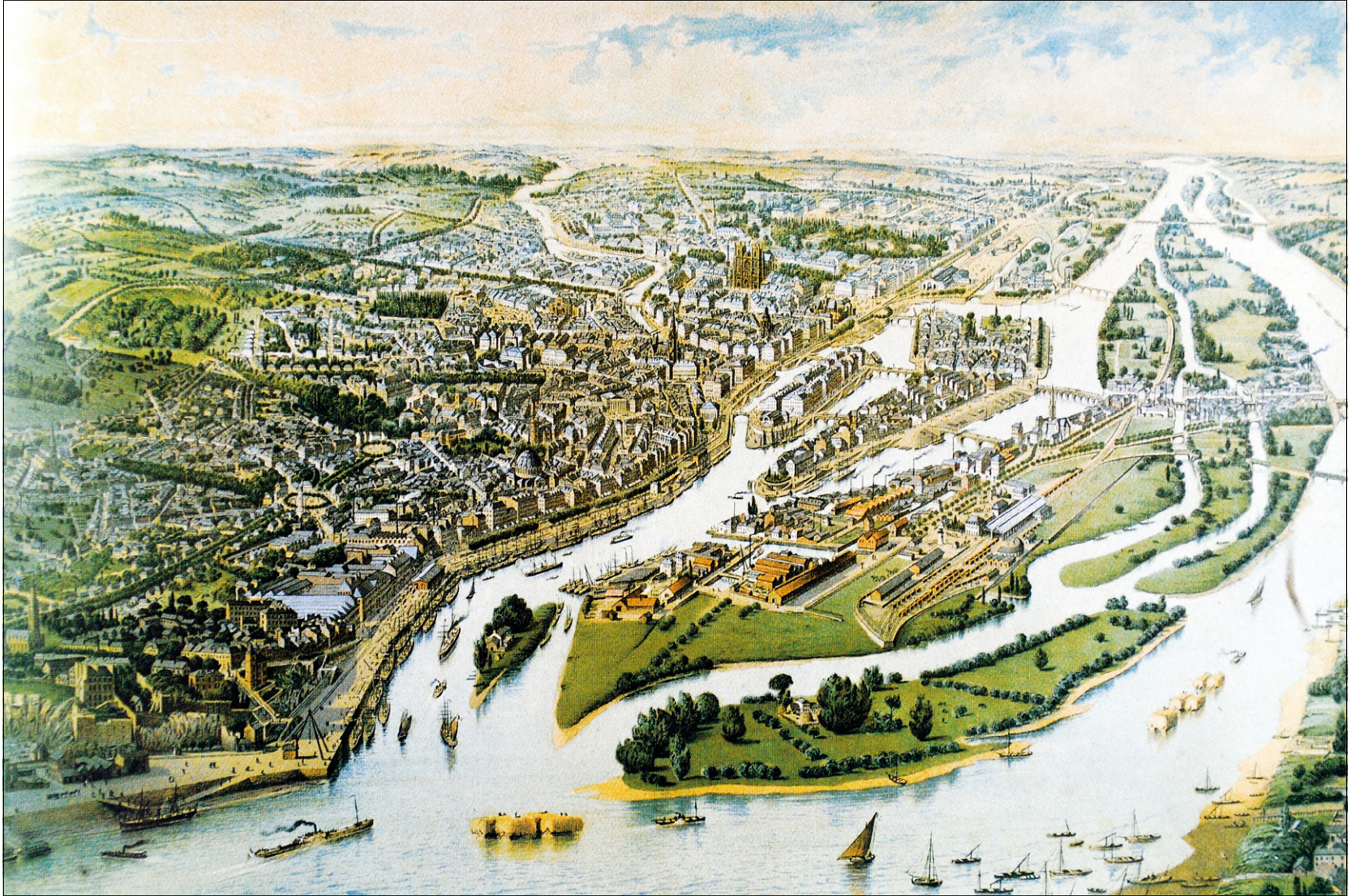
l Beaugency, gravure de 1843. Le « chemin qui marche » fut longtemps l'artère vitale du pays. L'apogée de la navigation des voyageurs sur la Loire se situa dans les années 1840 à 1845. Mais déjà, les locomotives piaffaient d'impatience pour entrer dans les villes. Le déclin de la marine de Loire s'annonçait.

l Page suivante - Nantes, lithographie du XIX^e siècle. Cette vue panoramique atteste la complexité originelle de l'archipel nantais, ces îles ayant donné lieu à la première ligne de ponts depuis l'océan. Six ouvrages furent nécessaires pour cette ligne, qui resta jusqu'en 1967 le seul trait d'union routier entre les deux rives.

