

# Orléans et la Loire



Aignan Thomas Desfriches, *Vue d'Orléans*, 1761

# La Loire, une artère vitale

Du Mont Gerbier-de-Jonc à Saint-Nazaire, le fleuve parcourt 1012 kilomètres. La Loire et ses affluents forment un bassin fluvial qui couvre le cinquième du territoire français (120 000 km<sup>2</sup>). Cette situation privilégiée a favorisé de tout temps les échanges économiques et culturels, mais aussi les invasions.

Par sa situation à l'intérieur du pays, le fleuve met en communication le bassin ligérien avec l'océan Atlantique et l'Espagne d'une part, avec le Sud de la France et la mer Méditerranée par l'intermédiaire du Rhône et d'un transbordement terrestre de la Saône à Roanne, d'autre part. La liaison avec Paris fut longtemps assurée par voie terrestre depuis Orléans puis, à partir du 17<sup>e</sup> siècle, par les canaux.



La Loire est un fleuve capricieux au débit irrégulier. Les périodes d'étiage, de crue, d'embâcle, de débâcle, de brouillard limitent son utilisation à huit ou neuf mois de l'année. La Loire est navigable à la descente depuis Saint-Rambert, grâce au courant et, à la remontée, depuis Nantes jusqu'à Orléans grâce au vent d'ouest. Au-delà d'Orléans, il faut recourir au halage.

La navigation est aussi entravée par les îles nées de l'ensablement. Elles ont permis, en contrepartie, l'édification des premiers ponts et l'installation de pêcheurs. La gêne qu'elles génèrent a conduit à l'arasement d'un grand nombre d'entre elles aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles. Ainsi à Orléans, l'île Saint-Antoine, sur laquelle s'appuyait le pont médiéval, disparut au moment de la construction du pont Royal (1752-1760).

Malgré ces inconvénients, pendant de longs siècles, le fleuve fut préféré aux voies terrestres, peu sûres et mal entretenues. Les charges transportées par voie d'eau permettaient d'abaisser considérablement le coût relatif du transport, en particulier pour les marchandises lourdes et volumineuses.

Les contraintes inhérentes à la navigation sur la Loire ont eu pour conséquences l'organisation de l'entretien permanent du fleuve, l'adaptation des bateaux et la constitution d'une micro-société héréditaire de mariners.

## Le trafic ligérien

### Évolution des origines au 19<sup>e</sup> siècle

La navigation sur la Loire est très ancienne. Des embarcations monoxyles (creusées dans des troncs d'arbre) datant de la préhistoire ont été retrouvées.

À l'époque gallo-romaine, il existe une corporation des nautes ligériens (*nautae ligerici*). La *Pax romana* favorise le commerce : blé de Beauce, salaisons, poteries, sel des rivages atlantiques, huile d'olive et vin méditerranéens transitent par le fleuve.

Charles Pensée, *Vue d'Orléans en amont du pont Royal, après 1829*



Au cours du Moyen Âge, la navigation fluctue au gré de la situation politique (invasions et guerres). La Loire semble cependant conserver son rôle d'artère majeure de la France pendant les accalmies. La situation se stabilise après les invasions normandes et le commerce se développe avec la reprise économique et démographique des 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> siècles.

La Renaissance est marquée par la présence royale dans le Val de Loire et le rayonnement des universités d'Angers et d'Orléans. L'édification des châteaux et des hôtels particuliers, après celle des cathédrales aux siècles précédents, augmente le fret de matériaux de construction. Globalement, le trafic triple au cours du 16<sup>e</sup> siècle.



Hôtel Cabu

À partir du milieu du 17<sup>e</sup> siècle, l'importation de produits coloniaux (sucre, épices, café, cacao, coton, indigo...) depuis Nantes et l'implantation d'industries de transformation le long du fleuve vont considérablement augmenter le tonnage des marchandises transportées, le nombre de bateaux circulant dans les deux sens (pierre, bois, fer puis charbon venant du Massif Central nécessaires aux industries, produits manufacturés redistribués dans tout le bassin ligérien, voyageurs) et contribuer à l'essor des grandes villes ligériennes qui connaissent alors leur apogée économique.

La Révolution de 1789, l'indépendance d'Haïti (1804) et le blocus continental (1805) vont ruiner le commerce colonial et les entreprises en dépendant. À partir de 1815, on observe une reprise d'activité. L'arrivée de la vapeur va dynamiser le trafic ligérien avant de le ruiner. En effet, la vapeur rend la Seine navigable et fait de Rouen le port d'approvisionnement de Paris. Puis le rail court-circuite la Loire, il est à Orléans en 1843, à Tours en 1846 et à Nantes en 1851. Il a l'avantage d'être indépendant des conditions climatiques donc plus régulier, plus sûr, plus rapide et moins cher.

## Organisation de la navigation

Au début du 14<sup>e</sup> siècle, est créée *La communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et autres fleuves descendant en icelle* dont l'objectif est la protection du commerce (lutte contre les péages abusifs instaurés par les seigneurs riverains qui constituent une perte de temps considérable, de 120 au 16<sup>e</sup> siècle, il en restera 35 en 1790) et l'amélioration de la navigabilité par le nettoyage et le balisage du chenal. Elle développe aussi une solidarité financière par la création d'une caisse de secours mutuel destinée à pallier les aléas de la navigation (naufrages, intempéries...).

Son siège est situé à Orléans où une assemblée se réunit tous les trois ans. Au 16<sup>e</sup> siècle, 22 villes envoient chacune deux délégués, Orléans en a six. Un conseil permanent gère les affaires courantes. Chaque portion du fleuve possède un délégué chargé de surveiller le balisage du fleuve, l'évacuation des objets encombrants et l'entretien du chemin de halage. En contrepartie de l'entretien du fleuve, la communauté perçoit (depuis 1477) en quatre points du fleuve un *droit de boîte* sur les marchandises transportées.



Victime de la centralisation du pouvoir, son rôle décline au cours du 17<sup>e</sup> siècle. En 1678, Colbert crée le corps des ingénieurs des Turcies et Levées (remplacé en 1790 par celui des Ponts et chaussées). À partir de 1682, le droit de boîte est fixé par l'intendant royal et perçu par chaque généralité, puis supprimé en 1764. Peu à peu la surveillance du fleuve, le balisage, les réparations et la construction d'ouvrage échappent à la communauté qui est dissoute en 1772.

