

NAVIGATION A VAPEUR SUR LA LOIRE

PREMIERE MOITIE DU XIXème SIECLE

Archives Départementales, dossiers 121 S ; 2, 3, 4. Reste à voir dossier 121 S 100.

Ces dossiers proviennent de la Préfecture de Maine et Loire. Ces trois sommiers cotés 121 S 2, 3, et 4 sont constitués de sous-dossiers classés à peu près chronologiquement, pratiquement de décennies en décennies où s'entassent pêle-mêle, des arrêtés préfectoraux, des procès-verbaux de gendarmerie, des permis de circulation, de multiples suppliques, requêtes, demandes de particuliers. Le dépouillement rapide de ce fatras permet d'en tirer quelques constatations qui figurent ci-après.

Dès le début de la navigation à vapeur, vers 1822, deux compagnies se disputent le monopole de fait de la navigation sur la Loire, une compagnie américaine (ou prétendue telle) et une française.

Tout au long de la période 1822-1840, il existe de multiples tentatives (plus ou moins rapidement avortées) faites par des particuliers prétendant exploiter des bateaux à vapeur sur la Loire.

L'âpreté de la concurrence (c'est le moins qu'on puisse en dire) fait disparaître les isolés au profit de compagnies qui se constituent un monopole de fait très efficace. En 1847 (et bien avant d'ailleurs) il existe trois compagnies : les Courriers de la Loire, les Inexplosibles et les Paquebots, tout au moins pour la partie du fleuve s'étendant d'Orléans à Nantes. En amont d'Orléans et jusqu'à Moulins, il existe d'autres compagnies notamment les Riverains du Haut de la Loire et les Inexplosibles du Haut de la Loire. C'est une véritable révolution technique dont le résultat est l'accroissement considérable de la rapidité des transports (voyageurs et marchandises) puisque les bateaux relient la descente Angers à Nantes en 5 heures, certains font l'aller-retour dans une même journée.

Tout cela posa à la puissance publique de multiples problèmes quant à la sécurité en général.

D'abord quant aux chaudières elles-mêmes. En lisant les archives, on a l'impression que l'arrivée de cette machine à feu fit sur nos ancêtres la même impression que la force atomique sur notre génération. Ces chaudières étaient fabriquées au moins dans un premier temps, par des chaudronniers travaillant de façon empirique. Certains rapports font état de réceptions douteuses, certains organes laissant fuser la vapeur, notamment les manomètres constitués par un tube contenant une colonne de mercure qui ont la déplorable habitude d'éclater et d'envoyer le mercure dans la nature. Les arrêtés préfectoraux multiplient les prescriptions et surtout les indications qui doivent être reportées de façon très apparente sur les chaudières. Pour en contrôler la stricte application, on en charge les gendarmes, tout aussi ignorants que les spécialistes qu'ils sont chargés de surveiller. Rapidement, l'incompétence des pandores apparaît et on nomme pour les remplacer une commission composée de gens experts en la matière, parmi lequel figure en bonne place le maître des forges de l'Ecole des Arts et Métiers. Lors de la réception d'un bateau qui se déroule sur la Maine entre Angers et La Pointe, la commission constate que les deux soupapes de sureté, constituées par des leviers munis de contrepoids fonctionnent parfaitement. Le propriétaire du bateau propose de recouvrir ces soupapes d'un grillage fixe empêchant toute surcharge des

contrepoids, les voyageurs étant à même de venir voir la bonne marche, ce qui devrait les rassurer. Suggestion retenue par la commission et dorénavant une des deux soupapes est protégée par une plaque de tôle perforée de trous. Cette mesure était plus que nécessaire car l'une des manies des mécaniciens nouvellement promus consistait à caler les soupapes pour augmenter la puissance, notamment lorsque le bateau était engrevé. D'autres mesures impératives sont prescrites : indication par une ligne tracée à la peinture sur le corps de chaudière, indiquant la hauteur minimum de l'eau, pose de robinets purgeurs permettant de vérifier la hauteur de l'eau, toujours cette hantise de l'explosion. Si tout un processus de réception des chaudières est créé, on exige également des visites régulières permettant de vérifier le bon état et l'entretien des différents accessoires, visites qui d'ailleurs au moins au début, sont décevantes. Les conducteurs plus charrons que mécaniciens, négligent tout entretien. L'arrivée des chaudières tubulaires vers 1828 mettra un peu d'ordre dans la boutique.

