

# La Marine de Loire

au XVIII<sup>e</sup> siècle



Organisation  
des Nations Unies  
pour l'éducation,  
la science et la culture



Val de Loire entre  
Sully-sur-Loire et Chalonnes  
inscrit sur la Liste du  
patrimoine mondial en 2000

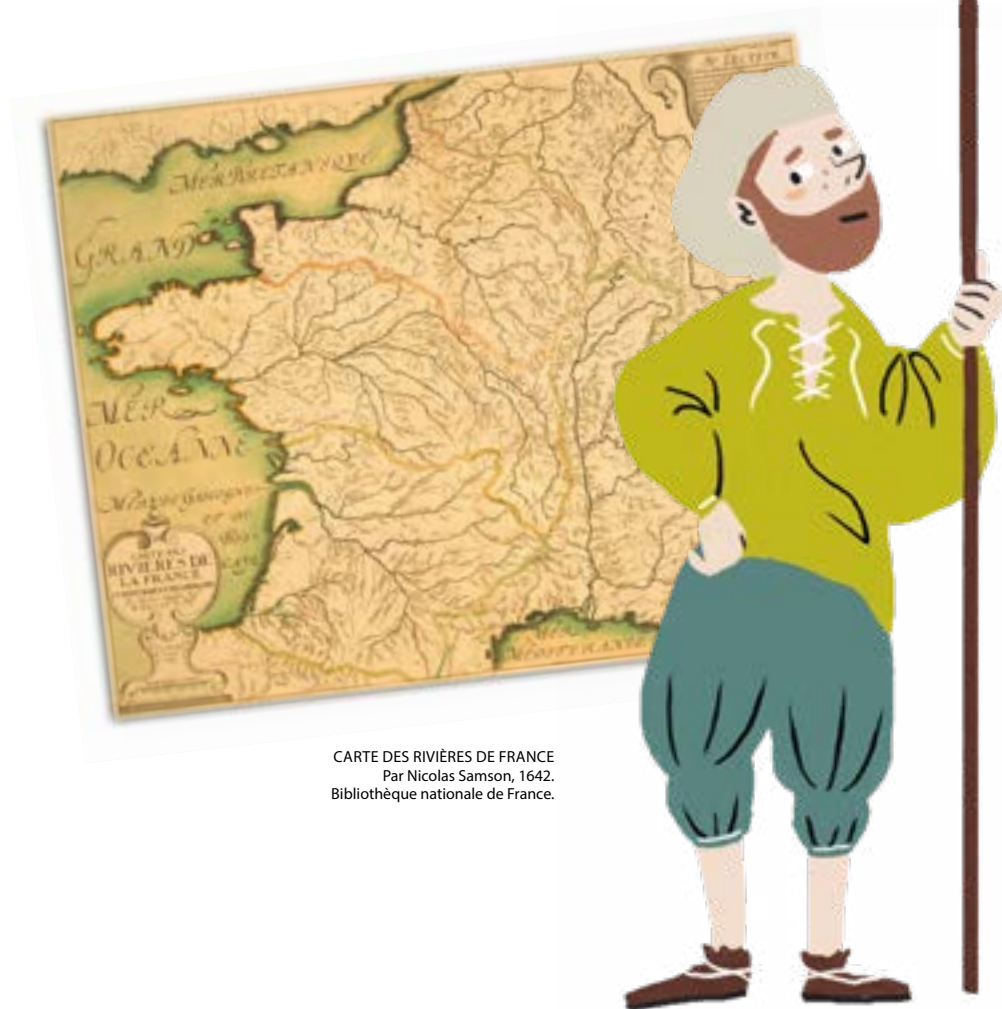
LES ACTEURS DE LA MARINE

LE COMMERCE

LES NOUVEAUX BESOINS

LA VIE DES HOMMES

# Les acteurs de la Marine de Loire



CARTE DES RIVIÈRES DE FRANCE  
Par Nicolas Samson, 1642.  
Bibliothèque nationale de France.

