

A toute vapeur !

La navigation sur
la Loire au XIX^e siècle

Préface

Un Fleuve, des Hommes... Réunis, ces deux éléments donnent naissance à une civilisation. Pendant des siècles, la Loire a permis le développement d'une histoire humaine, un rassemblement socio-culturel qui perdure de nos jours, une aventure où l'audace et le courage étaient intimement mêlés.

Se déplacer sur un fleuve, à la voile, à la descente et à la remonte, est une performance qui donne à la marine fluviale et à la marine de Loire en particulier, ses lettres de noblesse.

Si le XVIII^e siècle fut celui des Lumières, le XIX^e a développé l'innovation, découvert des techniques majeures, dont certaines ont influencé fortement la construction navale ligérienne. Deux inventions déjà presque anciennes ont constitué des apports novateurs à cette navigation : la construction métallique et la machine à vapeur.

Face aux caprices du fleuve, il a fallu concevoir, adapter, et donc faire progresser la technique. Comme toute action novatrice, cette navigation aura une importance considérable sur la vie sociale, économique, artistique et participera au développement d'un nouveau concept, celui du tourisme.

Ainsi s'est développée la société des Inexplosibles, qui a tenté de tenir tête au « rail », tandis que celui-ci tissait sa toile sur la France entière et bientôt sur toute l'Europe.

Le combat fut perdu. Pourtant, la disparition successive des marines à voile et à vapeur ne doit pas les laisser dans l'oubli.

Réalisé sur le modèle d'un bateau de 1837, l'*Inexplosible n° 22* donne à notre mémoire collective une chance de retrouver un passé proche, riche d'actions et d'intelligence. Il a également inspiré les grands visionnaires de la littérature romanesque et de science fiction que furent Stendhal ou Jules Verne.

Il était de notre devoir, alors que l'UNESCO a consacré la Loire au Patrimoine Mondial, de faire revivre la navigation sur notre fleuve. Ce rêve est revenu à la réalité.

Gérard DAVID, Maire de Châteauneuf-sur-Loire
Le Maire et les élus de la Ville d'Orléans
Le Président et les élus
de la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

Avant-propos

Dès 2006, un partenariat s'est engagé entre le musée de la marine de Loire et la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire, dans la perspective de la construction du bateau à vapeur *l'Inexplosible n° 22*, sur le modèle d'un bateau de 1837.

C'est donc tout naturellement que le musée a choisi de développer pour son exposition temporaire d'automne, cette courte mais riche histoire de la navigation à vapeur sur la Loire, à laquelle l'arrivée du chemin de fer, dès le milieu du XIX^e siècle, a mis un point d'arrêt.

Le thème a été peu traité ; il faut ici rendre hommage à H. E. Williamson, sujet britannique épris de la Loire, qui a défriché le sujet. En effet, sa découverte de la navigation à vapeur dont il ignorait tout jusqu'à sa première visite au musée de Châteauneuf-sur-Loire, il la doit à une carte postale, trouvée sur place, intitulée *Bateau à vapeur Inexplosible d'un tirant d'eau de 21 centimètres* : « cette découverte m'a piqué de curiosité, et je me suis trouvé déçu par le manque d'une documentation « toute faite » », exprime-t-il en 1984 dans le n° 40 du Bulletin de la Société des Amis du musée de la marine de Loire. Ses recherches assidues ont permis la sortie d'un ouvrage qui fait référence depuis ; sa mort, malheureusement, est intervenue avant la parution.

Nos recherches, aidées des auteurs qui ont bien voulu contribuer à l'enrichissement des connaissances sur le sujet, ont permis, grâce aux recours aux archives, de suivre entre autres le développement de la Compagnie des Inexplosibles de la Loire, et de saisir l'influence de cette nouvelle navigation sur la vie sociale, économique et artistique, non seulement dans les représentations figurées, mais jusque dans l'inspiration littéraire.

La position centrale d'Orléans sur la Loire comme plaque tournante vers Paris a été un des éléments fondamentaux qui ont assuré la prospérité de la ville jusqu'au XIX^e siècle.

Laurence de Lamaëstre
Attachée de conservation
du musée de la marine de Loire
Châteauneuf-sur-Loire

Organisation

Laurence de Lamaëstre

Attachée de conservation, musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire

Marie-Elsa Dantan

Assistante de conservation du patrimoine, musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire

Cette exposition et ce catalogue ont été réalisés grâce à la Direction Régionale des Affaires Culturelles du Centre, au Plan Loire Grandeur Nature, au Conseil Régional du Centre, au Conseil Général du Loiret, à la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire, et à la Ville de Châteauneuf-sur-Loire.