Si la sécurité des chaudières est ainsi assurée, les pouvoirs publics par l'intermédiaire des Préfets sont obligés de créer un véritable code, pas de la route mais de l'eau. La vitesse supérieure des vapeurs par rapport aux voiliers, entraîne de nouvelles prescriptions : obligations d'éviter à droite en cas de croisement etc... Tout n'est pas réglé pour autant. Les différentes compagnies se livrent une concurrence acharnée. La Loire devient un champ clos où tous les coups sont permis, obstruction systématique pour empêcher un concurrent de passer, abordage volontaire et tentative d'expédier ledit concurrent sur une grève où il s'échouera (ce n'est pas un cas isolé). Pour cela, les Préfets ne trouvent qu'une solution : obliger les différentes compagnies à faire partir leurs bateaux à des heures différentes, un espace d'une demi-heure est prescrite, puis jugé insuffisant, c'est un délai d'une heure qui est finalement imparti. Bien entendu, les capitaines s'empressent de ne pas respecter ces prescriptions et c'est là qu'interviennent à nouveau les gendarmes, verbalisant et signalant les infractions qui sont nombreuses.

Dès le début 1820-1822, il existe deux compagnies : une française et une américaine. Pas de renseignements sur l'américaine. Par contre la compagnie française entre Angers et Nantes exploitait trois bateaux : LA VILLE DE TOURS, L'UNION, et LA MAINE. Elle eut au début des difficultés pour faire circuler ses bateaux par suite de refus de délivrance de permis de circuler.

En 1840, il existe trois compagnies : les Courriers de la Loire, les Inexplosibles et les Paquebots. Entre Orléans et Moulins, deux autres compagnies : les Riverains du Haut de la Loire et les Inexplosibles du Haut de la Loire.

En 1841, le siège de la compagnie Les Inexplosibles est à Orléans quai Recouvrance. Le service est journalier entre Orléans et Nantes avec correspondance pour Nevers et Moulin par les Inexplosibles du Haut de la Loire et avec Bordeaux par bateau à vapeur partant de Nantes.

En 1843, les Inexplosibles sont autorisés à faire la « remonte » (sic) de nuit. Pendant la même année, le nombre de passagers transportés par les Courriers s'établit de la manière suivante :

REMONTE	1 ^{ère} chambre	2 ^{ème} chambre	DESCENTE	1 ^{ère} chambre	2 ^{ème} chambre
FEVRIER	22	57		23	57
AVRIL	44	106		32	127
AOÛT	90	109		47	100

En 1849, la flotte naviguant sur la Loire comprenait :

Compagnie Les Inexplosibles : Dragon n° 20, Dragon n°21 et Dragon n°37,

Compagnie Les Paquebots : VILLE D'ANGERS n°3, VILLE DE NANTES n°4 ?

Compagnie Les Courriers : Coroner n°1 et Coroner n°2,

Remorqueurs : Progrès, Industrie, Messenger n°1 et 2.

Au 22 avril 1865, les bateaux suivants faisant le service entre Angers et Nantes étaient :

VAILLANT : 30 chevaux, départ d'Angers 5h du matin, arrivée à Nantes 10h du matin,

COURRIER : 36 chevaux, d'Angers 6h, arrivée Nantes 11h du matin,

MAGELLAN : 30 chevaux, d'Angers 7h, à Nantes 12h,

PRESIDENT : 30 chevaux, d'Angers 8h, à Nantes 13h.