Jusqu'à l'avènement du chemin de fer, un siècle plus tard, la Loire n'en demeurera pas moins l'essentiel courant de vie du pays. Un théâtre vivant autour de maints bateaux, de toutes tailles mais tous à fond plat, assez larges pour qu'ils ne s'enfoncent pas quand on les charge, mais assez légers pour favoriser leur remise à l'eau lors des échouages.

Tous avaient un avant plat et relevé, de façon que les sables et les épaves flottantes puissent glisser sous leur coque. Mâtée et portant voile, la gabare était assurément la seigneurie de la Loire. Un chaland autrement plus noble que ces roturières et éphémères sapines construites de sapin sur les rives de la haute Loire. Ephémères parce que ces embarcations descendaient chargées jusqu'à Nantes ou Angers, où des « déchireurs » les démembraient pour en faire du bois de feu.







! Page précédente - Tours, lithographie du XVIII^e siècle.

La cité natale de Balzac fut alors une des plus vivantes villes ligériennes. Ouvert en 1778, son monumental pont de pierre s'inscrivait dans la percée de la nouvelle route d'Espagne. Maintes flottes de gabares remontaient ou descendaient le courant, la Loire étant restée l'artère commerciale majeure du commerce français jusqu'à l'avènement du chemin de fer.

! La faïence nivernaise connut un grand essor au XVIII^e siècle.

Elle représentait souvent un train de bateaux à la remonte, ayant recours à des haleurs, la cathédrale de Nevers se détachant en fond de tableau.



Beau spectacle qu'un train de bateaux, quand les toiles se gonflaient, le vent sifflant dans les cordages et les chalandoux élevant la voix. Il s'agissait de protéger des cargaisons qui assuraient une grande partie du commerce en France : au-delà des vins d'Orléans, fruits secs de Touraine, tuffeaux de Saumur et ardoises d'Angers, la « rivière de Loire » tractait aussi les produits nécessaires aux constructions navales : les bois du Morvan, les fers du Nivernais, la quincaillerie de Thiers, le charbon de Saint-Etienne, les cordages et les toiles à voile d'Anjou... En sens inverse, les vents dominants de l'ouest et du sud-ouest poussaient vers l'amont les barques amenant aux raffineries le sucre brut débarqué à Nantes, ou bien encore aux magasins de la gabelle le sel des marais salants. De la morue de Terre-Neuve au tabac d'Amérique, maints produits coloniaux pénétraient ainsi jusqu'au plus profond des terres.

La navigation n'était pas de tout repos sur cette rivière aussi fantasque que taxée, ponctuée de nombreux péages, jusqu'à soixante-quinze. A l'origine légitimes, puisque les riverains avaient la charge de l'entretien de leur section de fleuve, ils devinrent une redevance sans contrepartie avant d'être supprimés par le pouvoir central. Les aléas du climat entravaient aussi la circulation, les bateliers devant braver embâcles et débâcles, crues et sables. Des grèves qu'il fallait constamment surveiller, un texte du XVI^e siècle évoquant déjà cette instabilité du lit de la Loire : « Elle change souvent son cours et son profond, jetant grande quantité de sable ès lieux où souloit estre le profond, et faisant le profond ès lieux où souloit le sable. En sorte que les mariniers ne peuvent estre experts pour la conduite du gouvernail sinon avec longue expérience et bon jugement naturel. »

! « Si manants sur terre, seigneurs sur eau nous sommes. »
Traités de « couillons rouges », « traîne-bâtons » et « chie-dans-l'iau »
par les terriens, les mariniens leur rendaient bien la politesse
en les appelant « culs-terreux », « chassepies » et « vire-bouses ».