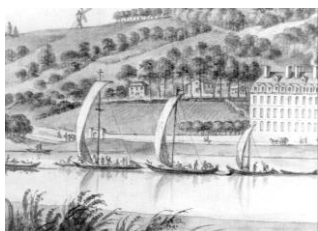
Portrait de cantonnier-baliseur, 19<sup>e</sup> siècle

## Les bateaux de Loire

**Le chaland**, caractéristique des pays bas (Nantes-Orléans), est le plus grand. Construit en chêne, il mesure de 20 à 30 mètres de long pour 3 à 4 mètres de large. Son fond plat lui permet de naviguer en charge avec moins d'un mètre de tirant d'eau. Il se démarque par sa grande voile rectangulaire de 150 à 200 m<sup>2</sup>, une cale qui sert à la fois d'habitation et de lieu protégé pour les denrées précieuses et fragiles. La direction est assurée par la piautre (gouvernail typique des bateaux de Loire) et par des bâtons de marine de 4 mètres de long dont l'extrémité est ferrée. Ce type de bateau circule surtout dans les pays bas où sa grande voile rectangulaire capte le moindre souffle de vent.



**Le train de bateaux** est constitué de plusieurs bateaux conduits par *la mère* qui possède piautre et grande voile. Suivent le tivot, le sous-tivot... placés derrière elle par taille dégressive avec une voile de plus en plus petite. Enfin des allèges sans voile sont placées en fin de convoi. Ce type de navigation permet de réduire la main-d'œuvre tout en disposant de plus d'hommes en cas de problème.



J.J. Delusse, *Les Ponts-de-Cé et la butte d'Erigné*, 1824  
(musée de Châteauneuf-sur-Loire)



La **toie**, d'origine médiévale, est assez proche du chaland, un peu plus petite en général et proportionnellement plus large. On la rencontre surtout dans le haut pays.

La **sapine** est caractéristique du haut pays. Elle est construite en sapin, n'a pas de mât et descend avec le courant. Elle transporte du charbon, des ancres, des pierres, des faïences de Nevers et des produits méditerranéens. La sapine fait une seule descente. À son arrivée, elle est déchirée et son bois est vendu.



### Les bateaux à vapeur

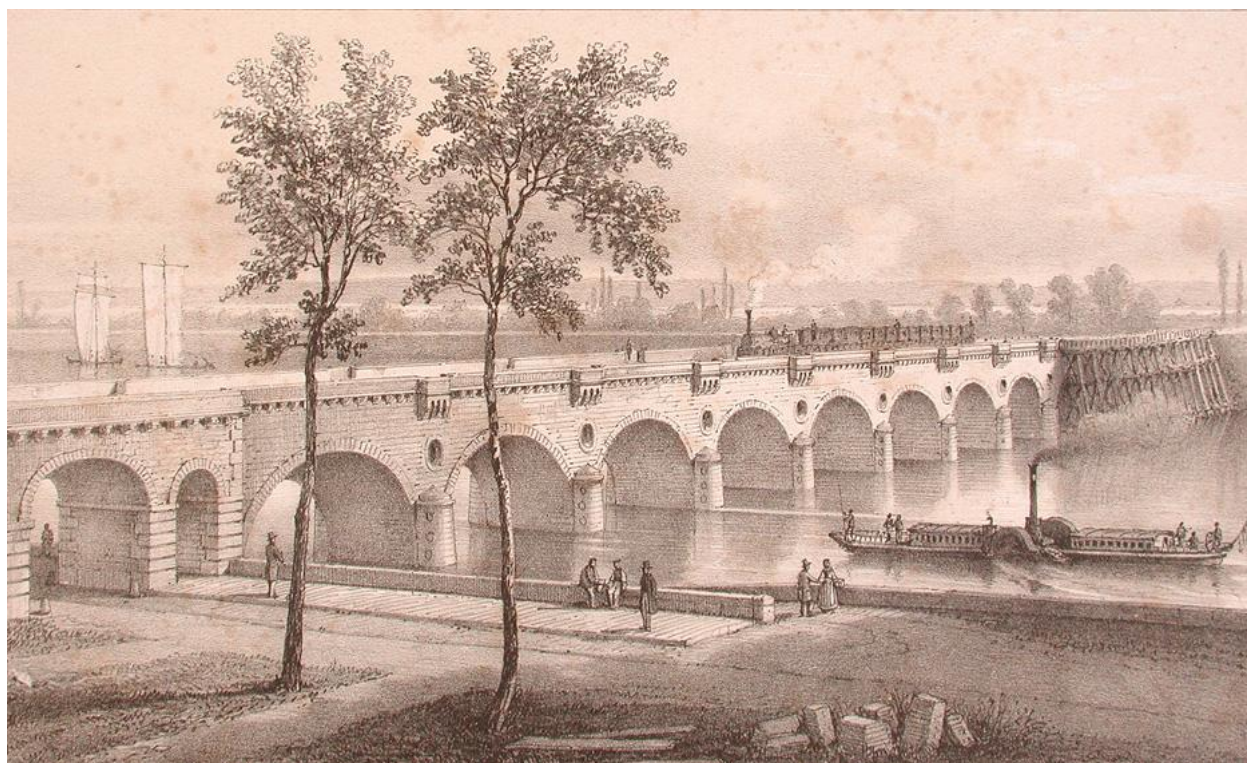


Les premiers apparaissent sur la Loire en 1822. Mais il faut attendre 1829 pour avoir un service régulier de voyageurs entre Nantes et Orléans. Plusieurs compagnies se lancent dans la construction de bateaux mus par une roue à aube et se livrent une terrible concurrence.

Charles Pensée, *L'Inexplosible Ville de Nantes*

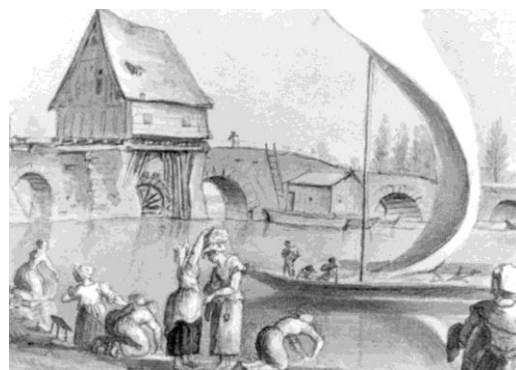
Mais ces premiers bateaux sont fragiles et peuvent exploser comme cela se produit à Tours en 1837. Pour y remédier, on construit de nouveaux bateaux avec une coque en fer et on modifie les machines à vapeur. La compagnie la plus célèbre est celle des **Inexplosibles**, fondée en 1838, dont le nom doit rassurer les voyageurs. Ils mesurent jusqu'à 45 mètres de long et n'ont besoin que de 40 cm de tirant d'eau. Ils peuvent transporter 150 à 250 passagers et 200 tonnes de marchandises à une vitesse de 8 km/heure à la remontée et 16 km/heure à la descente.

