

## L'AXE LIGÉRIEN DANS LES PAYS HAUTS (1682 - 1858)

### EXPOSÉ DE SOUTENANCE DE THESE DE 3<sup>e</sup> CYCLE (\*)

Cette recherche sur l'axe ligérien dans les pays hauts de 1682 à 1858, fait suite à un premier travail, dans le cadre de la maîtrise, et portant sur *Batellerie et gens de rivière à Roanne au dernier siècle de l'ancien régime*. Il s'agit donc d'une première extension à la fois géographique, chronologique et de la problématique : ces trois aspects étant d'ailleurs fortement liés les uns aux autres, et ayant joué les uns sur les autres pour la délimitation définitive du sujet.

Rapidement nous avons mis en évidence que le cours de la Loire offrait deux tronçons aux directions géographiques différentes, et dont le point de partage peut être schématiquement localisé à Orléans : des confins orientaux du Massif Central qui le dirige résolument vers la cuvette parisienne, le cours du fleuve s'infléchit ensuite vers la côte atlantique. Ces deux tronçons, relativement autonomes, présentaient des caractères de navigation très différents. En aval d'Orléans, la navigation s'effectuait à double sens : le trafic à la remontée bénéficiait de la pente et de la puissance plus faibles du fleuve, et les vents d'ouest permettaient l'utilisation de la voile. En amont d'Orléans, au contraire, seule la descente du fleuve était possible dans des conditions satisfaisantes, quoique de façon irrégulière à cause du régime hydrographique de la Loire.

Si l'étude de la Loire inférieure avait déjà donné lieu à des travaux d'historiens (en particulier ceux de G. Levèvre et de R. Dion), la navigation dans les pays hauts n'avait fait l'objet que de publications de types folkloriques ou strictement locales, si bien que l'étude de l'axe ligérien dans les pays hauts était un terrain vierge au plan de l'étude globale.

Ce premier choix géographique s'avéra rapidement trop limité : on ne peut étudier la Loire dans son cours supérieur sans étudier le cours de l'Allier et sa navigation, d'autant que les nombreux documents publiés par P. Mantellier dans

(\*) Soutenue le 26 septembre 1979 devant l'Université Lyon II. Jury : A. Poitrineau, président, R. Gascon, J.P. Gutton, rapporteurs.

son *Histoire de la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire*, montrent dès le XVe siècle l'importance des ports d'Allier dans les préoccupations et l'activité de la Communauté des Marchands Fréquentant, et dans l'économie d'échange entre la France méridionale et la France septentrionale, par ses ports de Maringues et de Pont-du-Château essentiellement.

Ce choix géographique, celui d'un axe sud-nord, lien entre la France méridionale et la France parisienne et atlantique, fut confirmé par l'étude des voies de circulation régionale. Celles-ci faisaient de l'ensemble Loire-Allier une gouttière, une ligne de convergence des routes terrestres. L'étude des productions locales montra que l'Auvergne avec le charbon de Brassac, les vins et le chanvre de Limagne, le papier d'Ambert ou la quincaillerie de Thiers possédait autant de richesses exportables que les hauts pays ligériens avec le charbon et la quincaillerie du bassin stéphanois, les vins du Forez, de la Côte roannaise ou du Beaujolais, dont le port d'embarquement vers le nord fut, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, Pouilly-sous-Charlieu sur la Loire, puis avec l'ouverture du canal du Centre, celui de Digoin.

La prédominance de la Loire était surtout liée à sa proximité de la capitale rhodanienne. Nous savons depuis les travaux de R. Gascon que la Loire était au XVIe siècle, plus que la Saône, la rivière marchande de Lyon. Au XVIIIe siècle, les travaux de P. Léon nous ont montré une modification des routes du commerce lyonnais : Roanne était de moins en moins le port ligérien de Lyon du fait de l'ouverture du canal du Centre et de l'amélioration de la route de Bourgogne.

Le cadre chronologique a voulu surtout tenir compte d'une certaine unité. 1682, c'est la mise en place de la politique de Colbert en matière de contrôle de l'économie d'échange : la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire, dont le rôle a été si bien mis en valeur par P. Mantellier pour la période médiévale, fut placée le 9 juin 1682 sous la tutelle de l'Intendant d'Orléans. 1858 marque le triomphe du chemin de fer qui réalise une ligne directe entre les hauts pays ligériens et Paris. Situation nouvelle, alors que depuis sa mise en service, il avait surtout servi d'auxiliaire à la navigation, pour l'acheminement du charbon des mines à Andrézieux dans un premier temps, puis d'Andrézieux à Roanne, permettant ainsi d'éviter les passages les plus difficiles de la Loire en amont de Roanne, et d'assurer, grâce à l'ouverture du canal de Roanne à Digoin qui depuis 1838 prolongeait le canal latéral de Briare à cette ville, un trafic plus régulier. Avec des formes un peu différentes, la navigation d'Allier subit une évolution comparable, et dès 1843, le Conseil Général du Puy-de-Dôme avait

appelé « de tous ses vœux l'établissement du chemin de fer de Vairzon à Clermont » qui permettrait d'assurer la liaison entre l'Auvergne et Paris.