Le COURRIER et Le VAILLANT faisaient tous les jours le service aller et retour. Le MAGELLAN et Le PRESIDENT faisaient un service simple, un jour dans un sens, le lendemain dans l'autre.

HEURES DE PASSAGE A INGRANDES ET SAINT FLORENT

	A LA DESCENTE		A LA REMONTE	
	INGRANDES	SAINT FLORENT	SAINT FLORENT	INGRANDES
VAILLANT	7h10	7h32	17h35	18h30
COURRIER	8h10	8h35		
MAGELLAN	9h15	9h42	18h30	19h30
PRESIDENT			14h35	15h35

Les différents dossiers sont remplis de rapport sur des incidents divers, généralement enregistrés par les gendarmes qui souvent sont de garde aux embarcadères. Incident avec un Ingrandais qui refuse de payer les 15 centimes, coût de la traversée en bac de La Meilleraie à l'embarcadère de Saint Florent, défaut de papier d'identité, présentation devant le 1^{er} adjoint, fuite du délinquant etc...Récrimination contre le coût jugé excessif du bac d'Ingrandes (15 centimes) etc...

Le 16 novembre, le matelot PLUMEJEAN d'Ingrandes, marinier à bord d'un bateau de la Compagnie Française s'est noyé dans la nuit du 14 au 15 de ce mois ; il était ivre.

Notes : les Archives de Maine et Loire ne donnent qu'une vue partielle de cette navigation qui en fait ne comprend que le tronçon Angers Nantes et surtout la descente. Les Archives de Nantes doivent être infiniment plus complètes notamment en ce qui concerne les caractéristiques des vapeurs, les demandes originales de permis de circulation sont déposées par les fabricants, originaires généralement de Nantes et sont accompagnées de plans qui font défaut à Angers.

MARINE DE LOIRE ET BATEAUX A VAPEUR

Bibliothèque municipale d'Angers

Paul CHAUSSARD Marine de Loire et Mariniers Digoinois 386-094-441 CHA.

Peu de renseignements. Concerne surtout la marine à voile et la région de Digoïn. Note p179.

Signalons qu'en 1844, les cinq Inexplosibles de la Haute Loire portaient les noms suivants : Le BERRY, Le CHAROLAIS, La HAUTE-LOIRE, Le NIVERNAIS et Le SULLY.

Beaucoup plus documenté est l'ouvrage assez mince (une cinquantaine de pages) de Félix LIBAUDIERE « Les origines de l'Industrie nantaise au XIXème siècle. La navigation à vapeur 1822-1825. Bibliothèque d'Angers : 387-5-ORI.

Ci-après extraits concernant les bateaux à vapeur, p13 : la Loire, premier bateau à vapeur STROEBEL et FENWICK. Service de Paimboeuf.

C'est à deux étrangers, c'est-à-dire, deux citoyens américains, STROEBEL, consul des U.S.A. à Bordeaux et FENWICK, consul de la même nation que nous devons la première entreprise de navigation qui ait desservi les rives de notre fleuve.

Le 5 juin 1822, à la marée du soir, est lancé du chantier GUIBERT, à la pointe de l'Île Gloriette, le bateau LA LOIRE, qu'ils ont commandé pour cette destination. Le bateau est lancé avec son appareil moteur, et fait sans incident son premier voyage d'essai de Nantes à Paimboeuf. Ce voyage est l'objet d'une longue relation dans le numéro du 24 juin du Journal de Nantes et de la Loire-Inférieure. Extraits : « 154 personnes sont placées sur le pont par groupes. A 5h50, La LOIRE quittait le chantier GUIBERT. La marée montait avec force. Il était cependant à la Sécherie au bout de huit minutes. A 6h50, il était à la hauteur de la première maison de Basse-Indre, il marchait à vitesse de 2 lieux 1 quart de poste à l'heure ».