Les compagnies assurent les correspondances avec le chemin de fer dès 1843 à Orléans. Mais, avec l'arrivée du rail à Tours puis à Nantes, elles doivent abdiquer les unes après les autres. La dernière compagnie, spécialisée dans le transport de passagers, ferme en 1862.



Charles Pensée, *Vue du pont de Vierzon, vers 1847*

# Les métiers dépendants du fleuve



Delusse, *Notre-Dame des Ardilliers à Saumur*, 1810 (musée de Châteauneuf-sur-Loire)

Les voituriers par eau peuvent être répartis en trois catégories.

Les **marchands voituriers** par eau sont propriétaires d'au moins un train de bateau sur lequel ils transportent des marchandises pour eux-mêmes et pour des négociants. Ils se livrent généralement au commerce du vin, du bois et du grain.

Les **voituriers** par eau sont propriétaires de leur bateau et se consacrent généralement uniquement au transport.

Les **compagnons-bateliers** sont des mariners professionnels au service d'un patron.

Il n'existe pas de corporation car le commerce sur la Loire est libre. Il s'ensuit une terrible concurrence.

Les bateliers se différencient des terriens par leur mode de vie nomade, rude et dangereux. Ils vivent de préférence dans certains quartiers et se retrouvent dans des confréries vouées à saint Nicolas, leur patron et protecteur.

Ils portent un costume identitaire composé d'une blouse courte fermée par une broche de marinier, d'une culotte de toile épaisse, d'une large ceinture de flanelle rouge, d'un chapeau noir à larges bords et d'un foulard rouge. Enfin, ils portent un anneau à l'oreille.

Les bateliers ont souvent été décriés comme des gens violents, prompts à s'enflammer ou à escroquer le voyageur ou encore pratiquant le faux saunage.



Leur maison et leur mobilier se caractérisent par des girouettes, des meubles et des faïences décorés de bateaux, d'ancres... et par de nombreux objets en bois sculptés par les mariners pendant leurs périodes d'inactivité (coffre, boîte à sel, batoir à linge...).

Sur le buffet ci-contre, les éléments sculptés représentent une ancre entourée d'un perlé et un chaland de Loire entre deux fleurs. Les cœurs dénotent sans doute un meuble provenant d'une dot.

**Les marchands** sont les principaux acteurs du commerce ligérien. Ils appartiennent à la bourgeoisie aisée surtout à partir du 17<sup>e</sup> siècle. Ils possèdent souvent des bateaux, mais surtout des entrepôts qui leur

permettent de redistribuer les marchandises achetées aux producteurs à tout moment de l'année et des manufactures (sucre, textile, vinaigre). Ce sont eux qui recrutent les bateliers.

## Les métiers spécialisés

Les charpentiers de marine, cordiers, fabricants de voiles, d'ancres, de fers pour les bâtons de marine dépendent eux aussi en partie de la prospérité du commerce.

## Les petits métiers

Portefaix et débardeurs sont des manœuvres en quête de travail dans les ports (cf texte de Scarron). Les haleurs exercent un métier très dur et totalement aléatoire.

À ces métiers directement liés à la navigation, il faut ajouter ceux qui utilisent les eaux du fleuve comme les tanneurs, les teinturiers, les meuniers, les producteurs de chanvre, les lavandières et bien sûr les pêcheurs.



# Orléans au cœur du trafic ligérien



Vue d'Orléans, 16<sup>e</sup> siècle

Le développement économique d'Orléans est, depuis l'origine, lié à la Loire. Dès l'époque gauloise, Orléans est qualifiée par Jules César d'*emporium* (place de commerce) de la tribu des Carnutes. La ville possède un port avec un quai au 1<sup>er</sup> siècle. Céréales, vins, sel, poissons, pierre, bois, huile, produits du Levant et voyageurs transitent par le fleuve. Si de tout temps, le fleuve a contribué au développement de la ville, il en a également fait un enjeu stratégique lors des conflits.

Avec le déplacement du pouvoir politique du Val de Loire vers Paris au 16<sup>e</sup> siècle, Orléans va jouer sa carte fluviale. La prospérité de la cité, qui devient la plaque tournante du commerce intérieur français, est directement liée à sa position géographique. Située sur le coude de la Loire, au point le plus septentrional du fleuve, presque à mi-chemin de la source et de l'embouchure, la ville commande la route de Paris et bénéficie tout à la fois du trafic atlantique et du trafic méditerranéen. Ces atouts vont être valorisés au cours du 17<sup>e</sup> siècle par l'amélioration du réseau navigable, avec l'ouverture des canaux de Briare (1642) et d'Orléans (1692) qui facilitent l'accès au marché parisien, et par le développement du commerce colonial, avec l'arrivée des produits d'Amérique.



Plan d'Orléans, vers 1670-1682

C'est également au 17<sup>e</sup> siècle que des travaux importants sont entrepris pour aménager les berges. Les ports étaient jusqu'alors de simples bandes sablonneuses entre le fleuve et l'enceinte sur la rive droite (port de la Poterne plutôt spécialisé dans les produits des pays hauts et port de Recouvrance réservé aux marchandises venant de l'ouest) ou ouvrant directement sur les faubourgs sur la rive gauche (Portereau spécialisé dans le vin). En 1620, Fougeu d'Escures fait construire les premiers quais de part et d'autre du pont (Châtelet, Recouvrance). Ils seront prolongés en aval au 18<sup>e</sup> siècle jusqu'au quai Barentin, puis au 19<sup>e</sup> siècle jusqu'au quai Saint Laurent et en amont jusqu'au Cabinet Vert.

Le commerce orléanais porte sur des marchandises très variées. Vers Paris, Orléans expédie les produits agricoles de son terroir - en particulier son vin -, mais aussi les marchandises reçues par la Loire. Des pays hauts viennent le bois du Massif Central et les produits du Levant acheminés par Marseille, Lyon et Roanne, de la Beauce toute proche, les céréales et des pays bas proviennent le sel, les poissons (séchés ou salés), les ardoises et surtout, au fur et à mesure que Nantes élargit ses horizons commerciaux, les cuirs et laines d'Espagne et le fameux sucre des Antilles, sur lequel tant de familles notables fonderont leur fortune au 18<sup>e</sup> siècle.

Au cours du 18<sup>e</sup> siècle, les entrepôts et les industries de transformation se multiplient : manufactures textiles, raffineries de sucre, vinaigreries. Les entrepôts orléanais, servant traditionnellement au sel et aux céréales, vont accroître leur rôle et l'élargir aux produits coloniaux (coton, tabac, épices, café, cacao, sucre...) ou locaux

(vin, vinaigre, fruits ...). Orléans peut ainsi approvisionner régulièrement Paris, mais aussi l'ensemble du bassin ligérien, voire des régions plus éloignées comme les colonies ou les pays du Levant en produits textiles, notamment.