## I. LA LOIRE, LE PLUS LONG FLEUVE DE FRANCE

1 - La Loire et ses affluents forment un axe commercial longtemps utilisé pour le transport de toutes sortes de marchandises. Quelle est la longueur de la Loire ?

- ☐ A 527 kilomètres
- ☐ B 843 kilomètres
- ☐ C 1 012 kilomètres

2 - Parmi ces rivières, lesquelles sont des affluents de la Loire ?

- ☐ A Le Cher
- ☐ B La Meuse
- ☐ C La Maine
- ☐ D L'Oise

VUE DE BLOIS PRISE DU FAUBOURG DE VIENNE, 1784.  
Aquarelle de Charles-François Mandar, collection particulière. Cliché Bernard Renoux.



## II. LES MARCHANDS

3 - Dans son activité d'intermédiaire, le marchand est polyvalent et doit posséder de nombreuses connaissances. Quelles pouvaient-être ses tâches ? (3 réponses possibles)

- ☐ A Proposer des promenades sur la Loire
- ☐ B Acheter les marchandises et négocier les prix
- ☐ C Employer les voituriers par eau et organiser le transport
- ☐ D Goûter l'ensemble des produits pour vérifier leur qualité
- ☐ E Trouver des clients

4 - Où se trouvait la plus grande place commerciale liée à la Marine de Loire ? (1 réponse possible)

- ☐ A Tours
- ☐ B Blois
- ☐ C Orléans



AFFICHE LOUANT LES BIENFAITS DU ROI LORS DE LA DÉBÂCLE DE 1784.  
Bibliothèque nationale de France.

### III. LES VOITURIERS PAR EAU

5 - Les "voituriers par eau" sont des marins qui transportaient les cargaisons destinées à différents marchands. Comment faisaient-ils pour reconnaître ce qui revenait à chacun ?

- ☐ A Ils utilisaient des emballages de couleurs différentes
- ☐ B Ils marquaient les marchandises avec les initiales du marchand ou avec un symbole distinctif
- ☐ C Les marchandises étaient rangées dans différents conteneurs

6 - Les voitureurs par eau doivent aller le plus vite possible et prennent de la marchandise complémentaire en cours de route. Ils ne s'arrêtent qu'en cas de force majeure. Dans quels cas ces marins étaient-ils obligés de stopper leur route ? (2 réponses possibles)

- ☐ A Lors des grandes crues
- ☐ B Lorsque les eaux étaient trop basses pour naviguer
- ☐ C Lors de la fête nationale
- ☐ D Lorsque les températures étaient trop élevées

7 - Qu'est-ce qu'une lettre de voiture ? (1 réponse possible)

- ☐ A Un justificatif de transport pour se faire payer à l'arrivée
- ☐ B Un carnet d'entretien du bateau
- ☐ C Un carnet dans lequel le marinier notait son itinéraire

8 - Penses-tu que ce métier existe encore aujourd'hui ?

- ☐ A Oui
- ☐ B Non



LETTRE DE VOITURE DE 1739.  
Archives départementales de Loir-et-Cher.  
Cliché Françoise de Person.

### IV. LA LOIRE, UN FLEUVE DIFFICILE

9 - En Loire, les grosses crues sont fréquentes : elles déplacent les bancs de sable ce qui modifie le chenal de navigation et elles rendent le passage sous les ponts dangereux. Les crues peuvent faire rompre les levées le long de la Loire. Qu'est-ce qu'une levée ? (1 réponse possible)

- ☐ A Une digue édiflée pour protéger la vallée contre les inondations
- ☐ B Un port où sont déchargées les marchandises
- ☐ C Un petit pont de bois

10 - Peut-on encore voir les levées ?

