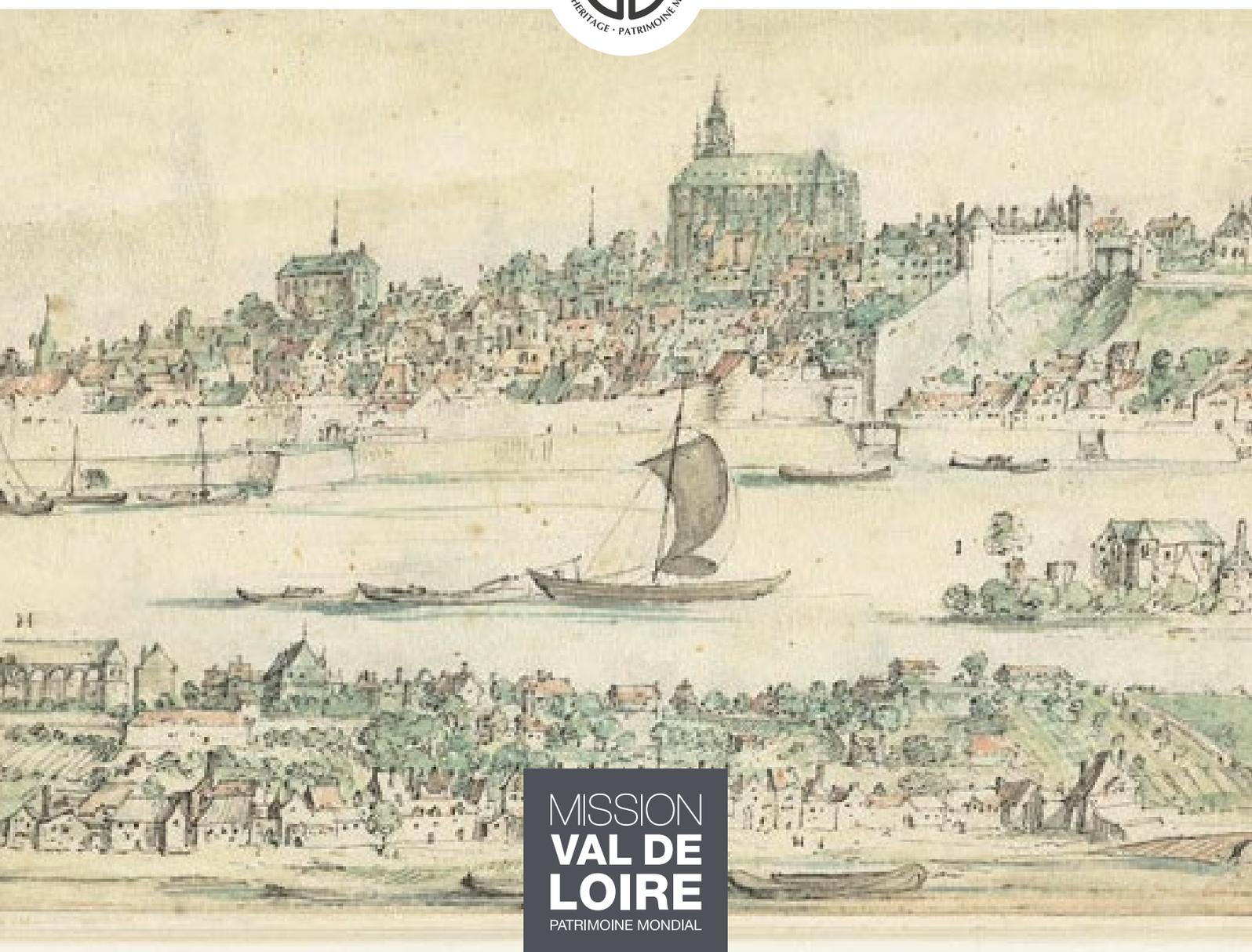


PORTRAITS à la *R* de LOIRE *Renaissance*

Les aléas de la navigation

Dossier documentaire n° 3



MISSION
**VAL DE
LOIRE**
PATRIMOINE MONDIAL



Rappel du contexte

Mais à quoi pouvaient bien ressembler la Loire et ses rives à la Renaissance? La websérie «Portraits de Loire à la Renaissance» nous plonge dans cette période de l'histoire, parcourt ce paysage, aujourd'hui inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, et nous raconte la relation étroite que l'homme et la Loire entretiennent depuis toujours.

Cette websérie est la contribution de la Mission Val de Loire aux célébrations des 500 ans de Renaissance(s) en Centre-Val de Loire en 2019. Elle concerne la totalité du linéaire du Bien Unesco, de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49). Composée de six épisodes, elle est centrée sur la Loire, axe de développement et de construction des paysages du Val de Loire à une période de l'histoire suffisamment marquante pour avoir été retenue par l'Unesco comme l'un des critères de l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial.

Ce dossier documentaire donne accès aux données, aux sources écrites et iconographiques au-delà de celles intégrées dans les films et offre la possibilité d'une étude approfondie des sujets abordés.

Les 6 épisodes sont structurés autour de trois grands thèmes :

- Le paysage évolutif de la Loire : expliquer l'aménagement du paysage et le développement des villes.
- La Loire au centre d'un réseau fluvial et commercial : évoquer les aléas de la navigation et les produits commercialisés.
- La Loire dans les aléas de l'histoire : raconter les vicissitudes des guerres de religion et rappeler les visites de voyageurs « simples » et royaux en Val de Loire.

SOMMAIRE

Éléments de synthèse	p. 3
Sources écrites et témoignages d'époque	p. 7
Bibliographie.....	p. 10
Iconographie et fonds de provenance	p. 13

Éléments de synthèse

Il s'agit là d'une note générale rédigée à l'issue des recherches qui a servi de trame pour la rédaction du commentaire énoncé sur la vidéo.

Introduction

Au moment de la Renaissance, la Loire est une véritable autoroute, une artère de communication pour le transport et le commerce dans le pays. Les acteurs et les bateaux sont divers, les difficultés de la navigation sont multiples.