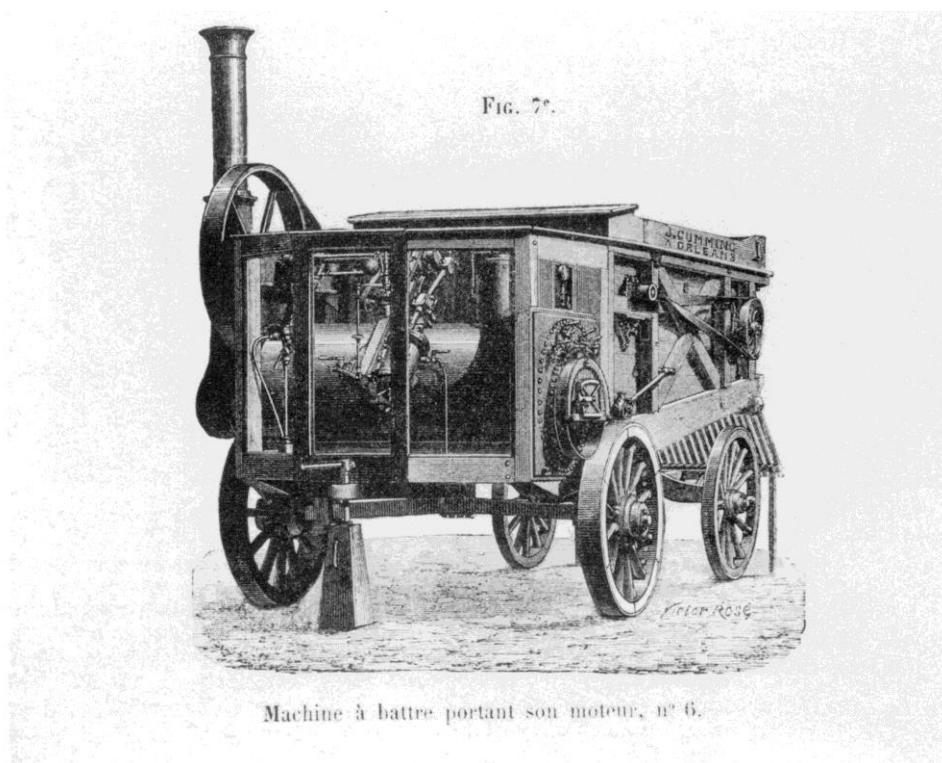
Après le choc révolutionnaire, la perte d'Haïti et le blocus continental, les industries périclitent et le trafic fluvial avec elles. Une reprise s'opère vers 1815, mais l'arrivée de la vapeur modifie considérablement les circuits de distribution. La Loire perd peu à peu son rôle d'axe majeur et Orléans son statut de "port de Paris" au profit de Rouen. Par ailleurs, les marchandises venant du sud empruntent le canal latéral de la Loire (1835-38) de Roanne à Briare puis le Loing et la Seine, sans passer par les entrepôts orléanais.

Ces mutations coïncident avec une série de catastrophes : mauvaise récolte puis crue dévastatrice en 1846, suivie d'un hiver particulièrement rigoureux qui engendre une grave crise économique. Les nouvelles crues de 1856 et 1866 n'arrangent pas une situation déjà précaire.

La reprise économique d'Orléans se maintient néanmoins jusqu'en 1846 avec la construction du chemin de fer et de bâtiments nouveaux qui induisent un important trafic de matériaux (pierre, ardoise, bois, rails importés d'Angleterre...).

Il faut ajouter à ces bouleversements une évolution de la société orléanaise : la bourgeoisie locale a perdu son esprit d'entreprise et préfère miser sur les carrières administratives et judiciaires ou investir dans les terres beauceronnes. La ville s'endort peu à peu et la population urbaine est désormais constituée de nombreux rentiers et de petits artisans. Le petit peuple des mariniers, portefaix et autres métiers liés à la présence du fleuve disparaissent peu à peu.

Dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, de nouvelles industries apparaissent : conserverie, machinisme agricole, métallurgie, construction automobile, tandis que des industries anciennes comme le vinaigre ou le textile s'adaptent aux mutations économiques et sociales.



*machine agricole Cumming*

# Productions orléanaises

## Petite histoire du coton

Plante originaire de la vallée de l'Indus et d'Amérique, le coton est utilisé en Inde dès le 4<sup>e</sup> millénaire avant J.C. L'Inde perfectionne son tissage, sa teinture et son impression. Il est introduit en Sicile par les Phéniciens et en Espagne par les Arabes où il reste un produit de luxe. Il faut attendre le 16<sup>e</sup> siècle pour le voir entrer dans la fabrication d'étoffes en Europe et le 18<sup>e</sup> siècle pour qu'il prenne son essor grâce à la mécanisation du filage et du tissage.



## Industries textiles

Le filage et le tissage de la laine provenant des élevages régionaux (Beauce, Berry, Sologne) et d'Espagne est une activité traditionnelle. Le secteur de **la bonneterie** (bas, bonnets et gants), au tricot puis au métier, est très développé et occupe des milliers de personnes tant dans la ville que dans les campagnes. La production est contrôlée par de riches marchands orléanais, au nombre de 80 au milieu du 18<sup>e</sup> siècle. L'autre secteur traditionnel est celui du drap et plus particulièrement de la **fabrication de couvertures** répartie entre une dizaine d'entreprises artisanales et deux manufactures. L'Amérique et le Canada sont les principaux débouchés à l'exportation, à côté du marché local.

### Les bonnets orientaux et les indiennes vont dynamiser l'industrie textile.

Des productions liées à l'exportation apparaissent dans le domaine de la bonneterie avec la création en 1758 d'une **Manufacture Royale de bonnets façon de Tunis** dont la production est exportée vers Constantinople, Smyrne et Alep. Cette activité occupe environ 1 700 personnes dans les trois entreprises orléanaises et la production s'élève à plus de 300 000 pièces annuelles à la fin du 18<sup>e</sup> siècle. Ces bonnets étaient teints en rouge ; le colorant, le kermès, était importé du Sud de la France, du Levant ou d'Espagne.

**Les indiennes** sont des toiles de coton imprimées importées des Indes dès le 16<sup>e</sup> siècle par les Portugais. On les trouve alors dans les cabinets de curiosités. Leur diffusion en France vers 1630 est d'abord le fait des marchands hollandais et anglais, puis français à partir de 1664, date de la création par Colbert de la Compagnie Orientale des Indes. Les indiennes sont utilisées dans la décoration et l'habillement. À la suite de l'opposition des marchands drapiers et des soyeux, l'importation de ces tissus, leur vente et leur port sont interdits par l'État de 1686 à 1759. Cela n'empêche pas la contrebande et les ateliers clandestins car ces tissus aux coloris vifs connaissent un large succès en raison de leur qualité et de la tenue de leurs couleurs.