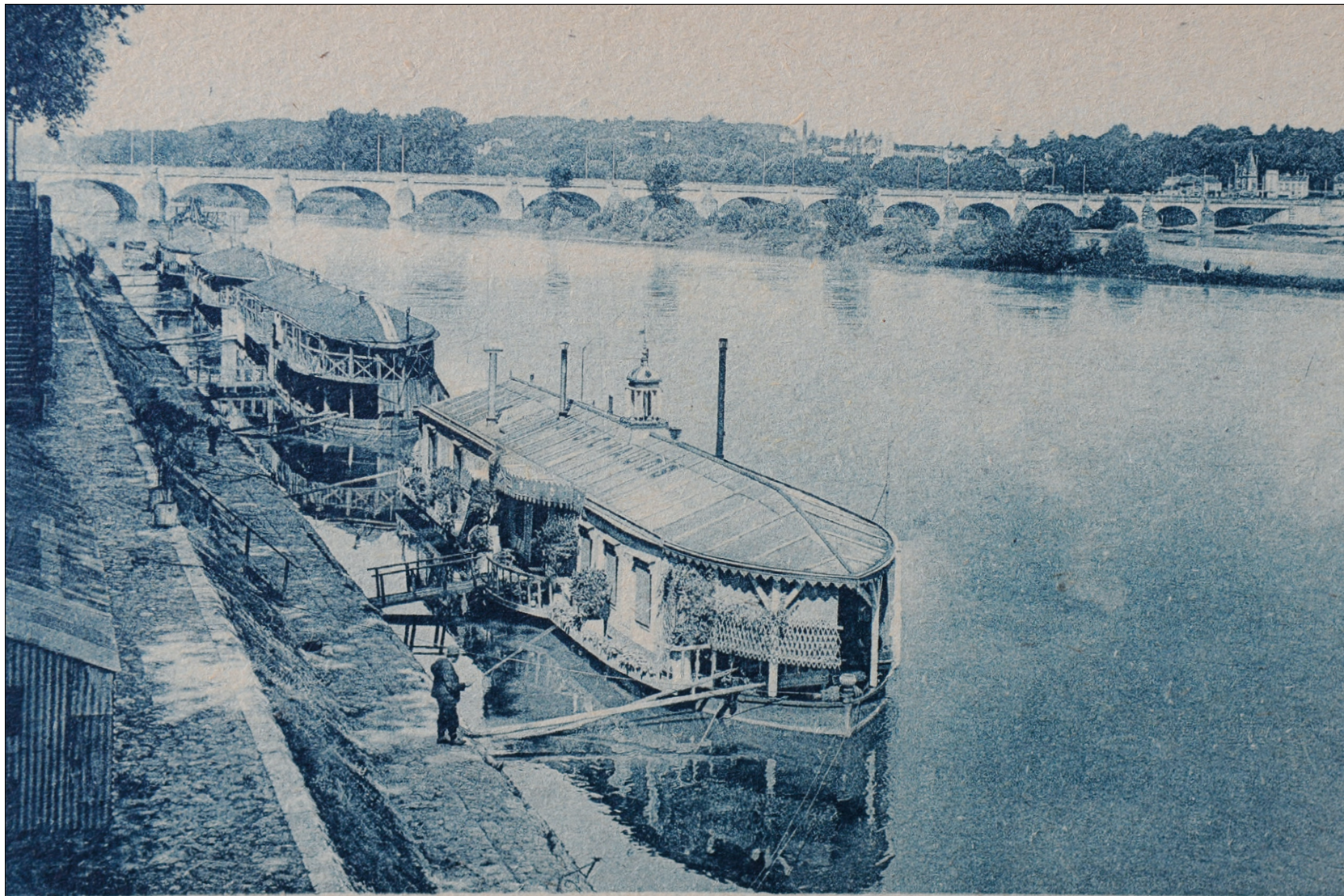
! Page suivante - Ancrés aux quais des villes, à Tours notamment,
les bateaux-lavoirs étaient au début du XX^e siècle un lieu social.
Les femmes y lavaient leur linge tout en bavardant allègrement.