Remerciements

Que tous les responsables des collections et fonds d'archives publics suivants qui ont permis par leur concours, la réalisation de ce catalogue et de l'exposition trouvent ici l'expression de notre gratitude :

Charente-Maritime

Musée d'Orbigny-Bernon, La Rochelle

- Jean-Pierre Heintz, Directeur des Affaires culturelles
- Annie Dagout, Secrétariat documentation

Ile de France

Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine

- Laurent Roblin, Conservateur
- Marianne Castan, Adjointe au conservateur

Musée des arts et métiers, Paris

- Daniel Thoulouze, Directeur
- Jacques Maigret, Conservateur en chef
- Christiane Marçot, Département scientifique, Service des prêts
- Sylvie Maillard, Régisseur des collections
- Denis Pruvrel, Service de l'inventaire
- Karine Raczynski, Centre de documentation

Musée National de Céramique, Sèvres

- Antoinette Hallé, Conservateur général
- Marie-Chantal de Tricornot, Chargée des collections Américaines et des prêts
- Lionel Pinon, Service des prêts, régie des oeuvres

Loiret

Archives départementales du Loiret, Orléans

- Gérard Diwo, Directeur
- Annie Henwood, Conservateur en chef, Adjointe au Directeur
- Alexandra Martinez-Négrier, Assistante de conservation du patrimoine
- Franck Meunier, Photographe

Musées d'Orléans

- Isabelle Klinka, Conservateur en chef
- Catherine Gorget, Assistante qualifiée de conservation chargée du Musée historique et archéologique de l'Orléanais

Loir-et-Cher

Archives départementales du Loir-et-Cher, Blois

- Anne-Cécile Tizon-Germe, Directrice
- Jean-Noël Thibault, Service photographique

Château de Blois

- Elisabeth Latrémoillère, Conservateur
- Hélène Lebedel, Chargée des collections Beaux-Arts
- Claire Poumès, Documentation

Maine-et-Loire

Château-musée, Saumur

- Jacqueline Mongellaz, Conservateur en chef
- Françoise Hau-Balignac, Conservateur adjoint
- Nathalie Gadbin, Adjoint du patrimoine

C.P.I.E Loire et Mauges, Beaupréau

- Christophe Piton, Président
- Michèle Germain, Responsable communication

Musées d'Angers

- Patrick Le Nouène, Conservateur en chef
- Catherine Lesueur, Conservateur
- Véronique Boidard, Documentaliste

Nièvre

Conseil général de la Nièvre, Conservation des musées et du patrimoine, Nevers

- Jean-Michel Roudier, Attaché de conservation, adjoint au conservateur départemental
- Francis Dreyer, Assistant de conservation

Musée de la Loire, Cosne-sur-Loire :

- Didier Béguin, Maire
- Morgane Toulgoat, Attachée de conservation du patrimoine

Ville de Pouilly-sur-Loire

- Jean-Jacques Lété, Conseiller régional, Maire
- Catherine Fougère, Secrétaire générale

Nous saluons ici les collectionneurs privés qui ont également contribué à la réussite de cette exposition et de ce catalogue :

- Dominique Billereau,
- Jean-Michel Hervé,
- Jean et Annick Senotier,
- Et ceux qui ont préféré rester anonymes.

Il faut également citer, pour leur aide précieuse :

- Jacques Boislève,
- Yves Lecoœur,
- Bernard Le Sueur.

Nous remercions également tous les organismes qui ont répondu à nos demandes de documentation et nous ont ainsi aidé dans nos recherches : Archives départementales de Haute-Loire, de Loire, de Loire-Atlantique, de Maine-et-Loire, de la Nièvre, de Touraine ; Chalon-sur-Saône, Musée Niepce ; Ville de Nantes, Château des ducs

de Bretagne ; Orléans, Musée des Beaux-Arts et Médiathèque ; Paris, Musée national de la Marine ; Tours, Musée des Beaux-Arts.