Acteurs et bateaux

La Loire est naviguée depuis la pré-histoire. À la Renaissance, le transport terrestre est mal développé et coûteux. La navigation se développe de plus en plus et les acteurs du transport fluvial sont variés. Certains commerçants naviguent, mais la plupart confient leur marchandise à des voituriers par eau. Ces derniers exercent de génération en génération, tout comme les simples nautoniers¹.

1. « Nautonier » est alors un terme générique qui désigne les personnes naviguant sur les cours d'eau. Plus d'informations dans : Mantellier, Philippe. *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. Tome 3, Orléans, Georges Jacob, 1869, p. 391. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62459184/f398.image>; Billacois, François. « La batellerie de la Loire au XVII^e siècle ». In : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Tome 11, N°3, juillet-septembre 1964, pp. 178-182, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1964_num_11_3_2874; Billacois François. « Un indicateur du commerce intérieur au début du XVII^e siècle : le péage de Myennes, 1614-1617 », dans : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 41 N°1, janvier-mars 1994, pp. 117-119.

Le mot « marinier » ne se généralise qu'à partir du XVII^e siècle. Leur vie est rude et précaire. Certains entrepreneurs toutefois s'enrichissent, comme en témoignent leurs maisons non loin des ports. Chacun connaît le fleuve et navigue sur un certain tronçon, et parfois sur des distances importantes. Le voyage peut durer de quelques jours à quelques semaines ou même plus. De Nantes à Orléans, la remontée dure à peu près vingt jours, la descente entre 11 et 15².

Les acteurs sont rassemblés depuis le XIV^e siècle dans une corporation particulière, la *Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. Elle agit comme une sorte de syndicat où les représentants de chaque ville se réunissent annuellement à Orléans. Ils programment l'entretien du chenal, la signalétique appelée balisage, surveillent les péages, règlent les indemnités et défendent l'intérêt des membres. Les jetons de présence rappellent l'appartenance à cette communauté³.

[en ligne], www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1994_num_41_1_1706

2. Brouard, Emmanuel. « La navigation en Loire au XVIII^e siècle vue à travers les procès-verbaux d'avaries », In : *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 112, N°3, 2005, p. 51. [en ligne], <https://doi.org/10.4000/abpo.1116>

3. Dupraz, Catherine, « Petits trésors de Loire », In : *303 Arts, recherches et création*.



À la Renaissance, les embarcations sillonnent la Loire depuis Roanne jusqu'à Nantes⁴. Elles sont conçues à fond plat et sans quille. Leur vie est courte, ne dépassant pas trente années. Elles transportent les marchandises mais aussi les voyageurs. Les chalands sont les plus grands transporteurs, mesurant jusqu'à 30 m de longueur, aux larges cales et équipés de voiles carrées pour remonter le fleuve. En l'absence de vent, ils peuvent être halés par des animaux ou même par des hommes⁵. La piautre sert de gouvernail, la bourde, ce long bâton planté dans le sable, aide également les mariniers à diriger leur bateau. La sapine est plus légère, construite sans mât. Elle est souvent démontée à la fin d'un unique voyage de l'amont vers l'aval. Les toues, toues cabanées, fûtreaux et galiotes s'utilisent davantage pour du transport de courte distance, pour le transport des personnes, pour la pêche ou servent de bac⁶. Ils sont souvent construits en chêne. Certains charpentiers sont

spécialisés dans la construction des bateaux, mais parmi les mariniers, on en trouve également qui exercent les deux métiers.

Difficultés

Naviguer sur la Loire est difficile. Les basses eaux, appelées étiages, les crues et le déplacement des bancs de sable nécessitent une connaissance parfaite du fleuve. Le chenal navigable peut changer d'une saison à l'autre ; les duits, sortes de jetées composées de pierres et de branchages, dirigent les eaux pour assurer la navigabilité. Les balises en bois mises en place par la Communauté des marchands orientent les navigateurs. La circulation est ralentie par de nombreux obstacles : les moulins ou pêcheries abandonnés, les bateaux accidentés. La remontée sous les ponts en trains de bateaux de trois jusqu'à sept unités est lente et périlleuse⁷. On doit descendre les mâts. Certaines arches sont bouchées par des moulins, d'autres par des pieux, nasses et filets des pêcheries. Les réglementations sont nombreuses et difficiles à faire respecter. En 1547, Henri II ordonne par lettres patentes « *qu'après signification à ceux auxquels appartiennent les écluses, pêcheries, nasseries, moulins, arbres, paulx, pieux, empêchant la navigation, sera permis aux Marchands de les faire ôter aux dépens [...] de ceux auxquels lesdites pêcheries, etc., appartiendront* »⁸.

N°75, janvier 2003, pp. 98-99.

4. Brouard, Emmanuel. 2005, Op. cit. pp. 38-40. [en ligne], <https://journals.openedition.org/abpo/1116?file=1> ; Billacois, François. « La batellerie de la Loire au XVII^e siècle ». In : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Tome 11, N°3, juillet-septembre 1964, pp. 173-177, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1964_num_11_3_2874

5. Brouard, Emmanuel. 2005, Op. cit. pp. 45-46. [en ligne], <https://journals.openedition.org/abpo/1116?file=1>

6. Beaudouin, François. « L'archéologie nautique ligérienne », In : *303 Arts, recherches et création*. N°75, janvier 2003, p. 64.

7. Brouard, Emmanuel, 2005, Op. cit. pp. 43-45. [en ligne], <https://journals.openedition.org/abpo/1116?file=1>

8. Mantellier, Philippe. *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la*

Péages

Les péages et tonlieux⁹, sortes de douanes et taxes fluviales tenues par des seigneurs, des communautés ecclésiastiques ou des villes, sont nombreux. Les cordes tendues ou autres empêchements obligent les bateaux à les respecter. En 1505, Louis XII supprime les péages de moins de cent ans¹⁰. À la fin du XVI^e siècle, on en compte toujours environ cent-vingt sur la Loire¹¹ ! Les rois, comme Henri

rivière de Loire et fleuves descendant en icelle.
Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 465. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f472.image>

9. Les péages sont les impôts prélevés sur le passage par voie fluviale ou terrestre, les tonlieux sont les impôts prélevés sur les marchandises passant par eau ou sur l'étalage des marchandises sur les marchés. Zadora-Rio, E. « Franchissement des rivières et contrôle de la circulation au Moyen Âge : les ponts, les ports et les péages » In : *Atlas Archéologique de Touraine*, Zadora-Rio, E. (dir.), Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, 53, FERACF, Tours, 2014, [en ligne], <http://a2t.univ-tours.fr/notice.php?id=212> ; Conchon, Anne. *Le péage en France au XVIII^e siècle : Les privilèges à l'épreuve de la réforme*. Coll. « Ancien Régime », Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2002.