Le choix de ce cadre chronologique appelle peut-être une explication sur le sous-titre de notre travail : contribution à l'étude de l'économie d'échange dans la France précapitaliste. C'est dans la mesure où nous avons voulu donner une certaine unité à notre sujet que nous avons employé ce terme de précapitalisme, sachant bien que dans de nombreux domaines, la France de 1858 était depuis longtemps capitaliste, et que F. Braudel a montré qu'un « capitalisme en puissance s'esquisse » dès le Moyen-Age, et en tout cas dès le XVe siècle. C'est pourquoi, nous avons volontairement éliminé de notre étude les aspects relevant de l'économie capitaliste par leur structure ou leur organisation : navigation à vapeur, d'ailleurs fort limitée, navigation sur les canaux. Et l'on peut affirmer que dans les pays hauts, en matière d'échange, c'est le chemin de fer qui modifia la vie économique, en permettant de répandre avec plus d'efficacité, de rapidité et de régularité les produits, en créant des besoins nouveaux, en assurant l'expansion économique et en élargissant les marchés. Ce double choix géographique et chronologique a donc placé délibérément notre étude dans un contexte économique précis : celui de la France entre la fin du Moyen-Age et le triomphe du capitalisme moderne, celui d'un ancien régime élargi.

L'impossibilité d'une histoire quantitative : mesure du trafic global sur l'ensemble de la période, que nous avons expliquée dans le sixième et dernier chapitre de notre travail,, nous a à la fois déçu et permis de donner à notre travail l'étoffe d'une histoire plus totale.

Déception, car tout historien de l'économie aspire à dégager les grands courants de la période qu'il étudie. Et dans le cadre de l'économie d'échange, face à l'impossibilité de mesurer l'évolution du trafic ligérien sur la totalité de la période, le refuge dans des mesures ponctuelles ou dans des évolutions partielles, semble un maigre palliatif.

Mais ouverture, car cette impossibilité d'une histoire quantitative nous a conduit à l'étude globale d'une « micro-économie », s'inscrivant dans un cadre géographique : le fleuve et son bassin; dans un cadre politique où les puissances de type féodal finissent par laisser la place à l'État; et dans un cadre humain : celui d'un groupe social qui nous est apparu comme fort éloigné de celui de ces « Seigneurs du fleuve » auquel les ouvrages folkloriques ou les mémoires d'Alexandre Serisier, le « Grand Courlis », un des derniers marinières du Bec d'Allier, mémoires recueillis par Raoul Toscan, nous avaient habitué. Un groupe social original par son rythme de travail, par ses comportements démographiques, mais aussi un groupe social où l'on trouve en germes tous les affrontements sociaux

du XIXe siècle, dans les oppositions des marinières aux marchands-commissionnaires, aux entreprises de navigation, aux maîtres de marine.

Notre travail comprend six chapitres. Dans le premier nous avons établi les fondements de la politique fluviale, en partant du fleuve qui apparaît dans son état naturel comme fort peu propice à la navigation (irrégularité du régime, variations du lit) et en voyant comment et pour quelles raisons premières une politique d'aménagement fluvial a été conduite. Dans le second chapitre, nous avons situé cet axe devenu navigable dans son contexte économique à la fois régional par l'étude des grandes productions exportées par le fleuve, et dans un cadre plus vaste : l'axe ligérien étant la voie naturelle entre la France méridionale et la France septentrionale. Dans le troisième chapitre nous nous sommes intéressés aux acteurs de cette politique : puissances seigneuriales pour qui le fleuve était une source de profit, mais dont la navigation n'était qu'un élément, parfois sacrifié, comme le montre l'attitude des seigneurs de Pont-du-Château, par le montant des péages; la Communauté des Marchands Fréquentant, premier agent de la lutte pour faire triompher les intérêts commerciaux; les compagnies commerciales et finalement l'État qui tout au long de cette période favorisa l'activité fluviale soit en luttant contre les seigneurs, soit en prenant la relais de la Communauté des Marchands Fréquentant, soit en accordant des privilèges aux compagnies commerciales, mais qui jouera aussi, en dernier ressort, pour la victoire du chemin de fer. Les chapitres quatre et cinq sont consacrés à l'étude démographique et sociale. Enfin, le chapitre six fait le point sur l'évolution du trafic, avec toutes les réserves que nous avons déjà signalées.