Enfin, ces expositions et ce catalogue n'auraient pas été possibles sans l'aide des services techniques et administratifs de la Ville de Châteauneuf-sur-Loire et plus particulièrement, Jacqueline Jambu, Directeur général des Services, Laurent Maillet, Hervé Desbois et Eric Chenu pour leur collaboration technique et de l'ensemble de l'équipe du musée de la marine de Loire (Lydie Bénakaf, Monique Boullard, Caroline Ferrari, Lucie Lejeune et Alexia Stroïnski Maréchal). Enfin nous remercions pour leur confiance Gérard David, Maire de Châteauneuf-sur-Loire et Annick de Fombelle, Conseillère municipale déléguée au musée.

Ce catalogue est édité à l'occasion de la présentation de l'exposition « A toute vapeur ! La navigation sur la Loire au XIX^e siècle », à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération orléanaise, du 18 au 23 septembre 2007, et au musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, du 28 septembre au 31 décembre 2007.

Les auteurs

Les articles de ce catalogue ont été rédigés par **Jacques Boislève**, journaliste et écrivain, auteur de publications sur la Loire, **Marie-Elsa Dantan**, Assistante de conservation du patrimoine, musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, **Laurence de Lamaëstre**, Attachée de conservation, musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, **Yves Lecoœur**, professeur agrégé d'histoire, doctorant en Histoire contemporaine à l'Université du Littoral, **Bernard Le Sueur**, historien, Président de l'Association Hommes et Cours d'eau.

Sommaire

Préface

par les élus de la Ville de Châteauneuf-sur-Loire,
de la Communauté d'Agglomération Orléans
Val de Loire, de la Ville d'Orléans.

Avant-propos

par Laurence de Lamaëstre

Panorama de la navigation à vapeur au XIX^e siècle

par Bernard Le Sueur

Des bateaux à vapeur à la conquête de la Loire

par Yves Lecoeur

Des compagnies sur la Loire

par Yves Lecoeur

- Une âpre concurrence
- Face aux caprices du fleuve :
adaptation et progrès technique
- Les *Inexplosibles*

Un nouveau mode de transport

par Yves Lecoeur

- Des voyageurs sur la Loire
- Des marchandises et des remorqueurs
- Une activité très contrôlée

3

5

11

17

21

23

24

29

37

39

42

45

Les débuts du tourisme ligérien

- Les guides de voyage
par Marie-Elsa Dantan
- Le regard des artistes
par Laurence de Lamaëstre
- Le regard des écrivains
par Jacques Boislève

49

51

56

59

Les derniers feux de la vapeur sur la Loire

par Yves Lecoeur

- Face à la concurrence du rail
- Avec le *Fram*, un dernier espoir

63

65

Liste des œuvres exposées

(Orléans, Châteauneuf-sur-Loire)