10. Mantellier, Philippe. *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. Tome 1, Orléans, Georges Jacob, 1867, p. 138. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62459184/f145.image> et Mantellier, Philippe. *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. Tome 3, Orléans, Georges Jacob, 1869, p. 16. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242559r/f23.image>

11. Person, Françoise de. *Les difficultés de la*

III, souhaite favoriser « *la facilité et liberté de la navigation* », mais la suppression ordonnée de certains péages très anciens a du mal à être respectée. Rien qu'à Blois, on en compte quatre au XVI^e siècle. Ils sont matérialisés parfois par des maisons ou des cabanes et le plus souvent par des panneaux portant des pancartes qui indiquent les tarifs. Aux péages, on prélève souvent en nature sur la cargaison, mais cette coutume est peu à peu remplacée par de l'argent. Les pancartes imprimées ou manuscrites sont affichées et fixent les taxes pour chaque produit commercialisé¹². Ces tarifs sont sujets à de nombreux litiges entre les nautoniers et les fermiers de péage. Ces derniers peuvent même poursuivre les bateaux qui tentent de passer sans déclarer leur marchandise ou ceux qui cherchent à se dissimuler dans la nuit.

Les villes installent des péages pour financer l'entretien des levées ou réparer les remparts. La Communauté des Marchands finance son activité pour l'intérêt de la navigation avec son « droit de boîte », un nom qui rappelle le coffre qui accueille leurs recettes¹³. Les « boîtes » sont installées depuis la fin du XV^e siècle à la Charité, à Saumur, à Angers (toutes les marchandises) et à Nantes (sel),

navigation sur la Loire, XVI^e et XVII^e siècles,
Les Amis de la Bibliothèque de Blois, 2002, p. 15.

12. Person Françoise de. 2002, Op. cit. p. 15

13. Mantellier, Philippe. 1864, p. 191. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62459184/f198.image>

puis à partir de la fin du XVI^e siècle également à Blois, à Nevers et à Moulins.

Naufrages, indemnités

Malgré tous les efforts pour sécuriser les chenaux navigables, la Communauté des Marchands enregistre de nombreux accidents. Les raisons varient : l'impétuosité de la météo et de l'eau, un choc contre un moulin ou les piles d'un pont, un obstacle sous l'eau.

Ainsi on lit qu'en 1507, quinze livres tournois sont payées « à Benoit Mycier, marchand de Nevers, pour le récompenser de trente deux muys de blé froment et dix sept muys d'orge, mesure d'Orléans, qu'il perdit, ou moys d'avril au droit de Laril, paroisse Saint-Benoist-sur-Loire, par fortune de deux moulins estans en la voye des chalans »¹⁴ ou qu'en 1536 Vincent Pinson « voiturier par eaue », demeurant au Portereau d'Orléans, perdit « un chalan chargé de dix-neuf muys de sel, péri et submergé à l'endroit de l'église Saint Sauveur, du costé de la levée, vers Négron »¹⁵.

14. Mantellier, Philippe. 1864, Op. cit. p. 448. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f455.image>

15. Mantellier, Philippe. 1864, Op. cit. p. 462. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f469.image>

Conclusion

L'enjeu économique de la Loire et de son bassin est très important au début du XVI^e siècle. On sait que Léonard de Vinci lui-même, résidant alors à Amboise, dessine des plans de canaux pour relier la Loire au Rhône et ainsi l'Atlantique à la Méditerranée¹⁶ ! Ce projet ambitieux ne se réalisera qu'au XVII^e siècle avec le canal du Midi.

16. Brioist, Pascal. « Léonard de Vinci hydraulicien », In : *Mémoires de l'Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Touraine*, tome 25, 2012, p. 16, [en ligne], http://academie-de-touraine.com/Tome_25_files/015-026.pdf

Sources écrites et témoignages d'époque

Les extraits lus pendant le commentaire de la vidéo ont été « modernisés » pour les rendre intelligibles. Ci-dessous, on trouve la transcription des documents d'origine ou celle effectuée dans les ouvrages mentionnés en source.

Acteurs et bateaux

25 avril 1495, Tours, Vente d'un jardin et engagement de construction d'une sentine

« ... Jacquet Pyon s'engage auprès de Jehan Vollant de faire construire une sentine de 6 à 7 pipes de contenance pour le prix de 8 l.t. »

AD 37, Tours, 3E8/291, transcription par Jérôme Salmon : Projet Renumar, <http://renumar.univ-tours.fr/xtf/view?docId=tei/TIPO477505.xml;chunk.id=n1;toc.depth=1;toc.id=n1;brand=default>

24 juillet / 18 août 1495 Tours, Marché pour la construction d'un chaland à Saint-Cyr-sur-Loire

« ... C'est assavoir que ledit Pion a vendu et vend, et promet bailler et livrer sur ledit port Sainct Cire ung grant chalan neuf de la facon et devis qui s'ensuit. Assavoir est de treze toises quatre piez de longueur, sept bours de chacun cousté, les courbes venans au hault des bours, six piez qui sont de large par le fons, neuf piez de large par rable, lesdits rables portans sur deux bours de chacun cousté, fourny de bons membres. C'est assavoir, de mast de de unze toises et demye tout eplané, verge, peautre, glan, paugue, archelé et pourquartin, fronc au devant et fronc au derriere, avecques les alloueres et le pont fait. ... »

AD 37, Tours, 3E8/291, transcription et annotations par Pierre Aquilon et Jérôme Salmon : Projet Renumar, <http://renumar.univ-tours.fr/xtf/view?docId=tei/TIPO477573.xml;chunk.id=n1;toc.depth=1;toc.id=n1;brand=default>

28 septembre 1527, Inventaire de l'engin du balisage à Blois

« L'engin garny de quatre traverses et treize planches de boys: deux chevilles de fer, un mouffle de fer, neuf poullies de metal et de cuyvre, deux troussees avec grant quantité de cassées, quatre chapeaulx de fer pour arracher les paulx, quatre gouyars pour couper les espines, trois gouez et ung cassé, deux pinces de fer à casser les pierres en l'eau, deux tranches et ung pic à déferer les boys, ung gros maillet de fer, ung cyseau de fer pour faire mortaizes, deux gros cyseaulx à couper les boys en eau, ung gerfault pour prendre les boys en l'eau, cinq congnees et ung petit acheveau, deux mailletz de boys, une sonde de cordes pour enlever les pierres, vingt ballizes. » (Orig. s. papier, ms. Archives de la ville d'Orléans)

Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 454-455. [en ligne], <https://gallica>.

[bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f461.image](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f461.image)

Mai 1507, Indemnités sont payées par les « Marchands Fréquentants »

« A Jaquet Laurens, marchand, demourant à Tours, pour les fraiz et mises par lui faiz à ballizer et necloyer en la rivière de Loire, depuis Cande jusques à Amboise, et en la rivière de Cher depuis Cande jusques à Selles, CXXXVI l., VI s., VII d. t. »

« A Pierre Jaquereau et Anthoinc Bilhault, de Baugency, pour avoir rompues et cassées plusieurs grosses pierres qui estoient en la rivière de Loire, audessous du pont dudit Baugency, près et devant la fontaine du bacin, et pour autres pierres qu'ils ont cassées et ostées, XI s. t. »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 443. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f450.image>

Difficultés

16 décembre 1526, Saint-Germain-en-Laye, Correspondance : Demande de Louise de Savoie, régente et mère du roi, à la ville d'Amboise, que soient enlevées les « paulx et souches » qui gênent la circulation des bateaux sur la Loire

« De par Madame duchesse d'Angoulesme et d'Anjou,

Chers et bien amez, nous avons esté advertie qu'il y a en la riviere de Loyre au devant de nostre ville et chatel d'Amboise et ès environs, quelque nombre de paulx et souches picquez en icelle riviere, qui grandement nuysent aux

bateaulx y navigans et a l'occasion de ce sont souventesfoiz en dangier de peril, sans ce qu'ilz soient d'aucun prouffit et revenu a nostre recepte ordinaire ; et pource que nous sommes acertenee qu'ilz vous seroient propres, tant a la reparacion de voz ponts ou de present faictes besoigner, que autres reparacions de vostre ville, nous avons ordonné que, si ainsi est qu'ilz soient inutilles et nuisibles, seront arrachez et emploiez esdites choses, sans ce que autre les puisse avoir et retenir. ... »

AM Amboise, AA109, transcription par Casimir Chevalier et Léa Dupuis, Projet Renumar : <http://renumar.univ-tours.fr/xtf/view?docId=tei/TIPO636297.xml;chunk.id=n1;toc.depth=1;toc.id=n1;brand=default>

20 mars 1547, Lettres patentes de Henri II données à Fontainebleau, concernant la police de la voie navigable en la Loire et ses affluents

« Comme, par suite de l'édit perpétuel de 1544, plusieurs des empêchements de navigation ont été ôtés, mais encore y en a en grand nombre, et recommencent de jour en jour, en sorte que s'il n'y est diligemment pourvu, la chose est en danger de retourner à son premier désordre. Est ordonné qu'après signification à ceux auxquels appartiennent les écluses, pêcheries, nasseries, moulins, arbres, paulx, pieux, empêchant la navigation, sera permis aux Marchands de les faire ôter aux dépens de la chose ou de ceux auxquels lesdites pêcheries, etc., appartiendront. » (Lettres-pat. imp., Orléans, Éloy Gibier, François Hotot, 1678.) »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p.

465. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f472.image>

« Cette rivière est dangereuse en sa navigation ; d'autant que par sa rapidité elle blanchit la terre, la rend sablonneuse et légère, ce qui fait qu'elle change souvent son cours et son profonds, jetant grande quantité de sable en lieux où souloit être le profond et faisant le profond en lieux où souloit être le sable. C'est pourquoi les bateliers et mariniers d'icelle rivière, doivent être très experts pour cognostre sa crue ... »

François Le Maire, Histoire et antiquitez de la ville et duché d'Orléans, ..., Ed. Maria Paris, Orléans, 1645. p. 55. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k8522293/f83.image>

Péages

20 mars 1547, Lettres patentes de Henri II concernant les péages, Fontainebleau

« Quant à ceux des prétendus péages qui seront connus et approuvés par la Cour de parlement, tableaux seront faits et élevés par les seigneurs desdits péages, en lieux et endroits les plus éminents et commodes, afin que chacun sache ce qu'il devra. Défense faite à tous fermiers, receveurs et exacteurs desdits péages, de changer ni effacer lesdits tableaux, exiger et prendre outre ce qui s'y trouve contenu, sous peine du quadruple envers les Marchands et de punition corporelle. »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 3, Orléans, Georges Jacob, 1869, p.

23. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242559r/f30>, [image](#)

27 décembre 1577, Lettres patentes d'Henri III sur l'installation des pancartes, Paris

« Sur requête des marchands Fréquentants, exposant que les seigneurs péagers ou leurs fermiers, ne tenant aucun compte des précédents édits, négligent d'établir poteaux où soient attachées les déclarations et pancartes de péages, et qu'ils refusent de donner acquit ni acte de dépri de ce qui leur est payé ou déprié au-dessous de cinq sols. Est ordonné que pancartes et tableaux seront élevés par les seigneurs de péages, en lieux les plus éminents et commodes afin que chacun sache ce qu'il devra, et que lesdits seigneurs ou leurs fermiers sont tenus d'avoir papiers et registres, bailler acquit et acte de dépri de ce qu'ils recevront ou de ce qui sera déprié au-dessus de cinq sols t[ournois], sans prendre aucun salaire. »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 3, Orléans, Georges Jacob, 1869, p. 28-29. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242559r/f36>, [image](#)