À côté des sources manuscrites classiques que constituent les séries B et C pour l'Ancien Régime, M, N, S pour le XIXe siècle, l'état civil et le recensement, nous avons largement utilisé les archives notariées dont l'intérêt est connu pour l'étude sociale : contrats de mariage, contrats de travail, mais aussi dépôts de bilan pendant les périodes de crises économiques, et en particulier dans les dernières années de l'Ancien Régime. Si les archives de l'enregistrement des actes des notaires ont été peu utilisables pour l'étude de la navigation de Loire en pays hauts, en raison du caractère de plus en plus exclusif du charbon, leur intérêt pour l'étude économique, du fait de leur aspect comptable et fiscal, ne devra toutefois pas être négligé sur des cours d'eau — la Loire en aval d'Orléans par exemple — où les marchandises transportées étaient plus variées. Les lettres de voiture ont été utilisées pour des indications qualitatives et pour montrer la variété des produits transportés, même si les marchandises diverses ne représentaient qu'une part limitée dans l'ensemble du trafic.

Quels sont les principaux résultats auxquels nous pensons être parvenu ? Nous retiendrons trois points qui nous semblent être les plus nouveaux ou, plus modestement, les temps forts de notre travail : l'évolution du trafic, la crise des dernières années de l'Ancien Régime et les comportements démographiques.

*Premier point : la mesure du trafic*

A partir des différentes sources directes (comptes de la Compagnie Lagardette de 1750 à 1786, A.D. Rhône, 1 C 147, mouvement de la navigation entre Saint-Rambert et Roanne de 1837 à 1852, A.D. Loire, 56 M 11), ou de sources indirectes en particulier l'*Essai Statistique sur le département de la Loire*, de Duplessy, publié en 1818 qui porte sur la période 1705-1818, nous avons pu mesurer l'évolution du trafic sur la Loire en amont de Roanne. A partir de 1705, année du premier aménagement de la Loire en amont de Roanne, le trafic est en progression rapide : Roanne au début du XVIII<sup>e</sup> siècle était à la fois le port d'entrepôt pour les produits lyonnais ou transitant par Lyon depuis le monde méditerranéen essentiellement, mais aussi depuis le monde alpin, poursuivant ainsi sa vocation des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, et pour le charbon stéphanois. Puis, peu à peu, le charbon prit une place prépondérante dans le trafic ligérien des pays hauts et dans l'activité du port de Roanne. Cette évolution, marquée par une baisse relative du commerce de transit, ne fut pas sans conséquences sur les rapports sociaux : le transport du charbon par l'importance du trafic, favorisa le développement des entreprises de grande taille dont la plus prospère fut celle des frères Berry-Labarre qui à partir de 1754 obtint l'exclusivité du transport des charbons de Roche-la-Molière, et qui par l'importance de leurs activités contrôlèrent une partie de la construction navale et la partie la plus lucrative du commerce. Les artisans voituriers par eau ou charpentiers en bateaux, par manque de disponibilités financières furent souvent réduits à louer leur service à ces entreprises soit par contrat à l'année, soit par contrat au voyage.

Nous avons également montré que l'évolution du trafic charbonnier entre le bassin stéphanois et Roanne avait été fortement stimulée par la législation de 1810 sur les mines, qui, en ôtant l'exploitation des mines aux propriétaires du sol pour la confier à des concessionnaires sous le contrôle de l'État, permit une exploitation plus rigoureuse et favorisa une expansion de l'extraction qui passa d'environ 50.000 tonnes à la fin de l'Ancien Régime, à 100.000 tonnes en 1810 et à 365.000 tonnes en 1816.

Il nous semble enfin que contrairement à l'idée si fortement répandue dans la plupart des ouvrages sur la navigation ligérienne, le chemin de fer ne provoqua pas un développement des exportations de charbon, tant qu'il servit d'auxiliaire

à la navigation : entre 1837 et 1851, le nombre de bateaux partis de Roanne resta relativement stable et voisin de 2.000 par an, et la quantité de charbon expédiée depuis ce port vers l'aval oscilla entre 80.000 et 90.000 tonneaux.

Il nous a été impossible de faire une telle étude de l'évolution du trafic sur l'Allier et nous avons dû nous contenter d'un état du trafic du port de Moulins en 1837, période d'apogée de la navigation sur cette rivière.

*Deuxième point* : la crise de la fin de l'Ancien Régime

Notre attention a été attirée sur cette crise, par l'opposition entre la Compagnie Lagardette qui avait le monopole de la navigation en amont de Roanne et les mariniers. Un gros dossier de l'Intendance de Lyon (A.D. Rhône, 1 C 147) nous a permis de tenter une étude chiffrée de cette crise que nous confirment les faillites de voituriers par eau de petite ou moyenne envergures et les difficultés de certains commissionnaires de Roanne, Nevers ou Pont-du-Château.