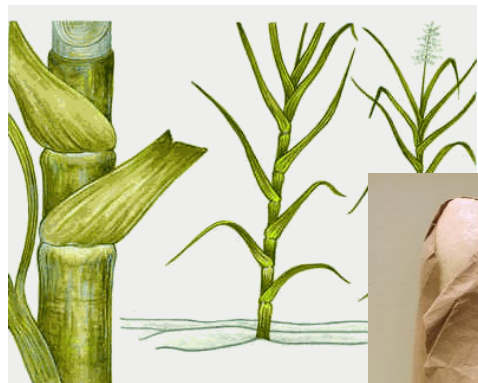
À Orléans, la première manufacture est créée en 1762 par Jacques de Mainville, bientôt suivi par deux autres entrepreneurs installés dans le quartier Saint-Laurent. Dès qu'il le put, Mainville importa de Suisse ou d'Inde des toiles blanches de qualité destinées aux indiennes de luxe. Les deux tiers des toiles sont destinés au marché français, le reste part à l'étranger (Espagne, Italie, colonies). Installé à l'entrée de la rue Royale, face au pont, l'entreprise fut transférée à Olivet en 1787.

### Indienne produite à Orléans

Technique : les dessins sont imprimés en noir à l'aide d'une planche de bois ou de cuivre gravée, remplacée au 19<sup>e</sup> siècle par un rouleau de cuivre assurant un meilleur rendement. Ensuite intervient la mise en couleurs des motifs, procédé long et complexe nécessitant une importante main-d'œuvre. 1 700 personnes environ sont employées dans les trois manufactures orléanaises au moment de la Révolution. Malheureusement les problèmes d'approvisionnement qui font suite aux événements révolutionnaires et l'évolution de la mode aboutissent à leur fermeture vers 1818.



# Le sucre

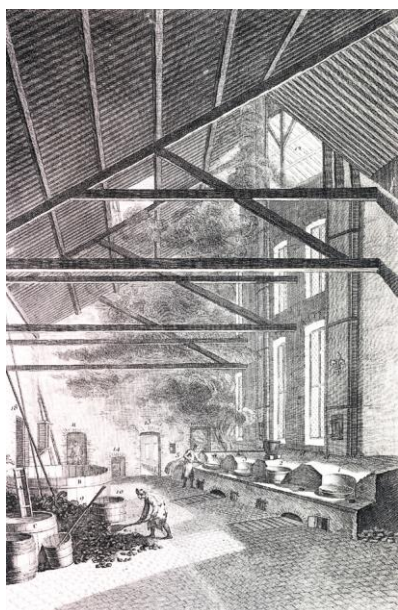


## Petite histoire du sucre

Inconnu en Occident jusqu'à son introduction par les Arabes en Espagne au 8<sup>e</sup> siècle, le sucre devient un produit de luxe recherché en Europe à partir des Croisades. Il reste rare jusqu'à l'introduction de la culture de la canne au Brésil par les Portugais au 16<sup>e</sup> siècle. À la fin du 17<sup>e</sup> siècle, les Antilles, où la canne est introduite par Christophe Colomb, supplantent le Brésil. Partagées entre la France, l'Angleterre et la Hollande, elles approvisionnent le marché européen en sucre brut.

À la suite du blocus continental qui prive la France de ses approvisionnements coloniaux, Napoléon cherche un produit de remplacement. Le procédé, mis au point par l'Allemand Marggraf en 1747, permettant la production du sucre de betterave, est utilisé à partir de 1811.

En 1653, l'Anversois Van den Bergh (ou Vandebergue) crée la première raffinerie orléanaise. Il introduit un savoir-faire qui va contribuer à la renommée de blancheur et de pureté du sucre d'Orléans. Dès la fin du siècle, les trois raffineries orléanaises assurent 15 % de la production française. Au 18<sup>e</sup> siècle, le transport du sucre brut en provenance des Antilles occupe la première place du fret à la remontée. La canne à sucre arrive des Antilles françaises sous une forme impropre à la consommation. Il doit être débarrassé de toutes ses impuretés, cristallisé par chauffage et surtout, pour répondre au goût de l'époque, blanchi. Le sucre est conditionné dans des moules qui donnent la forme caractéristique des pains de sucre, puis emballé dans du papier produit par les moulins d'Olivet et de Meung-sur-Loire.



Raffinerie Vandeberghe, gravure de J. Pathe d'après Desfriches, 18<sup>e</sup> siècle

En 1793, Orléans compte 32 raffineries produisant 170 000 quintaux de sucre par an, soit la moitié de la production du pays. Grande consommatrice de charbon, des milliers de tonnes descendent la Loire depuis le Massif Central, tandis que les moulins produisent plus de 200 tonnes de papier d'emballage et que les potiers fournissent les moules à pains de sucre qu'ils exportent jusqu'à Saumur et Nantes. Réduite à néant par la Révolution, le blocus continental et la perte d'Haïti, la production reprend vers 1815 mais la modification des circuits de distribution qui privilégient les villes portuaires et celles du Nord et la concurrence du sucre de betterave obligent les entreprises à fermer les unes après les autres. La dernière disparaît en 1867.

# Le vinaigre



## Petite histoire du vinaigre

Il y a 5 000 ans en Mésopotamie, il sert à conserver les aliments qui y sont immergés. Mêlé à de l'eau, il est pour les Romains – et pour d'autres – une boisson rafraîchissante nommée posca. Au Moyen Âge, on l'utilise pour soigner divers maux, digestifs en particulier et comme antiseptique lors des épidémies de peste. Sous forme de sels, il ranime les femmes tombées en syncope. Il entre aussi dans la fabrication de la poudre à canon.

La production de vinaigre est sans aucun doute fort ancienne à Orléans en raison de l'importance de la vigne dans le bassin ligérien. La corporation des *vinaigriers-buffetiers, sauciers, moutardiers* reçoit ses statuts en 1394. Supprimée à la Révolution, les deux à trois cents vinaigriers se regroupent en *Confrérie des Fabricants et Marchands de vinaigre de la Ville et des environs d'Orléans* en 1806. L'histoire du vinaigre d'Orléans s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui, d'abord à travers "l'empire Dessaux" jusqu'en 1984 et avec l'entreprise Martin-Pouret toujours présente Faubourg Bannier.