- ☐ A Oui
- ☐ B Non



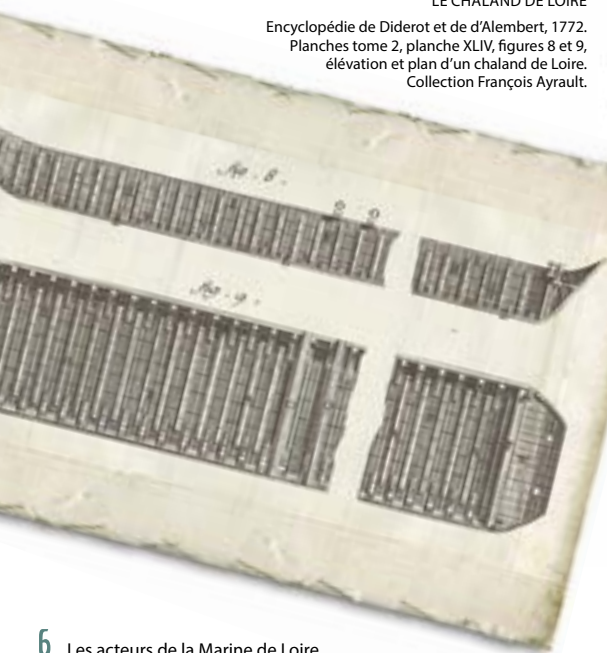


## V ET VI. LE CHALAND DE LOIRE ET LES SEIGNEURS DE L'EAU

**II - Les bateaux doivent être adaptés aux conditions de navigation de la Loire. Le chaland de Loire est un bateau de très grande taille, qui peut transporter jusqu'à 50 tonnes de marchandises. Son fond est plat, ce qui lui permet de naviguer dans très peu d'eau. Quelle est la hauteur d'eau minimale pour que le chaland puisse naviguer ?**

- A** 30 centimètres
- B** 80 centimètres
- C** 180 centimètres

LE CHALAND DE LOIRE  
Encyclopédie de Diderot et de d'Alembert, 1772.  
Planches tome 2, planche XLIV, figures 8 et 9,  
élévation et plan d'un chaland de Loire.  
Collection François Ayrault.



**12 - L'achat de bateaux, le transport et la main d'œuvre coûtent cher. Pour réduire les tarifs, les voituriers utilisaient des trains de bateaux. Qu'est-ce qu'un train de bateaux ?**

- A** Le train de bateaux se compose de 5, 6 et même 8 bateaux. Le 1<sup>er</sup> est le chaland, le 2<sup>e</sup> le tirot, et le 3<sup>e</sup> le sous-tirot ; les autres sont des allèges.
- B** Le train de bateaux propulse les bateaux grâce à un moteur à vapeur
- C** Lorsque le niveau d'eau est trop faible, les marchandises sont transportées par le chemin de fer



**13 - L'immense voile du chaland lui permet d'utiliser au mieux le vent pour avancer. En l'absence de vent, que faisaient les mariniers ?**

(2 réponses possibles)

- A** Ils utilisaient des rames
- B** Ils s'arrêtaient et repartaient quand le vent reprenait
- C** Ils halaient «à la bricole»

PANORAMA DE BLOIS  
Vers 1798, de Henri-Joseph Van Blarenberghe.  
Musée des Beaux-arts de Blois, cliché Daniel Lépissier.



**14 - À quoi servait un bâton de marine ? (2 réponses possibles)**

- A** À mesurer la profondeur d'eau
- B** À diriger le bateau pour le mettre dans la bonne direction
- C** À reconnaître un marinier lorsqu'il est à terre

**15 - Observe la Loire, vois-tu des bateaux de commerce ?**

- A** Oui
- B** Non

## VII. BALISER LA LOIRE POUR FACILITER SA NAVIGATION

16 - Pour être navigable, la Loire devait être balisée. C'est un travail considérable. Quand les campagnes de balisages avaient-elles lieu ?

- ☐ A Tous les ans durant l'été
- ☐ B En hiver
- ☐ C Durant les crues

17 - Le chenal est le bras du fleuve qui concentre la majeure partie des eaux et la force du courant. C'est donc la partie de la Loire qui est habituellement naviguée. Qui s'occupait de baliser et de nettoyer le chenal ?

- ☐ A Les baliseurs
- ☐ B Les habitants des bords de Loire
- ☐ C Un service de la mairie



LA NAVIGATION EN TRAIN DE BATEAUX  
Faïence de Nevers Marie Joneau, 1787.  
Musée du château de Saumur.