2 avril 1602, Arrêt de la cour de parlement de Paris concernant l'établissement de la boîte des Marchands fréquentant... à Blois

Est ordonné « Que la pancarte de la boîte des Marchands, pour lever les deniers d'octroi sur les denrées et marchandises passant sur la rivière au détroit de Blois, sera établie en ladite ville de Blois, sur le bord et chantier de la

rivière, à la charge que ledit droit de boîte et péage, ayant été payé et acquitté à Blois par les marchands voituriers... »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 234. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f241>, [image](#)

Naufrages, indemnités

Mai 1507, Indemnités payées par les « Marchands Fréquentants »

« A Mathurin Dubier, dit de Villiers, pour le récompenser d'un challan chargé d'ardoise qu'il perdit (1502) au pont de Sully, ainsi qu'il a fait apparoir par certification, » 3 l. t »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 449. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f456>, [image](#)

1537, Indemnités sont payées par les « Marchands Fréquentants »

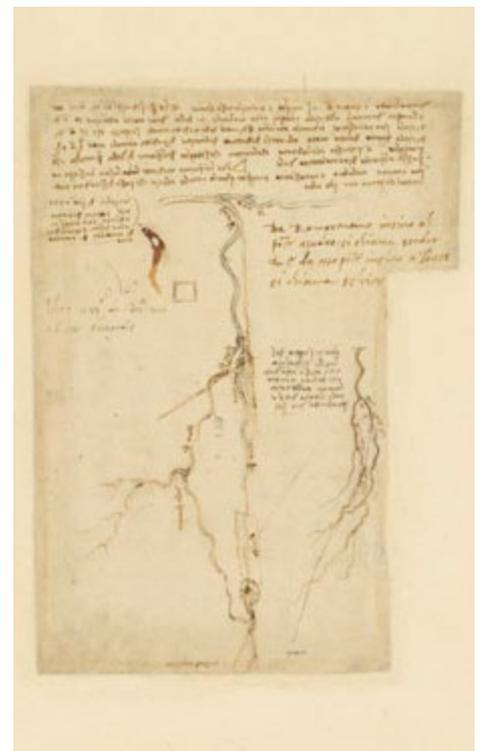
« A Colas Baulier, marchand de Sully, perte d'un chalan chargé de bois, submergé au port « de Chasteauneuf puy trois semaines, » (avril 1537), 4 l. t. »

Cité par Mantellier, Philippe. Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. Tome 2, Orléans, Georges Jacob, 1864, p. 462. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6242071g/f469>, [image](#)

Conclusion

« Si la rivière m n [le Beuvron], un affluent de la Loire, était dérivée vers la rivière de Romorantin [la Sauldre], ses eaux boueuses enrichiraient les terres qu'elles irrigueraient et rendraient le pays fertile, de telle sorte qu'il fournirait de quoi nourrir ses habitants tout en servant de canal navigable propice au commerce. »

Léonard de Vinci, Codex Arundel 270v, Cité par Brioist, Pascal. « Léonard de Vinci hydraulicien », In : Mémoires de l'Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Touraine, tome 25, 2012, p. 23, [en ligne], http://academie-de-touraine.com/Tome_25_files/015-026.pdf



Bibliographie

À l'ombre des rois, le grand siècle d'Orléans. Catalogue d'exposition, Musée des beaux-arts d'Orléans, 1999.

Beaudouin, François. *La marine de Loire et son chaland*, Cahiers du Musée de la Batellerie, 1989.

Beaudouin, François. « L'archéologie nautique ligérienne », In : *303 Arts, recherches et création*. N°75, janvier 2003, pp. 56-65.

Billacois, François. « La batellerie de la Loire au XVII^e siècle ». In : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Tome 11, N°3, juillet-septembre 1964, pp. 163-190, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1964_num_11_3_2874

Billacois, François. « Un indicateur du commerce intérieur au début du XVII^e siècle : le péage de Myennes, 1614-1617 », In : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, janvier-mars 1994, Tome 41 (1), pp. 101-120, [en ligne], www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1994_num_41_1_1706

Bouthier, Alain. « Les péages et les bacs de la Loire entre Decize et Briare, à la fin de l'Ancien Régime », In : *Association bourguignonne des sociétés savantes, Compte rendu du 60^e congrès de Clamecy (2-4 juin 1989)*, nouvelle série, 1991, N° 15, pp. 61-67.

Brioist, Pascal ; Nanni, Romano. Les projets de canalisation français de Léonard de Vinci, In : Pedretti, Carlo. *Leonard de Vinci & la France* [Exposition, Amboise, Château du Clos Lucé, 24 juin 2009 - 31 janvier 2010], Campi Bisenzio Florence, Cartei & Bianchi, pp. 91-99, 2009, [en ligne], <https://www.yumpu.com/fr/document/read/16682540/les-projets-de-canalisation-francais-de-leonard-de-vinci-pascal-brioist>

Brioist, Pascal. « Léonard de Vinci hydraulicien », In : *Mémoires de l'Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Touraine*, tome 25, 2012, pp. 15-26, [en ligne], http://academie-de-touraine.com/Tome_25_files/015-026.pdf

Brouard, Emmanuel. « La navigation en Loire au XVIII^e siècle vue à travers les procès-verbaux d'avaries », In : *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 112, N°3, 2005, pp. 37-69. [En ligne], <https://doi.org/10.4000/abpo.1116>

Cerisier-Millet, Geneviève. *Les marinières de la Vienne et de la Loire aux XVIII^e et XIX^e siècles*. Geste Éditions, 2010.

Conchon, Anne. *Le péage en France au XVIII^e siècle : Les privilèges à l'épreuve de la réforme*. Coll. « Ancien Régime », Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2002, [en ligne], <http://books.openedition.org/igpde/1141>

Couderc, Jean-Mary. *La Loire. Mémoire d'un fleuve*. Tours, La Nouvelle République de Centre-Ouest, Coll. « Les patrimoines », mai 2011.

Dion, Roger, *Le Val de Loire, étude de géographie régionale*, Tours, Arrault imprimeurs-éditeurs, 1934. (Lafitte Reprints, Marseille, 1978.) pp. 588-591.