L'entreprise Dessaux a joué un rôle très important dans le maintien du trafic ligérien jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle. Les dirigeants vont en effet moderniser la production en utilisant les travaux de Pasteur, présentés lors d'une conférence à Orléans en 1867. La production est multipliée par 100 dans le dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle et l'entreprise devient une véritable multinationale dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

## Petite histoire du vignoble orléanais

Le vignoble se développe à partir du 5<sup>e</sup> siècle autour des abbayes en raison des nécessités de la liturgie. Au Moyen Âge, on cultive le cépage auvernat qui donne un excellent vin mais est d'un rendement très faible. Les vins d'Orléans et de Blois sont les plus réputés à la cour jusqu'à la fin du 16<sup>e</sup> siècle. Pour augmenter la production, un nouveau cépage est alors introduit, le teinturier du Cher, qui peu à peu remplace l'auvernat, mais la qualité s'en ressent. Interdits à la cour par les médecins d'Henri IV, les vins orléanais vont dorénavant approvisionner les tavernes parisiennes.



Charles Pensée, Le port de Recouvrance

# Les images populaires

## Petite histoire du papier

Le papier est inventé en Chine vers 105. Au 8<sup>e</sup> siècle, les Arabes obtiennent le secret de fabrication. Introduit entre le 10<sup>e</sup> et le 13<sup>e</sup> siècle en Espagne et en Italie, il est bientôt fabriqué dans ces deux pays mais reste un produit de luxe. Au milieu du 14<sup>e</sup> siècle, il commence à être produit en France. Mais il faut attendre, un siècle plus tard, l'invention de l'imprimerie pour voir décupler la production.

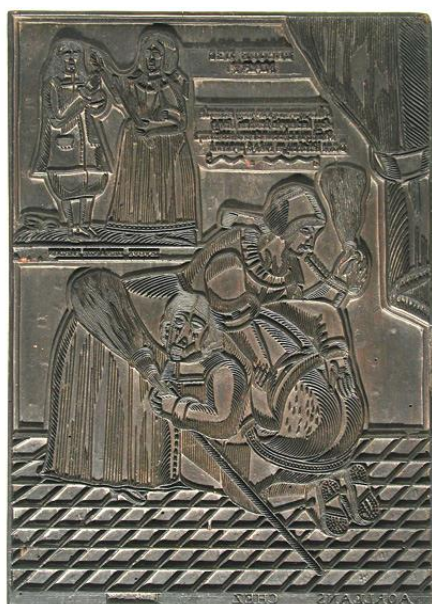
La fabrication se concentre près des cours d'eau (besoin en eau pour la fabrication, moulins, axes commerciaux) et des grandes villes (les fibres végétales utilisées par les Chinois et les Arabes cèdent la place aux chiffons). Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, l'invention de la machine à broyer le bois permet de résoudre le problème de l'approvisionnement en chiffons, mais ces nouveaux papiers vieillissent mal.



L'imagerie a son origine dans la xylographie (gravure sur bois). Au 17<sup>e</sup> siècle, la taille douce (gravure sur métal) s'impose et la xylographie évolue vers un art populaire.

Orléans développe cette production artisanale et familiale au sein de quelques grandes dynasties comme les Le Blond, Letourmy, Huet-Perdoux... La position de la ville sur la route de Compostelle puis, au 18<sup>e</sup> siècle, son dynamisme économique lui permettent de répandre sa production dans toute la France. La diffusion se fait par les libraires (Letourmy, le plus célèbre, a plus de cent dépositaires en France), les voituriers par eau et les colporteurs.

Les images représentent surtout des sujets religieux, mais aussi des histoires et des rumeurs plus anecdotiques ou des feuilles de jeux (jeu de l'oie...). Certaines images forment des suites permettant de constituer des frises pour orner les devants de cheminées, les tours de lits, les portes des meubles... Les images d'actualité sont très présentes au moment de la Révolution ; les images orléanaises relatent les derniers événements à un moment où la plupart des centres ont cessé leur activité. Cet artisanat perdure jusque vers 1840. À cette époque la mécanisation est introduite dans l'est de la France (Metz, Épinal) qui va s'illustrer dans une production quasi industrielle.



## Gravure et impression

Les planches d'impression sont sculptées au couteau ou à la gouge dans des bois fruitiers.

Les modèles proviennent souvent de gravures dont le dessin est réinterprété et simplifié. Les bois peuvent ensuite servir pendant plusieurs générations.

Le motif, qui apparaît en relief, est enduit d'encre. Le papier vergé, posé dessus, prend l'encre par pression manuelle à l'aide d'un frotton (bloc de crins encollés enveloppé d'un tissu). Le coloriage est réalisé au pochoir, le plus souvent par les femmes et les enfants.

Les images orléanaises étaient appréciées pour la pureté de leur dessin et la fraîcheur de leurs couleurs.

Planche d'impression, 17<sup>e</sup> siècle



# Témoignages littéraires

## **Just Zinzerling (Jocodus Sincerus) (1590 – 1618)**

*Cet étudiant allemand effectua un long voyage en France entre 1612 et 1616.*

*Il réunit dans son Itinerarium Galliae de nombreux renseignements destinés à ses compatriotes qui souhaiteraient entreprendre un voyage similaire.*

" (...) Après un long chemin entre des vignobles et des vergers, tu trouves Orléans. C'est dans cette ville que tu peux te reposer à ton aise. (...) Elle s'appuie sur une colline qui s'élève doucement de la rive droite de la Loire. Cette rivière baigne les murailles de la cité. Au milieu de ses eaux il y a une île charmante, couverte en partie de maisons, en partie de tilleuls, si je ne me trompe, qui répandent une ombre épaisse. L'île est jointe, par un pont, d'un côté à la ville, de l'autre au faubourg de Portereau ; celui-ci est vaste et élégant, et renferme plusieurs hôtelleries pour l'usage des paysans qui apportent des denrées de la Sologne. L'extrémité du pont est munie de tours et de remparts ; mais une porte en permet l'accès. La ville elle-même est garnie de fortifications de terre doublées de murs très épais et flanquées de tours rondes. (...)

La cité ne manque d'aucune chose nécessaire à la vie ; elle possède surtout du vin qui, recueilli dans la campagne environnante, est compté au nombre des plus généreux de France. On ne le croit pas cependant très profitable pour la santé, et les échansons ne permettent pas aux princes royaux de le boire. On l'exporte néanmoins sur la Loire, et ensuite sur mer dans les différentes provinces du nord de l'Europe, en lui laissant le nom de la ville qui le produit. (...)"