Hommes de tempérament, les mariniens avaient pour beaucoup une vraie gueule d'atmosphère. Portant un anneau d'or à l'oreille gauche, un chapeau noir à large bord, un mouchoir rouge au cou et une blouse de drap bleu sur une culotte de droguet épais, ces chalandoux que l'on disait « vilains sur terre, seigneurs sur l'eau » aimaient en découdre avec ces paysans rivés à leurs terres, à coup d'injures telles que « cul-terreux ! ». Lequel terrien répliquait avec des invectives du genre « chie dans l'iau ! ». Le spectacle était il est vrai pittoresque lorsque des bataillons d'eau douce se plaisaient à baisser culotte au bord de l'eau, le plus près possible des bateaux-lavoirs. Les sobriquets imagés de ces joyeux drilles en disaient long : de Forte Pogne à Beau Dard et Panse de Bique, que de personnages au caractère trempé, sacrément paillards : « Ces gars-là, c'est comme les bateaux, y s'mènent par le cul ! », disait-on dans les chaumières. L'assurance hautaine, ils sont prompts à se quereller.

Ambiance assurée dans les cabarets voisins, où ils aiment bambocher à plein gosier. Combien de troquets durent d'ailleurs fermer quand le chemin de fer fit s'échouer ces milliers de gabares ? Car ces forts en gueule avaient une soif inextinguible. Ainsi, un jour de 1784, un équipage de onze hommes, qui menait sur la Mayenne une gabare chargée de vin, fut tellement affriandé par la cargaison qu'ils s'ouvrirent une première barrique de deux cent cinquante pintes et s'en ouvrirent une seconde. Chauffés par le vin, pris d'une ébriété dévastatrice, ils poussèrent la friponnerie jusqu'à consommer seize barriques, soit près d'une barrique et demie par homme d'équipage et pour un seul voyage.

© DR





75 — Angers - La Loire et la Maine navigables - Le Bateau à vapeur « Le Fram »
amarré au quai Gambetta à Angers



...viver, édit., Angers



! Page précédente - « Ne plus adapter le fleuve au bateau, mais le bateau au fleuve » : long de 40 m, large de 4,50 m, d'un creux de 1,10 m, le Fram circula sur la Loire de 1898 à 1909. Lancé par le directeur de la chocolaterie Poulain, à Blois, qui ne pouvait se résigner à voir la Loire mourir, il fut le dernier chaland à vapeur à tenter, en vain, de concurrencer le chemin de fer.

! Les bateliers aimaient jouer à l'aluette, ce jeu de cartes consistant, à grand renfort de mimiques, à faire deviner son jeu à son partenaire. C'était à qui inventait les tics les plus drolatiques, codes secrets d'une tricherie autorisée, dans la fumée des pipes.

Combien d'autres anecdotes autour de ces bateliers, celle notamment du perroquet Ver-Vert, célébré par le poète Gresset. Les visitandines, l'ayant élevé dans leur couvent de Nevers et nourri d'un pieux vocabulaire tout à fait édifiant, eurent en effet la mauvaise idée de l'envoyer aux visitandines de Nantes, qui avaient souhaité l'entendre. Mais le voyage était long et les mariniers, fort grossiers, à tel point qu'arrivé à Nantes, Ver-Vert se mit à lancer de telles bordées d'injures – bougre ! foutre ! corbleu ! – que les nonnes, scandalisées, s'enfuirent en se signant et en se bouchant les oreilles.

De marchands voyageant pour leur négoce en pèlerins se rendant à la basilique Saint-Martin de Tours, et de grands personnages convoqués çà ou là en littérateurs à la plume fertile, les voyageurs contribuaient à la dynamique du fleuve, portés par des coches d'eau, qui connurent leur âge d'or dans la première moitié du XVIII^e siècle. En 1779, un édit royal avait établi une navigation régulière de Roanne à Nantes, en trois tronçons. Pour se rendre d'Orléans à Nantes, il fallait alors huit jours et il n'en fallait pas moins de quinze pour la remontée. Les troubles de la Révolution mirent provisoirement fin au trafic. Les quelques sapines qui descendirent encore la Loire auraient été utilisées à Nantes par le sanguinaire Carrier pour noyer des prisonniers vendéens.