On fait usage aux U.S.A. et en Angleterre de machines à haute pression ; elles sont très économiques et très tentantes. Cependant, elles attendent encore quelques perfectionnements, comme deux ou trois accidents dus à l'impéritie des ouvriers ont répandu certaines inquiétudes. Mrs STROEBEL et FENWICK se sont abstenus de recourir à ces sortes de moteurs. Ce sont des machines à haute pression qui seules ont fait éclater les chaudières. Les machines ordinaires n'ont jamais produit de semblables accidents. Le lendemain de cette promenade, le vendredi 23 juin, le service de Nantes à Paimboeuf et retour est inauguré. FENWICK et STROEBEL ne demandent aucune autorisation administrative. Rapport du Sous-Préfet de Paimboeuf. Le fonctionnement de l'entreprise donne satisfaction en général à la population mais soulève le mécontentement de quelques-uns. Les barges qui avaient pour occupation le transport des voyageurs pour Nantes, sont fortement atteintes dans leurs moyens d'existence. Les hôteliers et aubergistes se plaignent car il y a un restaurant à bord de La LOIRE, et les voyageurs de Nantes faisant leurs affaires dans la même journée, n'ont plus besoin de passer la nuit à Paimboeuf. Des différends éclatent au sujet des passeports. Le Sous-Préfet et les gendarmes de Paimboeuf exigent les passeports des voyageurs. Les voyageurs venant de Nantes se refusent à cette formalité. La question est tranchée par la négative. On ne peut imposer l'obtention d'un passeport aux voyageurs qui ne... (suite illisible).

Le premier dimanche de juillet tant sur le pont que dans la chambre, on compte plus de deux cents personnes. Le départ a lieu de Nantes à 7h du matin, et le retour le soir même mais à des heures variables suivant les marées.

TARIF DES PLACES

	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe
BASSE-INDRE	1.00 Franc	0.50 Franc
COUËRON ET LE PELLERIN	2.00 Francs	1.00Franc
LE MIGNON	3.00 Francs	1.75 Franc
PAIMBOEUF	3.50 Francs	2.00 Francs

Il est accordé 25 kg de bagages.

GUIBERT reçoit de FENWICK et STROEBEL des ordres pour mettre en chantier le bateau La MAINE qui devra avec La LOIRE assurer le service d'Angers et escales, puis un deuxième le Courier que l'on prétend destiné à remonter jusqu'à Orléans mais qui en réalité est destiné à desservir Paimboeuf, Saint Nazaire et les îles et les ports de la côte.

La maison d'armement TRENCHVENT Jeune confie aux chantiers HUBERT et BAUDET, de Paimboeuf, la construction de deux navires, le NANTAIS et l'ANGEVIN, auxquels une forme plus légère est donnée pour leur permettre de naviguer malgré les basses eaux sur la Loire, du côté d'Angers. Enfin, une société de barges de Paimboeuf, à la tête de laquelle se trouvent SIFFLAIT et VINCE, commande un bateau dans le type du Courier et auquel il est donné le nom de FRANÇAIS. FENWICK et STROEBEL dont l'intention est d'organiser un service sur Angers, dès que les deux bateaux en construction sont prêts, profitent pour se rendre compte des conditions dans lesquelles ce service pourra être exploité, de la Foire Saint Martin d'Angers. La LOIRE fait pour la première fois le 6 novembre le voyage d'Angers. Les prix sont ainsi fixés :

De NANTES	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe	D'ANGERS	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe
MAUVES	1.50 F	1.25 F	LOMBARDIERES	1.50 F	1.25 F
ANCENIS	3.00 F	2.50 F	INGRANDES	3.00 F	2.00 F
INGRANDES	5.00 F	4.25 F	ANCENIS	5.00 F	4.25 F
LOMBARDIERES	6.00 F	5.25 F	MAUVES	6.00 F	5.25 F
ANGERS	7.00 F	6.00 F	NANTES	7.00 F	6.00 F