## **Élie Brackenhoffer (1618 – 1682)**

*Ce Strasbourgeois effectua un voyage en Europe qui le conduisit des Pays-Bas à la Suisse et de France en Italie entre 1643 et 1646.*

*Ce type de périple était considéré comme un complément de formation pour un jeune homme.*

"Le jeudi 21 avril, à 7 heures, départ de Gien. Le vent était un peu contraire et il fallut nous halier avec des cordes. (...) De Sully, nous parvînmes à Gergeau à 6 milles de Sully. Nous passâmes devant. C'est une petite ville close de murs ; elle a un pont de pierre de dix-neuf arches, fermé par un pont-levis. Il y a beaucoup de moulins dans le fleuve. Notre batelier nous raconta qu'il y avait eu peu de temps auparavant dans la ville une foire qui attira beaucoup de monde. Entre autres, vint un bateau chargé d'environ quarante personnes ; un vent contraire violent le fit heurter ces moulins, si bien que le bateau fut mis en pièces et que tout le monde fut noyé, sauf un enfant de cinq ans qui parvint sous les moulins et fut ramené à un autre endroit par la force du courant, de telle sorte qu'ainsi il fut sauvé par une merveilleuse dispensation de Dieu.

Nous arrivâmes après 4 heures de l'après-midi à Orléans, qui est à 4 milles de Gergeau et à 15 milles de Gien ; là nous débarquâmes. Aussitôt abordé, les gaignedeniers nous assaillirent à grande force ; ils voulaient nous contraindre à leur faire porter nos hardes à l'auberge, ce que nous n'avons pas admis ; et nous les avons chassés du bateau.

Nous dédommageâmes notre batelier (...) Il vendit à Orléans pour 1 pistole son bateau qui (disait-il) leur coûtait 5 couronnes jusqu'à Roanne et s'en retourna à pied à Roanne. C'est ce que tous les bateliers ont soin de faire. (...)

Il y a un pont de pierre sur la Loire, pour accéder au faubourg ; presque au milieu du pont, il y a une île, toute couverte d'arbres, sous lesquels on peut se promener à l'ombre. (...)"

## **Scarron (1610–1660)**

### **Extrait du Roman comique**

"Nous arrivâmes à Orléans, où notre entrée fut si plaisante que je vous en veux apprendre les particularités. Un tas de faquins, qui attendent sur le port ceux qui viennent par eau pour porter leurs hardes, se jetèrent à la foule dans notre cabane. Ils se présentèrent plus de trente à se charger de deux ou trois petits paquets que le moins fort d'entre eux eût pu porter sous ses bras. Si j'eusse été seul, je n'eusse pas peut-être été assez sage pour ne m'emporter point contre ces insolents. Huit d'entre eux saisirent une petite cassette qui ne pesait pas vingt livres et, ayant fait semblant d'avoir bien de la peine à la lever de terre, enfin ils la haussèrent au milieu d'eux par-dessus leurs têtes, chacun ne la soutenant que du bout du doigt. Toute la canaille qui était sur le port se mit à rire et nous fûmes contraints d'en faire autant. J'étais pourtant tout rouge de honte d'avoir à traverser toute une ville avec tant d'appareil, car le reste de nos hardes, qu'un seul homme pouvait porter, en occupa une vingtaine et mes deux pistolets furent portés par quatre hommes. Nous entrâmes dans la ville dans

l'ordre que je vais vous dire. Huit grands pendants ivres, ou qui le devaient être, portant au milieu d'eux une petite cassette, comme je vous ai déjà dit.

Mes pistolets suivaient l'un après l'autre, chacun porté par deux

hommes. Mademoiselle de La Boissière, qui enrageait aussi bien que moi, allait immédiatement après : elle était assise dans une grande chaise de paille soutenue sur deux grands bâtons de batelier et portée par quatre hommes qui se relayaient les uns les autres et qui lui disaient cent sottises en la portant. Le reste de nos hardes suivaient, qui était composé d'une petite valise et d'un paquet couvert de toile, que sept ou huit de ces coquins se jetaient l'un à l'autre durant le chemin, comme quand on joue au pot cassé. Je conduisais la queue du triomphe, tenant Léonore par la main, qui riait si fort qu'il fallait malgré moi que je prisse plaisir à cette friponnerie. Durant notre marche, les passants s'arrêtaient dans les rues pour nous considérer et le bruit que l'on y faisait à cause de nous attirait tout le monde aux fenêtres. Enfin nous arrivâmes au faubourg qui est du côté de Paris, suivis de force canaille et nous logeâmes à l'enseigne des Empereurs. Je fis entrer mes dames dans une salle basse et menaçai ensuite ces coquins si sérieusement qu'ils furent trop aises de recevoir fort peu de chose que je leur donnai, l'hôte et l'hôtesse les ayant querellés..."

### **Anatole France (1844-1924)**

#### **extrait de sa Vie de Jeanne d'Arc**

" **La Loire traînait alors ses eaux paresseuses entre des îles recouvertes d'oseraies et de bouleaux, qui ont été** enlevées depuis pour rendre le passage plus aisé aux bateaux. Une lieue à l'Est d'Orléans, à la hauteur de Chécy, l'île-aux-Bourdonns était séparée par un mince bras de la rive de Sologne et, par un étroit chenal, de l'île Charlemagne et de l'île-aux-Bœufs, qui étalaient, vers la rive de Beauce, devant Combleux, leurs herbages et leurs buissons. Un bateau, s'il descendait le cours du fleuve, côtoyait ensuite les deux îles Saint-Loup, et, doublant la Tour Neuve, glissait entre les deux petites îles des Martinets, à droite, et l'île-aux-Toiles, à gauche. Puis il passait sous le pont qui traversait, comme nous l'avons vu, une île dite en haut Motte-Saint-Antoine et en bas Motte-aux-Poissonniers. Enfin, en aval des remparts, vis-à-vis de Saint-Laurent-des-Orgerils il rencontrait deux petites îles, Biche-d'Orge et une autre dont on ne sait pas le nom et qui, peut-être, n'en avait point.

Les faubourgs d'Orléans étaient les plus beaux du royaume. Au midi, le faubourg batelier du Portereau, avec l'église et le couvent des Augustins, s'étendait le long du fleuve, au pied des vignobles de Saint-Jean-le-Blanc qui mûrissaient le meilleur vin du pays. Plus haut, sur les pentes douces conduisant au maigre plateau de Sologne, le Loiret, ses sources agitées, ses eaux limpides, ses rives ombreuses, les jardins et les fontaines d'Olivet, riaient aux regards d'un ciel pluvieux et doux..."

#### **Chanson de remontée**

De Nantes, Ancenis et Oudon,  
On voit nos belles flottés  
Surtout quand le vent nous est bon,  
Cela nous ravigote.  
La toue, à la berne, en avant  
Les balis' nous dirigeant

Dans les villes et les bourgs,  
Nivernaises, Nantaises,  
Accourez dans vos fins atours  
Vers les Orléanaises.  
Tout' les belles de sur l'eau  
Du pays bas au pays haut.