# Le commerce



## VIII. À X. LE TRANSPORT DES PRODUITS

18 - Tout ce qui est nécessaire à la vie circule sur la Loire. Quels sont les principaux produits transportés ? (3 réponses possibles)

- ☐ A Le bois et la pierre
- ☐ B La laine
- ☐ C Les vins
- ☐ D Le sel
- ☐ E Le plastique





**19 - Le sel était un produit très précieux et dont la population ne pouvait pas se passer. De nuit comme de jour, les bateaux qui transportaient le sel étaient surveillés pour éviter les vols. Certains voituriers organisaient même un trafic de sel. Comment s'y prenaient-ils ?**

- A** Ils remplaçaient une partie du sel par de la farine
- B** Ils retiraient les sacs de sel du bateau puis faisaient croire à un naufrage
- C** Ils payaient les officiers de la gabelle pour pouvoir prélever une partie du sel

**20 - Les pierres, pour la construction des châteaux et des ponts, sont acheminées par voie d'eau car elles sont lourdes et volumineuses. Elles viennent souvent de très loin. D'où ? (2 réponses possibles)**

- A** De Paris
- B** D'Apremont sur l'Allier
- C** De Montrichard sur le Cher

DEUX CHALANDS SUR LE CHER DEVANT CHENONCEAU  
Vue latérale du château de Chenonceau. Gravure de Perdoux et Bourgeois, vers 1820. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.



#### BATEAU CABANÉ

Assiette représentant un bateau cabané destiné au transport des voyageurs, conduit à la bourde par un marinier.

Faïence de Nevers, fin XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.



#### LE PERROQUET VER-VERT

Œuvres choisies, Gresset, Paris Saugrain, in-12, quatre planches gravées par J.-B. Simonet et A.D. Duhamel, d'après Jean-Michel Moreau le Jeune, 1793 ou 1794 (an II). Cliché Musée de la marine de Loire. Châteauneuf-sur-Loire.

## XI. LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

**21 - Les marchandises ne sont pas les seules à voyager sur la Loire. Les voyageurs peuvent aussi emprunter certains bateaux : les cabanes qui tirent leur nom de l'abri dont elles sont équipées. Comment est organisé ce service de transport ?**

(2 réponses possibles)

- A** Les prix sont libres
- B** Les prix sont modiques et fixes
- C** Les départs ont lieu trois fois par semaine à des points déterminés
- D** Les départs ont lieu quand les voyageurs sont assez nombreux

**22 - Le voyage à plusieurs est un moment d'échange et de partage. Que pouvait-on faire sur le bateau ?**

(2 réponses possibles)

- A** Jouer aux cartes et lire
- B** Ecouter la radio
- C** Aider les mariniers à réaliser les manœuvres
- D** Demander à s'arrêter dans chaque port pour faire du tourisme

# Nouveaux besoins, nouveaux horizons

## XII. À XIII. LE TRANSPORT DU SUCRE ET DU CAFÉ DEPUIS LES ANTILLES

23 - Le café, le thé et le chocolat deviennent des boissons à la mode en France au 18<sup>e</sup> siècle. On les boit sucrées. A cette fin, la culture de la canne à sucre se développe aux Antilles dans des grandes exploitations où travaillent des esclaves.

Au 19<sup>e</sup> siècle, Auguste Poulain, chocolatier, établit un atelier sur les bords de Loire, dans lequel il produit un cacao à déguster. Dans quelle ville était-il installé ?

- ☐ A À Nantes
- ☐ B À Blois
- ☐ C À Nevers



MOULE À PAIN DE SUCRE

Moule en poterie dans lequel on verse le sirop, il donne sa forme au pain de sucre. Terre cuite, XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.

24 - Le sucre brut des Antilles est débarqué à Nantes puis transporté par bateaux vers Angers, Saumur et Orléans pour être raffiné. Comment ?

- ☐ A Après cuisson, le sirop de sucre était versé dans des moules à pain de sucre ; le sirop s'égouttait et puis le sucre cristallisait
- ☐ B Les ouvriers mélangeaient le sucre brut avec du charbon de terre et le faisaient cuire
- ☐ C Le sucre était raffiné à l'aide d'une broche en fer



25 - Le transport par bateau était long et difficile. Actuellement, il faut un peu plus de 2 heures en voiture pour relier Nantes et Tours. Combien de temps fallait-il en bateau ?