Dion, Roger. « Orléans et l'ancienne navigation de la Loire ». In : *Annales de Géographie*, Tome 47, N°266, 1938, pp. 128-154, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1938_num_47_266_11830

Dupraz, Catherine, « Petits trésors de Loire », In : *303 Arts, recherches et création*. N°75, janvier 2003, pp. 96-103.

Fraysse, Jean et Camille. *Loire Angevine et Maine : mariniers et riverains d'autrefois*, Cholet, Farré et fils, 1967.

François Le Maire, *Histoire et antiquitez de la ville et duché d'Orléans...*, Orléans, Ed. Maria Paris, 1645. [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k8522293>

Laurent, Fabrice. « Les épaves modernes (XVI^e-XVIII^e siècles). » In : *Archaeonautica*, N°16, 2010. Les épaves de Saint-Georges – Lyon – I^{er}-XVIII^e siècles, dir. Rieth, Éric. pp. 187-220, [en ligne], www.persee.fr/doc/nauti_0154-1854_2010_num_16_1_1243

Le Sueur, Bernard. *Navigations intérieures. Histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*. Glénat, 2012.

Mantellier, Philippe. *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. Tome 1-3, Orléans, Georges Jacob, 1864-1869, [en ligne], <https://gallica.bnf.fr/services/engine/search/sru?operation=searchRetrieve&version=1.2&collapsing=disabled&query=dc.relation%20all%20%22cb308736415%22>, (réédition augmentée, Tours, Jeanson, D., 1987.)

Mercier, P. « Les péages de Lez et Bich à Châteauneuf-sur-Loire », In : *Bulletin de la société des amis du Musée de la Marine de Loire à Châteauneuf sur Loire*, 1977, 3, N°12, pp. 4-8.

Person, Françoise de. *Bateliers sur la Loire. XVII^e-XVIII^e siècles. La vie à bord des chalands*, Chambray-les-Tours, 1994.

Person, Françoise de. *Bateliers : contrebandiers du sel XVII^e-XVIII^e siècle*, Rennes, Editions Ouest-France, 1999.

Person, Françoise de, *Les difficultés de la navigation sur la Loire, XVI^e et XVII^e siècles*, Les Amis de la Bibliothèque de Blois, 2002.

Person, Françoise de, « Les voituriers par eau, le temps et l'argent avant la Révolution. », In : *303 Arts, recherches et création*. N°75, janvier 2003, pp. 48-53.

Person, Françoise de, *Les voituriers par eau et le commerce sur la Loire à Blois au XVII^e siècle*, thèse en histoire, Université de Tours, 1984.

Teyssot, Josiane. « Navigation et péages sur l'Allier à Moulins à la fin du Moyen Âge ». In: *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 35^e congrès, La Rochelle, 2004. Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age. pp. 235-244, [en ligne], www.persee.fr/doc/shmes_1261-9078_2005_act_35_1_1881

Vauzelles, Matthieu de. *Traicté des péages, composé par M. Matthieu de Vauzelles... Outre y sont adjoustées les Lettres de Édít du Roy et commission à Messieurs du Parlement de Dombes, séant à Lyon, sur la réformation des péages...*, Lyon, Impr. J. de Tournes, 1550, [en ligne] : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k83436f>

Villiers, Patrick; Senotier Annick, *Une histoire de la marine de Loire*, Éd. Grandvaux, 2000.

Zadora-Rio, E. « Franchissement des rivières et contrôle de la circulation au Moyen Age : les ponts, les ports et les péages » In : *Atlas Archéologique de Touraine*, Zadora-Rio, E. (dir.), Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, 53, FERACF, Tours, 2014, [en ligne], <http://a2t.univ-tours.fr/notice.php?id=212>

Pages web utiles

Au XV^e siècle, le dernier voyage sur la Loire du bateau de Saint-Satur (Cher) : <https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Centre-Val-de-Loire/Actualites/Actualite-a-la-une/Au-XVe-siecle-le-dernier-voyage-sur-la-Loire-du-bateau-de-Saint-Satur-18>

Patrimoine immergé en Loire, Géosciences, Médiathèque, 2018 : <https://www.latetedanslariviere.tv/2018/07/17/patrimoine-immerge-en-loire/>

Iconographie et fonds de provenance

Avertissement au lecteur :

L'utilisation des images est soumise à autorisation auprès des ayants droit.

La Mission Val de Loire se dégage de toute responsabilité concernant l'utilisation non autorisée de ces images.

Les images sont présentées avec une qualité volontairement réduite ; elles sont, pour la plupart, accessibles en ligne et dans une qualité bien supérieure.



Galliae Regni Potentiss: Nova Descriptio... par Jean Jolivet, dans Theatrum Orbis Terrarum d'Abraham Ortelius, par Frans Hogenberg, Anvers, 1570. © 2000 by Cartography Associates

https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~275240~90048525~-9--Galliae-Regni-Potentiss-?sort=Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No&qvq=q:Galliae%20Regni%20Potentiss;sort:Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No;lc:RUMSEY~8~1&mi=0&trs=1

ou

Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-10228

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8469916g/f1.item>

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE *Renaissance*



Ordonnances royales de la juridiction de la prévosté des marchans et eschevinaige de la ville de Paris, Paris, 1528.
© Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Réserve 110089

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE *Renaissance*



Vue cavalière de la ville de Blois, Georg Braun d'après François de Belleforest, vers 1575.