Les départs ont lieu de Nantes tous les deux jours à 5h du matin au quai Port Maillard. Ce voyage est mentionné dans un rapport de l'ingénieur de la marine GILBERT de l'Académie des Sciences comme remarquable. En effet, malgré un vent contraire, un courant devenu fort, en raison de crues récentes, malgré un brouillard épais qui ne se lève que tard, la montée d'Angers ne demande que seize heures. Au cours de cette exploitation temporaire, la moyenne du trajet fut de 12 à 14 heures pour aller de Nantes à Angers et 7 à 8 heures suffirent pour la descente.

Si l'obligation des passeports est annulée au débarcadère de Paimboeuf, on maintient l'obligation d'inscrire sur un registre ad hoc les noms et domiciles des voyageurs. Le Préfet y tient d'autant plus qu'il n'a à sa disposition que ce moyen de surveillance pour épier les allées et venues des « libéraux ».

Le Courrier, l'un des deux bateaux construits pour la Compagnie Américaine est mis en circulation sur la ligne de Paimboeuf, le bateau La LOIRE est envoyé sur le haut de la Loire. Ce nouveau service est ouvert le 25 mars 1823. Les départs ont lieu tous les deux jours à 4h du Port-Maillard et à 7h à Angers. Un perfectionnement est apporté...(suite illisible). Les populations ne tardent pas à apprécier les avantages du nouveau mode de transport et la Compagnie Américaine augmente le nombre des escales. Un nouveau tarif est adopté. Le demi-tarif est accordé aux enfants.

De NANTES	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe	d'ANGERS	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe
MAUVES	1.70 F	1.30 F	LOMBARDIERES	1.70 F	1.30 F
LA PATACHE	2.00 F	1.50 F	LES NOYERS	2.00 F	1.50 F
ANCENIS	3.60 F	2.70 F	MONTJEAN	3.60 F	2.70 F
La MEILLERAIE	5.00 F	3.75 F	INGRANDES	3.60 F	2.70 F
INGRANDES	6.00 F	4.50 F	La MEILLERAIE	5.00 F	3.75 F
MONTJEAN	6.00 F	4.50 F	ANCENIS	5.80 F	4.30 F
LES NOYERS	7.00 F	5.20 F	LA PATACHE	6.40 F	4.80 F
LOMBARDIERES	7.60 F	5.70 F	MAUVES	7.60 F	5.70 F
ANGERS	8.00 F	6.00 F	NANTES	8.00 F	6.00 F

25 kilogrammes de bagages par voyageur, 0.15 Franc en plus par kg.

Les entrepreneurs américains démentent les faux bruits qui circulent. Il n'est pas vrai que leur entreprise soit anglaise, car il n'y a aucun des intéressés qui ne soit français ou américain domicilié en France depuis plus de 30 ans. C'est un indice de l'inquiétude qui fait naître chez FENWICK et STROEBEL la prochaine mise en circulation des bateaux de la Compagnie dite Française, Le NANTAIS et l'ANGEVIN dont la construction s'achève.

L'entrée en service du bateau La MAINE est annoncée pour le 30 avril mais la visite ne peut avoir lieu en temps utile, et comme l'on craint que les entrepreneurs ne veuillent passer outre et faire quand même partir leur bateau, un commissaire de police et deux gardes se rendent avant l'heure du départ au quai du Port Maillard. Comme on s'y attendait le bateau chauffait déjà et les voyageurs étaient montés à bord. Sur l'ordre de la police, tout le monde descend à terre et la visite est passée le jour même par le capitaine du port et DUBIGEON Père, en présence de GUIBERT. Le bateau est reconnu répondre aux conditions exigées de sécurité et est mis en activité. Le service d'Angers est alors doublé et il y a chaque jour un départ de Nantes et d'Angers.