- ☐ A Une journée
- ☐ B Un mois
- ☐ C Six mois

## XIV. LA MARINE ROYALE

26 - Les mariniers de Loire sont considérés comme de bons matelots et certains d'entre eux vont donc intégrer la Marine Royale. Les négociants et les marchands se sont plaints de cette décision du roi. Pourquoi ?

- ☐ A Les marchands n'avaient plus assez de clients
- ☐ B Il n'y avait plus assez de voituriers sur la Loire si bien que le prix des transports a augmenté
- ☐ C Les mariniers veulent naviguer exclusivement en mer et plus sur la Loire

POT À MÉLASSE

Pot dans lequel on recueille la mélasse. XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire. Cliché Sophie Carles.



## XV. LES RISQUES DE NAVIGATION EN LOIRE

**27 - De nombreux bateaux naviguent sur la Loire. Pour prévenir les accidents, un arrêt royal de 1703 instaure un "code de la rivière". Quel bateau a la priorité en pleine rivière ?**

- A** Le bateau descendant doit laisser passer celui qui monte
- B** Le bateau descendant a priorité sur celui qui monte
- C** Les deux bateaux s'arrêtent et décident ensemble de celui qui passera le premier

**28 - Les voituriers par eau n'ont pas d'assurance. En cas de naufrage, les marchandises sont abîmées, ce qui entraîne un coût financier important. Pour ne pas perdre trop d'argent, les mariniers récupèrent les marchandises tombées à l'eau. Que faisaient-ils des produits mouillés ?**

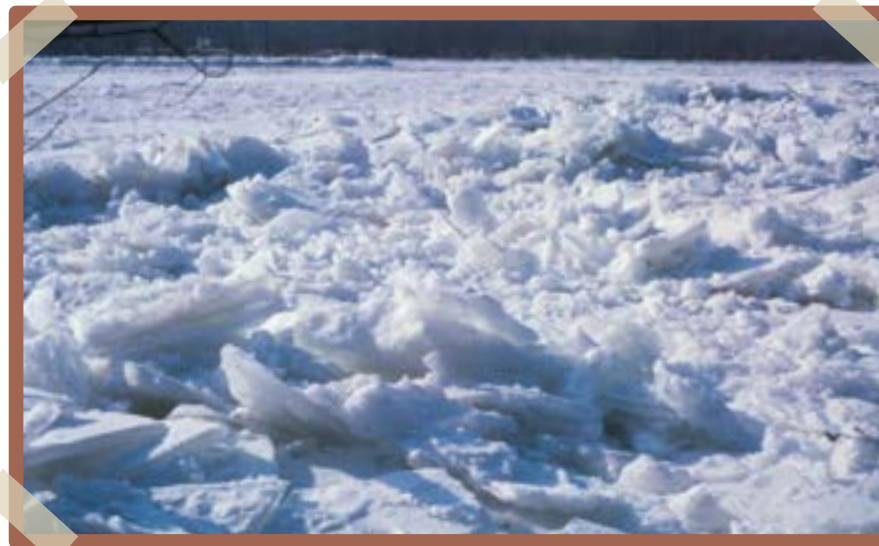
- A** Ils les gardaient pour eux
- B** Ils les donnaient aux riverains du fleuve
- C** Ils les faisaient sécher sur les berges pour pouvoir les ré-embarquer et les transporter comme prévu

**29 - Des conflits pouvaient être causés par les moulins à bac. Pourquoi ?**

- A** Les meuniers plaçaient les moulins à bac là où le courant était le plus fort, soit là où naviguaient les bateaux
- B** Les moulins à bac étaient trop imposants et bloquaient le passage des bateaux
- C** Les moulins à bac faisaient baisser le niveau d'eau du fleuve



NAUFRAGE DEVANT MEUNG-SUR-LOIRE, 25 MAI 1784  
Procès-verbal établi à la réquisition de René Giron, voiturier par eau d'Orléans, devant le notaire. Durant le naufrage, plusieurs balles de bonneterie, draperie et couverture ont été mouillées.  
Cliché Françoise de Person.