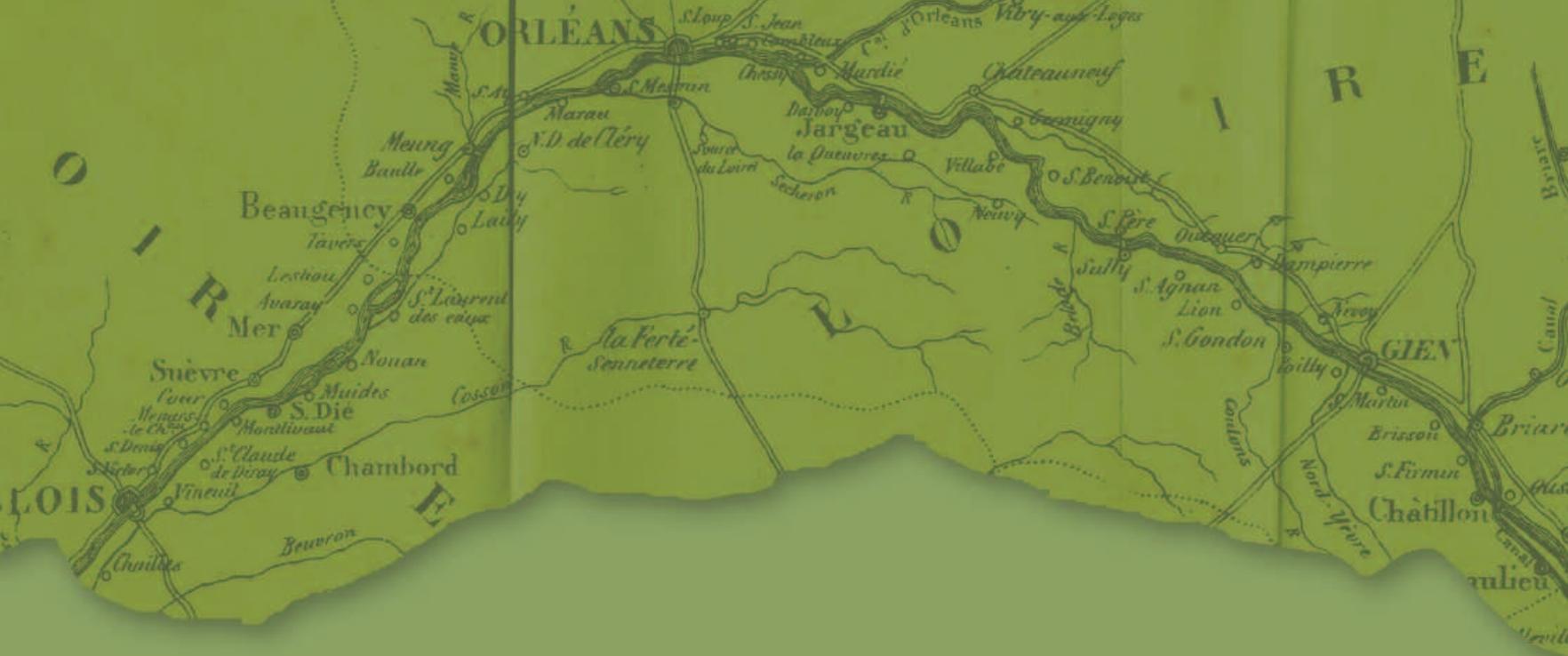
69

Bibliographie

81

Crédits photographiques

83



Panorama de la navigation à vapeur au XIX^e siècle

par Bernard Le Sueur

CHEF-LIEU

D'A

Les autres positions sont indiquées
d'écriture suivant leur importance

Routes Royales

Canaux navigables

Limites de Département



De nos jours, et après un long oubli, la navigation à vapeur revient dans l'actualité. A juste titre car dans le temps long de l'histoire, ces batelleries ont joué un rôle majeur. Elles correspondent à ce premier âge des navigations industrielles qui se développent en France au début du XIX^e siècle¹. Pour comprendre cette étape capitale et replacer la batellerie de la Loire dans un ensemble plus global, il nous a paru intéressant de dresser un court panorama des formes prises par cette navigation.

Un contexte global favorable



Raoul LAMOURDEDIEU
(1877-1953),
La Vapeur,
médaille en bronze,
1910 (?).
Collection particulière

Certes, la machine à vapeur n'a pas été inventée en premier lieu pour la navigation intérieure. Elle a d'abord été utilisée dans les mines pour épuiser les eaux d'infiltration qui inondaient les galeries lors des processus d'extraction. Après les travaux de Denis Papin en France et de Thomas Savery² en Angleterre, la machine mise au point par Newcomen et Cawley en 1712 représente une étape importante³. Il faut pourtant attendre 1787 pour que James Watt construise la première machine de base à marche régulière pour un usage général. Dans les quelques années suivantes, on adapte celle-ci à « la locomotion nautique ». Britanniques, Américains et Français ont chacun leur champion et se livrent à une véritable course à l'innovation !

Cette machine à vapeur apparaît dans un contexte de crise et de déséquilibre du marché du transport en général, et du système fluvial en particulier. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les batelleries régionales françaises sont en effet devenues incapables de répondre à l'augmentation des besoins. Ces derniers résultent principalement d'un essor démographique et d'une prise de conscience économique et culturelle. Les déficits régionaux de production qui entraînent dans la période moderne disettes et famines pourraient être combattues plus efficacement en permettant le transport de denrées de première nécessité des régions excédentaires vers les



Alfred-Jean-Baptiste-Paul HALOU
(1829-1891),
Buste de Denis Papin,
plâtre patiné, XIX^e siècle.
Blois, château-musée

zones déficitaires. Parallèlement, le transport des voyageurs appelle des solutions nouvelles combinant vitesse et régularité. Pour répondre à ces demandes, deux directions s'imposent pour améliorer les potentialités quantitatives et qualitatives de la navigation. Il faudrait d'une part relier les bassins hydrographiques entre eux par la multiplication de canaux à point de partage et à alimentation indépendante afin de créer un réseau de voies navigables à l'échelle du pays⁴. Il serait ensuite nécessaire d'inventer de nouveaux engins de transport autonomes, capables en particulier de remonter les rivières pour mettre fin à la bi-navigation traditionnelle⁵.