Chantons la Loire et sa marine  
Sur terre il n'est rien de pareil.  
En route au lever du soleil  
Chantons la Loire et sa marine.

Venez belles marinières,  
Venez, ô doux objets charmants,  
De toute la rivière,  
L'amour aux bateaux vous attend.

De Saint-Florent aux Ponts-de-Cé,  
Une grande distance,  
Saumur, Chapell' Blanche et Chouzé  
Le plus beau pays d'France,  
Aussi la ville de Tours,  
Amboise et ses alentours.

Chantons la Loire et sa marine  
Sur terre il n'est rien de pareil.  
En route au lever du soleil  
Chantons la Loire et sa marine.

# Les visites scolaires au musée historique

## Visite-atelier autour d'un jeu de l'oie (à partir du cycle 3)

Cette visite se déroule en deux temps,

- une présentation des maquettes de bateaux et une évocation des activités de la ville d'Orléans au temps de la marine de Loire à partir des objets exposés ;
- un jeu de l'oie qui permet de cheminer de Roanne à Nantes puis de Nantes à Orléans pour arriver à Paris. Chaque équipe tente de parcourir la distance en évitant les obstacles afin d'emmener son chargement à bon port. Une manière ludique d'apprendre à naviguer.

(Vous pouvez emprunter le jeu à l'issue de la visite pour une quinzaine de jours, après réservation).

**Visite libre** à l'aide du dossier et des fiches pour les élèves.

**NB** : Les visites sont possibles le matin seulement (9h30-12h) sur réservation, fermeture du musée le lundi.

## En classe

Quelques notions sur la Loire et le commerce sont nécessaires au bon déroulement de la visite.

**Notions relatives à la Loire** (à adapter à l'âge des enfants)

Sa place sur le territoire français, les régions qu'elle traverse : livres et vidéos permettent de découvrir les paysages et les principales ressources de ces régions (pierres, charbon, vigne, céréales, fruits, sel et poissons...).

**Les liaisons entre le fleuve et les mers** : océan Atlantique, mer Méditerranée par le Rhône et un court transport terrestre. Ces liaisons sont à l'origine du développement du trafic ligérien, d'abord avec les pays méditerranéens et l'Orient, puis avec l'Amérique.

On pourra aussi faire un inventaire de produits venant de ces régions lointaines : épices, vins, huile d'olive, tissus de soie ou de coton, sucre de canne, café, thé, cacao, tabac...

**La liaison Orléans-Paris** : par voie terrestre puis par canaux, Orléans étant jusqu'à l'apparition des bateaux à vapeur sur la Seine, le principal "port de Paris".

**Notions sur le commerce triangulaire** : la traite, les colonies, les produits exportés vers l'Europe (sucre, café, cacao, tabac, épices, coton).

**Approche des innovations techniques et scientifiques du 19<sup>e</sup> siècle** : machine à vapeur et évolution des transports, développement de la sidérurgie (bateau en fer, installation des industries nouvelles dans des régions productrices de matière première), betterave à sucre...

**On pourra aborder le thème de l'eau :**

- cours d'eau et implantation des villages puis des villes : terres fertiles (le Val de Loire en est un excellent exemple), poissons, transport des hommes et des marchandises facilité ;
- cours d'eau et vie quotidienne : eau pour boire, faire la cuisine, la lessive, se laver, arroser les cultures, développer certaines activités (tannage, fabrication de tissus...) ;
- l'eau comme source d'énergie : moulins, centrales hydrauliques ...
- les différents états de l'eau : liquide, solide, gazeux et la relation à la navigation (crue, étiage, embâcle, débâcle, brume...).

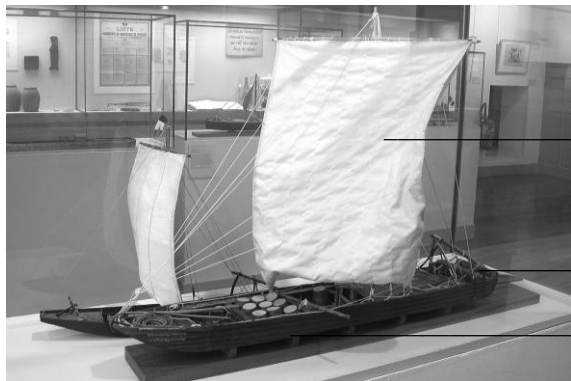
## Autres ressources

- Sur site, si votre école est proche d'un cours d'eau : observation au fil des saisons des couleurs, du débit, des bruits, des odeurs, de la faune et de la flore. Des croquis, photos et notes permettront de conserver la mémoire des observations.
- Au Museum d'Orléans, vous pouvez découvrir le milieu naturel ligérien et la serre tropicale qui présente des espèces végétales proches de celles des colonies d'où viennent le sucre, le cacao... au 18<sup>e</sup> siècle.
- Pensez aussi aux Naturalistes orléanais pour découvrir le milieu naturel .
- Visite avec un guide conférencier Ville d'Art et d'Histoire (réservation : service Ville d'Art et d'Histoire, 02 38 79 24 85).



# Navigation et commerce sur la Loire

## Les bateaux



la piautre (gouvernail)

fond plat

Quel est le nom de ce bateau ? \_\_\_\_\_

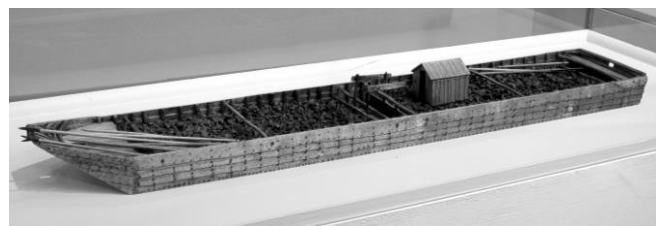
Le fond des bateaux de Loire est plat :

- pour y mettre plus de marchandises
- pour éviter de s'ensabler
- pour avancer plus vite

Ce bateau s'appelle \_\_\_\_\_

Devine pourquoi.

Que transporte-t-il ? \_\_\_\_\_



Quelles différences observes-tu avec le premier bateau ?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Relie chaque bateau avec le moyen qu'il utilise pour avancer.



courant

haleurs

électricité

vent

vapeur

rame



## Que transportent ces bateaux ?

Aide-toi des indices visuels, des marchandises que l'on voit dans les maquettes de bateaux et des vitrines du fond de la salle.



Parmi ces marchandises, cite en trois qui étaient produites à Orléans autrefois.

Retrouve ce tableau et note tout ce qui gêne la navigation.



Ces objets ont appartenu à des marins, comment le sait-on ?



## La Loire aujourd'hui

Peux-tu citer des activités actuelles liées à la Loire ?