EMBÂCLE DE LA LOIRE EN 1963  
Cliché Paul Lorain.

## XVI. LE TRANSPORT FLUVIAL OU LE TRANSPORT ROUTIER

**30 - Au 18<sup>ème</sup> siècle débute la construction d'un grand réseau de routes. Le transport des marchandises par la route se développe mais présente des inconvénients. Quels étaient-ils ? (2 réponses possibles)**

- A** Le transport par la route coûtait cher
- B** Il n'y avait pas assez de charrettes pour tous les transports
- C** Il y avait beaucoup de brigands sur les routes
- D** Le transport par route était très lent



MOULIN-BATEAU

Sur la Loire, ces moulins flottants consistent en deux embarcations le bac et la « foirine » entre lesquels tourne la roue. Ils sont une grande gêne pour la navigation.

**31 - Quel était le principal avantage du transport par bateaux ?**

- A** La contenance des bateaux était plus importante que celle des charrettes
- B** Le transport par bateaux était plus rapide
- C** Les bateaux pouvaient naviguer par tous les temps

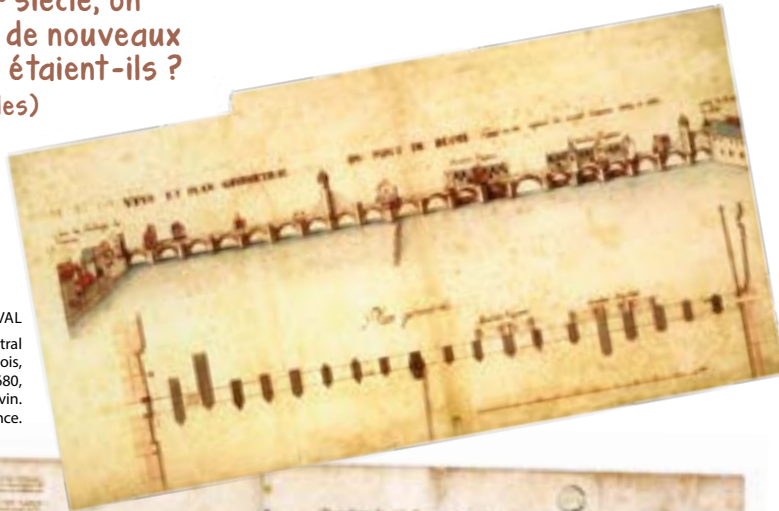


## XVII. L'EMBELLISSEMENT DES VILLES

32 - Le développement du transport des marchandises sur la Loire permet le développement des villes. Au 18<sup>e</sup> siècle, on construit alors de nouveaux ponts. Comment étaient-ils ? (2 réponses possibles)

- A Les nouveaux ponts étaient pratiquement plats
- B Ils n'avaient plus d'arches
- C Les piles étaient plus nombreuses et plus larges
- D Les piles étaient plus solides et moins nombreuses

LE PONT MÉDIÉVAL  
Vue et plan géométral  
du pont de Blois,  
dans les années 1680,  
par Nicolas Poictevin.  
Bibliothèque nationale de France.



À BLOIS, LE PREMIER  
D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION  
Plan et élévation du pont de Blois  
commencé le premier may 1717.  
Archives départementales de Loir-et-Cher.



# La vie des hommes



UNE FAMILLE DE MARINIERS  
Assiette de Nevers Paul Bénard, 1774.  
Collection André Supiot.

## XVIII. LES FORTUNES BATELIÈRES ET MARCHANDES

33 - Les mariniers ou bateliers et les marchands travaillent ensemble mais ils n'ont pas le même mode de vie. Les mariniers font parfois fortune mais ils peuvent tout perdre à cause des naufrages. Comment s'organisaient-ils pour s'entraider ? (2 réponses possibles)

- A Ils se réunissaient au sein de confréries religieuses
- B Ils s'associaient parfois et partageaient leurs revenus équitablement
- C Ils vivaient en communauté et partageaient tout

34 - Ce sont les marchands qui profitent le plus du commerce sur la Loire. Ils sont reconnaissables à leurs riches vêtements et à leurs habitations. Comment étaient leurs maisons ?

