

CHÂTELLERAULT

Pauvres mariners, riche économie fluviale

Le développement fluvial de Châtellerault tel que nous le présente Geneviève Cerisier-Millet offre une belle et assez rare occasion de réfléchir aux dynamiques économiques de notre région.

Son livre nous donne une des descriptions les plus précises et les plus documentées de la vie des Picart, Dréau, Rossignol, Galais et de quelques autres qui firent, des environs de 1680 à 1852, les beaux jours de la batellerie châtelleraudaïse.

En 1520, Anne de Bourbon, duchesse de Châtellerault, accorde à ses sujets le droit de naviguer sur la Vienne. Cinq ans après Marignan, sous le règne de François I^{er}, un peu plus de cinq cents ans après l'installation de la ville au confluent de la Vienne et du Clain, c'est le lancement d'une activité de transport dans la nouvelle cité du nord du Poitou. Ce qu'on appellerait aujourd'hui du transport routier interrégional, TIR, émerge là. Car ce sont de véritables "camions" voyageant souvent en convoi d'au moins quatre embarcations que le fleuve va porter pour 70 km de Vienne, jusqu'au vaste domaine fluvial de la Loire, connecté à Paris par les canaux de Briare et d'Orléans.

Toues et autres chalands mâtés qui parcourent ces ondes ont l'avantage du prix. Geneviève Cerisier-Millet estime le rapport de 1 centime la tonne par l'eau à 5 centimes par la route dans les débuts du XIX^e siècle. Ces gabarres, comme on les appelle aussi, pèsent aux environs de 20 t et transportent,

à pleine charge, jusqu'à 80 t. Elles vont à Saumur et à Chinon, surtout à Nantes et à Paris. Et livrent des pierres meulières, des ardoises, des denrées agricoles, beaucoup de vins et d'eaux-de-vie. Aux plus belles années du XVIII^e siècle, un visiteur de l'époque estime qu'il part environ 4000 bateaux, de toute nature, chaque année.

TAVERNES ET CHARPENTIER. Mais le transport par eau n'est pas une activité solitaire. Bateliers ou mariners génèrent toute une série d'autres activités. Des charpentiers de marine, bien sûr, mais tout voiturier par eau possède son propre savoir-faire et entretient, à bord et chez lui, ses bateaux par de nombreux travaux et offices notamment en hiver. Il entretient donc avec d'autres métiers de nombreuses connivences. Pendant une période, toute la rive gauche est peuplée de tavernes et de charpentiers. Sous le Consulat, un sous-préfet y recense 30 charpentiers, le double dans l'arrondissement. Mais il faut aussi des voiles, qui peuvent aller jusqu'à 17 m de haut, des clous, des agrès et cordages, et encore des coffres et des ustensiles. Ce qui fait dire à un autre fonctionnaire que Châtellerault est la plus industrielle des villes du département, dont il dit par ailleurs qu'il n'a ni débouché ni commerce. Revenons aux tonneliers qui conservent les marchandises et aux aubergistes qui hébergent ces hommes. Au nombre de

12 en 1774, les cabarets servaient de lieu d'organisation du trafic et nombre de contrats de transport s'y négociaient. Les Châtelleraudais évoquent encore avec une certaine nostalgie l'auberge des Trois Rois ou celle du Grand Monarque, dont les arrière-salles ne furent pas seulement des lieux d'affaires mais aussi des lieux politiques et d'animation des mouvements sociaux ultérieurs.

Par la minutie de ses descriptions, ce gros livre permet de comprendre une activité dans sa longue évolution. On ne poursuivra pas plus loin sa présentation qui évoque pourtant en de nombreux endroits une précieuse histoire économique de nos territoires. C'est l'une des contributions importantes de cette étude, éclairer un peu des usages et des repères de territoires que nous recevons sans toujours bien les comprendre. Ce livre projette sur la Vienne, tant le département que la rivière, une lumière qui complète bien ce que nous savions déjà au travers des travaux de l'inventaire du patrimoine industriel : jusqu'au chemin de fer, ce sont les rivières et les fleuves qui portaient nos économies, selon une trame de circulation que nous avons oubliée.

Bien d'autres aspects, plus sociaux, autour de la vie des mariners, de leurs maisons et de leur vie sur les bateaux, au long de leur voyage, mais aussi autour de l'épisode révolutionnaire méritent le détour. On émettra un seul regret, celui de ne pas toujours bien y voir Châtellerault. Est-ce la connaissance de la ville qui fait croire à l'auteur que tout le monde la connaît aussi intimement qu'elle, est-ce la peur des répétitions ? Le lecteur qui n'est pas familier de la ville ne se repère pas toujours bien entre les paroisses, entre la ville et Châteauneuf, entre les faubourgs et les quartiers. Cela n'empêche nullement de découvrir une activité dont le chemin de fer coupa les jambes brutalement, et complètement, entre 1852 et 1854. Ce qui advint alors de ces bateliers, il faudra sans doute le découvrir dans les travaux du Centre châtelleraudais d'histoire et d'archive sur la vie ouvrière de Châtellerault. Mais c'est une autre histoire qui commence là.

Pierre Pérot

Les Mariners de la Vienne et de la Loire aux XVIII^e et XIX^e siècles. Châtellerault port d'attache, de Geneviève Cerisier-Millet, Geste éditions, coll. Archives de vie, 2010, 27 €

Lithographie de J. Langlumé, 1828, qui représente le port, rive gauche, côté Châteauneuf, en aval du pont Henri IV.