! Avec les bateaux de fer et les inexplosibles, on comptait les passagers par dizaines de milliers. En 1842, on en dénombra 180 000 entre Nantes et Angers et 75 000 entre Angers et Orléans. Un service était aussi assuré entre Orléans et Nevers : la descente se faisait en un seul jour, la remontée, en deux.

! Page suivante - Imposante silhouette élancée à la modernité triomphante, le pont transbordeur de Nantes fut ouvert en 1903. Des câbles obliques soutenaient le tablier, très haut, articulé grâce à des contrepoids suspendus à ses extrémités.

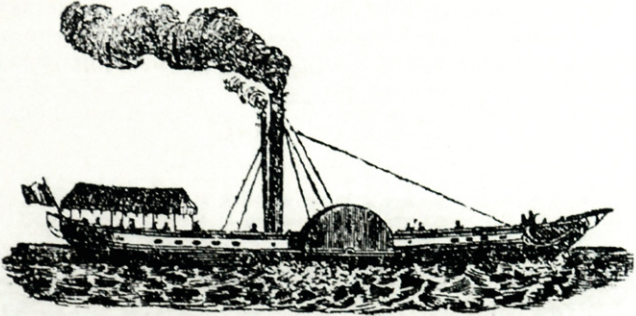
Avec l'apparition de la machine à vapeur, la Loire reprit son souffle. Lancé par deux consuls américains en France, le premier vapeur de bois, baptisé La Loire, commença ses voyages entre Nantes et Paimboeuf en 1822, précédant un Nantes-Angers qui nécessitait un passeport pour passer d'un département à l'autre. Il fallait alors seize heures pour couvrir ces quatre-vingt-dix kilomètres contre le courant. Vinrent ensuite les premiers bateaux de fer, le Vulcain de tôle ayant en 1834 relié Nantes à Orléans. Un Vulcain de triste mémoire puisqu'il fut le théâtre de la première explosion de chaudière, tandis que celle du Riverain fit vingt morts et vingt blessés : « Tous sont descendus à Ancenis, quelques-uns en partie brûlés, se traînent, la peau pendante, dans les maisons de la ville pour chercher un refuge. »

Ce fut à la suite de ces accidents que s'élançèrent les inexplosibles, plus rassurants par leurs cloisons renforcées entre moteurs et chambres des passagers. De faible tirant d'eau, ils couvraient Nantes-Orléans en trois jours, Les Paquebots de la Loire ayant relevé le défi en deux jours seulement. La croisière paraissait plaisante, à en croire un certain Colas de La Noue qui, en 1841, rédigea un guide de la Loire entre Angers et Nantes, où il traita des « délices de la vapeur » : « Sur un bateau à vapeur on peut choisir son voisinage, aller d'une chambre à l'autre, se mêler à la conversation des dames... A celles-ci un salon particulier est réservé au restaurant, de petites tables sont dressées dans le salon intérieur : les sociétés se réunissent, des mets variés et succulents paraissent et disparaissent promptement. Un bon vin de pays sympathise parfaitement avec les beefsteaks et les volailles délicates dont le chef s'est prudemment et abondamment pourvu. »

INEXPLOSIBLES DE LA HAUTE-LOIRE.
1840

Départ pour NANTES
Tous les jours impairs

Départ de NANTES
Tous les jours impairs.



BATEAUX A VAPEUR
En Fer et INEXPLOSIBLES, par brevet d'invention.
Service régulier
ENTRE ORLÉANS ET NEVERS,
PAR GIEN, BRIARE, COSNE, SANCERRE ET LA CHARITÉ.
Départ tous les deux jours.

<i>Remonte en deux jours.</i>		<i>Descente en un seul jour.</i>
D'ORLÉANS, les jours impairs à 5 h. du matin.		DE NEVERS, les jours impairs à 5 heures du matin.
DE NEUVY, les jours pairs, à 5 h. du matin.		

Service régulier
ENTRE ORLÉANS ET NANTES,
PAR BLOIS, TOURS ET SAUMUR (CORRESPONDANCE AVEC ANGERS).
Les INEXPLOSIBLES correspondent par NANTES avec PAIMBOEUF et BORDEAUX, par Paquebots à vapeur, et par NEVERS avec MOULINS, LYON et le Midi.