- A Les marchands habitaient des « domiciles mobiles »
- B Les marchands vivaient dans de belles demeures
- C Les marchands habitaient dans de petites maisons avec une parcelle de terre

LE COMMERCE ANIME LA VILLE D'ORLÉANS  
Vue de la ville d'Orléans en 1761, par Aignan-Thomas Desfriches.  
Cliché Françoise de Person.



## XIX. LA LOIRE, UN CARREFOUR D'ÉCHANGE

35 - Les ports sont de simples lieux d'embarquement, de débarquement et de stockage des marchandises. Des ports modernes sont construits au 18<sup>e</sup> siècle. Comment sont-ils aménagés ? (3 réponses possibles)

- A Ils sont pavés
- B Des auberges sont installées en bordure des quais
- C Des remparts sont construits pour séparer les ports de la ville
- D Des rampes sont construites pour faciliter le déchargement des marchandises
- E Des anneaux d'amarrage sont scellés

La vie des hommes

Nouveaux besoins, nouveaux horizons

Le commerce

Les acteurs de la marine de Loire

Réponses au questionnaire

- 17 - A
- 16 - A
- de chalands et de futreaux. B
- principalement de toutes cabanées, formes traditionnelles. Il s'agit eux-mêmes en s'inspirant des Les marinières les construisent quelques bateaux sur la Loire. Cependant on peut voir
- 15 - C
- 14 - A
- 13 - B
- 12 - A
- 11 - B
- d'inondation. A
- protéger le territoire du risque de Loire. Elles continuent de visibles aujourd'hui sur les bords
- 10 - Les levées sont encore
- 9 - A
- dans l'exposition n'existe plus. B
- marchand comme il est présenté par la route ou le rail. Le métier de marchandises sont transportées eau n'existe plus sur la Loire. Les
- 8 - Le métier de voiturier par
- 7 - A
- 6 - A
- 5 - B
- 4 - C
- 3 - B
- 2 - A
- 1 - C



**Ce livret accompagne l'exposition  
" La Marine de Loire au XVIII<sup>e</sup> siècle "  
réalisée en 2005 par la Mission Val de Loire  
pour le compte des Régions  
Centre-Val de Loire et Pays de la Loire**

**MODE D'EMPLOI**

Les nombres écrits en chiffres romains (XIX, XX...) désignent les numéros de panneaux de l'exposition. Les nombres en chiffres arabes sont les numéros de questions.

•

Ce livret peut être utilisé dans le cadre scolaire ou hors cadre scolaire, en classe ou en famille, et même entre copains et copines.

•

En présence de l'exposition ou bien en consultant l'album qui reprend tous les contenus édité par Loire et Terroirs Éditions.

•

Ou encore, en téléchargeant les différents panneaux qui la composent sur le site internet valdeloire.org : <http://www.valdeloire.org/Ressources/Expositions-itinerantes/La-marine-de-Loire-au-XVIIIe-siecle> (sinon il suffit de taper La marine de Loire au XVIII<sup>e</sup> dans la barre de recherche).

**QUI A FAIT QUOI ?**

**POUR L'EXPOSITION ET L'ALBUM :**

Conception des textes et recherche iconographique : Françoise de Person

Comité d'experts : Philippe Auclerc La Loire et ses terroirs, François Ayrault de l'association  
batellerie traditionnelle L'enchème, Catherine Dupraz conservateur  
du Musée de la Marine de Loire à Châteauneuf-sur-Loire

Conception graphique : Christophe Bonté

Coordination : Rémi Deleplanque

•

**POUR CE LIVRET :**

Conception du questionnaire : Anne-Charlotte Livet  
avec les conseils de Claire Girault-Labalte

Graphisme et illustrations : Cynthia Thiéry

Relecture : Françoise de Person

MISSION VAL DE LOIRE  
PATRIMOINE MONDIAL