Page 30. La Compagnie TRANCHEVENT Jeune est la première compagnie qui entre en concurrence avec la Compagnie Américaine.

Le NANTAIS commence son service pour Angers le 23 avril 1823. Il ne part que tous les deux jours, les jours pairs à 5h de Nantes. Le départ d'ANGERS a lieu les jours impairs à 8h du matin. Il a son embarcadère à la cale de la Poissonnerie, son tarif est le même que ses concurrents La LOIRE et La MAINE.

Ordonnance royale du 23 avril 1823 qui soumettait les bateaux à vapeur à une réglementation spéciale. Une commission de surveillance est constituée partout où sa nécessité s'en fait sentir. Cette commission doit tous les trois mois procéder à une visite des bateaux à vapeur.

La Compagnie SIFFAIT et VINCE met en service son bateau Le FRANÇAIS le 1^{er} juin 1823. Ce bateau du même type que le Courrier est destiné à desservir Paimboeuf et Saint Nazaire dans les mêmes

conditions. Dès cette époque commence une concurrence farouche entre les diverses compagnies qui baissent leurs prix à un point tel que dans le courant de juillet les trois bateaux de la Compagnie Américaine sont mis en vente, sans succès d'ailleurs.

Page 36. Le maire de Nantes prend un arrêté le 23 août 1823 :

Article 1er : Le FRANÇAIS et le COURRIER ne peuvent recevoir que 250 passagers.

Article 2 : La LOIRE et La MAINE pas plus de 300.

Article 3 : Il y aura à bord de chaque bateau, 4 hommes... (Suite illisible) comptabilité.

Article 4 : L'embarquement et le débarquement se feront au moyen de ponts et non de bateaux.

Le nombre différent de passagers s'explique par les différentes longueurs de bateaux. Le Courrier et Le FRANÇAIS ont 23.04 m de longueur. La LOIRE et La MAINE 26.88 m.

La deuxième compagnie se trouvant en concurrence, la Compagnie Française use de réclames. La Compagnie américaine fait une concurrence à l'américaine. Ses équipages montrent une grande animosité contre le nouveau venu et, sans se préoccuper des conséquences qu'ils peuvent avoir pour la sécurité des voyageurs, en arrivent à provoquer, d'une façon délibérée des abordages de manière à lui causer des avaries et le forcer d'interrompre son service.

TRENCHVENT Jeune dans le juillet 1824 cède son entreprise à BOITARD et Fils.

BERTHAULT et POULET, propriétaires des Mines de Montrelais (12 avril 1824) demandent au Maire de Nantes l'autorisation d'établir au Port Maillard un ponton pour le dépôt de leur maison. Ils n'ont pu trouver aux environs du quai, un magasin convenable pour les besoins de leur exploitation, pour les livraisons aux consommateurs du quartier et aussi aux bateaux à vapeur.

BOITARD et Fils se préparent à mettre en circulation leur deuxième bateau L'ANGEVIN, ce qui est autorisé le 8 juin 1824.

Le Préfet se décide à donner satisfaction aux réclamations de la Compagnie Française et au public. Il prend le 24 juin un arrêté.

VINCE, l'armateur du Français prend une nouvelle initiative. Il met au service un remorqueur mais les gabarriers de Paimboeuf se plaignent du préjudice qui leur est porté.

Note concernant la marine à voile. Extrait du livre de Paul CHAUSSARD cité plus haut.

Réception et distribution du sel. Mardi 18 avril 1679, ce jour-là vers les 2 heures de l'après-midi, plusieurs bateaux de sel viennent après un long trajet, s'amarrer au port. Le patron, un Breton de Montrelais avait réceptionné ce sel au Quai de la Fosse à Nantes et il était entendu qu'aussitôt arriver à Digoin il serait déchargé. Les chargements de sel traversant les pays de grande gabelle étaient en général scellés pour éviter toute fraude. C'est vraisemblablement ce qu'évoque le terme réceptionné.