Les comptes de la Compagnie Lagardette font apparaître une contradiction entre un trafic en expansion, un accroissement des droits moyens perçus sur les bateaux (d'où le mécontentement des mariniers) et une stagnation des profits de la Compagnie, calculés par le rapport entre le total des droits perçus et le total des dépenses. Cette stagnation étant due en particulier à une forte augmentation des frais de balisage rendus peut-être plus élevés par des périodes de sécheresse plus longues et donc par un chenal navigable moins profond.

*Troisième point* : les comportements démographiques

Nous avons consacré un chapitre aux «hommes de l'eau», en prenant pour base de notre étude le cas de Roanne, exemple qui s'est révélé significatif par son originalité par rapport à ce que nous savons de la démographie d'ancien régime de façon générale et par comparaison avec les comportements rencontrés dans d'autres ports, en particulier Pont-du-Château, dont la situation géographique sur l'Allier était assez proche.

Nous avons voulu à la fois étudier le poids démographique des gens de rivière et son évolution, et étudier les comportements démographiques d'un groupe social particulier, et original dans un monde essentiellement sédentaire.

Entre 1836 et 1846, alors que Roanne connaissait une expansion démographique et géographique, la population marinière ne participa pas à cet essor. La ville s'étendit loin de la Loire, vers l'ouest où s'installaient les métiers du textile. Le quartier même de la marine tendit à se réduire à la suite de l'aména-

gement du port sur le canal de Roanne à Digoin, et le poids démographique des gens de rivière connut une baisse en données relatives, mais aussi en nombre absolu en passant de 183 à 121 chefs de famille marinière. Et ceci alors que le commerce par voie d'eau connaissait une impulsion certaine avec la navigation sur le canal : mais cette dernière en permettant un trafic à la remontée favorisa, sur le port de Roanne, la concurrence des marinières des ports des régions de l'aval.

L'étude des comportements démographiques au XVIII<sup>e</sup> siècle nous a permis de mettre en évidence une certaine originalité de la population marinière roannaise. Nous ne citerons ici que quelques conclusions concernant le mariage et les conceptions. L'étude du choix du conjoint nous a montré un groupe social très replié sur lui-même à la fois en ce qui concerne la zone géographique où s'exerçait ce choix et en ce qui concerne le milieu social. Si les marinières se déplacent beaucoup, ils se marient entre familles de marinières roannaises. Les charpentiers en bateaux semblent au contraire plus ouverts aux autres métiers de l'artisanat et même de l'agriculture. Chez les marchands, l'extension géographique est plus grande, mais c'est surtout les filles de marchands qui trouvent maris loin de Roanne. Et les «arrangements» matrimoniaux viennent souvent renforcer des «arrangements» d'affaires...

L'étude de la répartition des mariages au cours de l'année fait apparaître de sensibles différences entre Roanne et Pont-du-Château. Alors que les marinières de cette dernière ville suivent les comportements généralement constatés dans les différentes études démographiques, le temps du mariage semble beaucoup plus original chez les gens de rivière à Roanne, et davantage lié aux conditions de travail : sensiblement moins de mariage en janvier et février (52,9 %, contre 64,2 % à Pont-du-Château) et, par contre, 29,4 % en juillet, août et septembre, mois de faible activité fluviale. Cette plus grande autonomie des marinières roannaises par rapport aux comportements moyens se retrouve au niveau de la répartition des conceptions au cours de l'année, avec une baisse de ces dernières entre mars et août.

Nous avons enfin, à partir des données du recensement de 1836, étudié les structures démographiques de la population marinière roannaise, au moment où la navigation traditionnelle était à son apogée : répartition par âge, taille des familles, nature et importance du célibat nous ont permis de conclure à une démographie marinière assez dynamique, avec un célibat limité et temporaire correspondant davantage à un retard de l'âge au mariage (le nombre de célibataires diminue fortement après 28 ans), une natalité élevée même si les familles nombreuses semblent exceptionnelles : sur 67 couples dont la femme était âgée de 40 à 50 ans, 60 furent féconds et avaient donné naissance à 238 enfants

survivants au moment du recensement, soit 3,55 enfants par famille dans leur ensemble et 3,96 enfants par famille féconde. Cette démographie des gens de rivière en 1836 présente toutefois quelques signes de faiblesse pour l'avenir avec l'abandon par les hommes jeunes des professions marinières.

L'étude de l'axe ligérien dans les pays hauts nous a montré la Loire et l'Allier comme instrument d'un commerce convergent vers la région parisienne. Quel fut le rôle de la Loire du plat pays ? comment se faisaient les échanges entre la France septentrionale et la France rhodanienne et méditerranéenne ? au terme de ce travail, nous ne pouvons manquer de nous poser ces nouvelles questions.

*Denis LUYA*