© AD41, 33 Fi 518

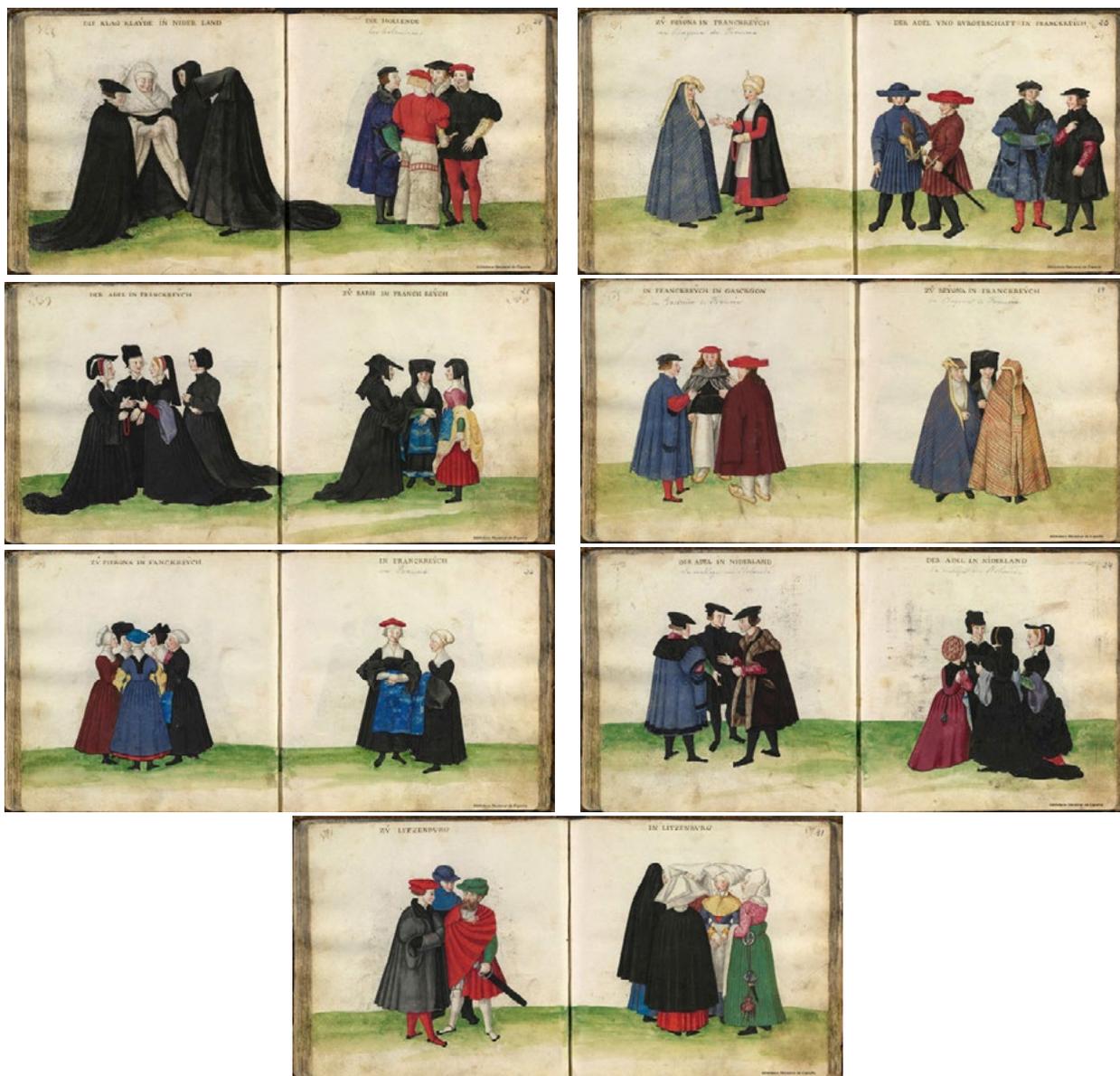
<http://archives.culture41.fr/ark:/57457/vta5512145250cfa/daoloc/0/1>



Profil ou nouvelle description de la ville épiscopale et port de mer de Nantes en Bretagne, Jean Boisseau, XVII^e s.

© Musée Dobrée – Grand Patrimoine de Loire-Atlantique, 56-5263

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE



Codice de Trajes, XVI^o s.

© BNE / Biblioteca Digital Hispánica, Res/285, 32, 24, 25, 23, 26, 28, 35

<http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000052132>

PORTRAITS
 à la Renaissance de LOIRE



Saint-Florent-le-Vieil et Saumur, L. de Lincler (?), vers 1630.
 © The Morgan Library and Museum, New York, 1953.5r
<https://www.themorgan.org/drawings/item/109793>



Jetons de présence, XVII^e s.

© Hôtel Cabu, Musée d'Histoire et d'Archéologie, Orléans, 80.2.25, 76.3.2, 80.2.26, 90.2.4 © Christophe Camus



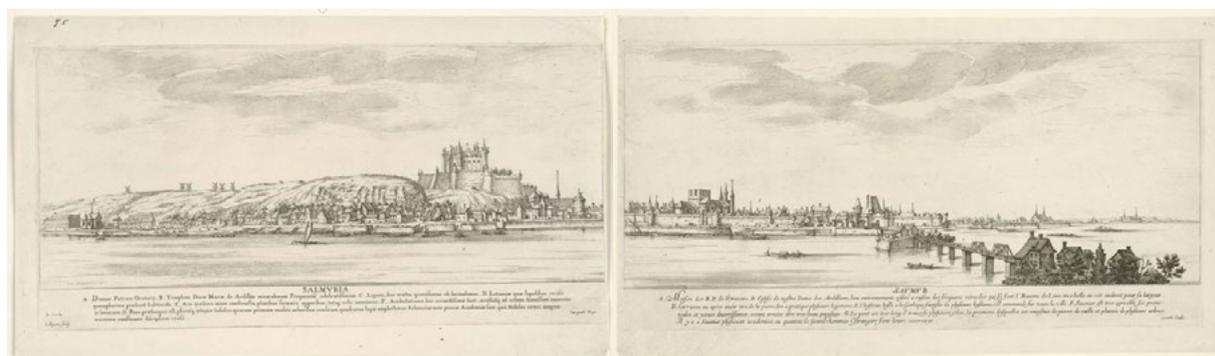
Jetons de présence, fin XVI^e s.

© Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire, 2002.5.1 © A. Chatton

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE *Renaissance*



Profil de la ville ducale et épiscopale d'Orléans, vers 1650.
© Médiathèques d'Orléans - Aurelia. <http://aurelia.oreans.fr>, ICO G 138
<https://mediatheques.oreans-metropole.fr/ark:/77916/ORL724743.locale=fr>



Saumur - Salmuria, François Collignon après L. de Lincler, XVII^e s.
© Rijksmuseum, Amsterdam, RP-P-1881-A-4893A ; RP-P-1881-A-4893B
<http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.97546>; <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.97552>



Profil de la ville d'Orléans, entre 1600-1650.
© Médiathèques d'Orléans - Aurelia. / <http://aurelia.oreans.fr>, ICO G 126
<https://mediatheques.oreans-metropole.fr/ark:/77916/ORL724796.locale=fr>

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Ordonnances royaux de la juridiction de la prévosté des marchans et eschevinaige de la ville de Paris, 1528.

© Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Réserve 110089

<https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0000954116.locale=fr>

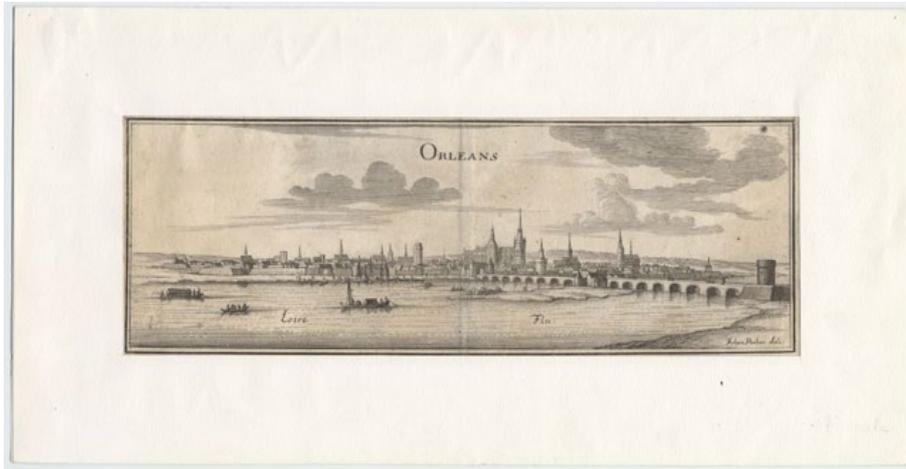


Blois, L. de Lincler (?), vers 1630.

© The Trustees of the British Museum, Londres, 1910,0212.108 (R)

https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1910-0212-108

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Orleans par Johann Peeters, 1600-1650.

© AD41, 33 Fi 693

<http://archives.culture41.fr/ark:/57457/vta54adcb556d877/daoloc/0/1>



Vue de Tours depuis le nord, L. de Lincler (?), vers 1630.

© The Morgan Library and Museum, New York, 1953.4r

<https://www.themorgan.org/drawings/item/109794>

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE

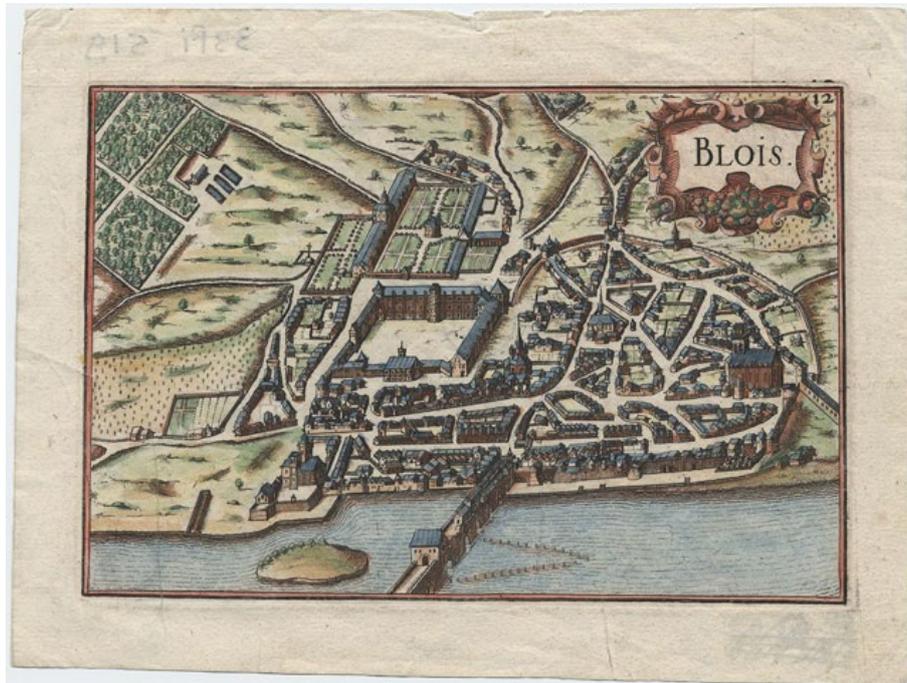


Blois, L. de Lincler (?), vers 1630.
© Rijksmuseum, Amsterdam, RP-T-1948-372(R)
<http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.8528>



La ville et le château d'Amboise, vue depuis le fleuve, L. de Lincler (?), vers 1630.
© The Morgan Library and Museum, New York, 1953.4v
<https://www.themorgan.org/drawings/item/109794>

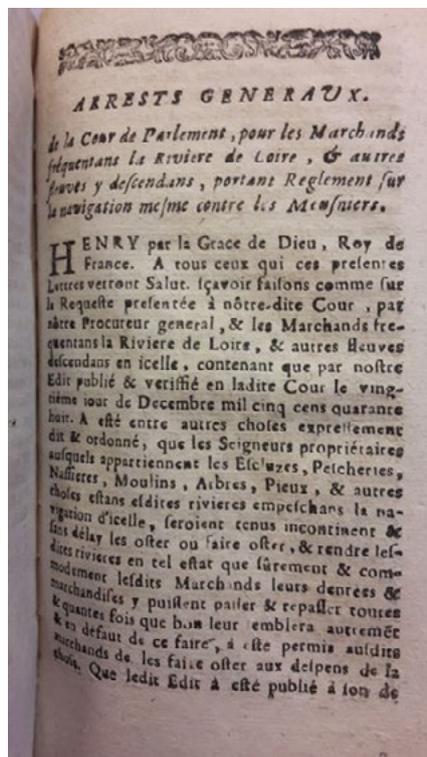
PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Blois, vue de la ville à vol d'oiseau, Christophe Tassin, 1634.

© AD41, 33 Fi 519

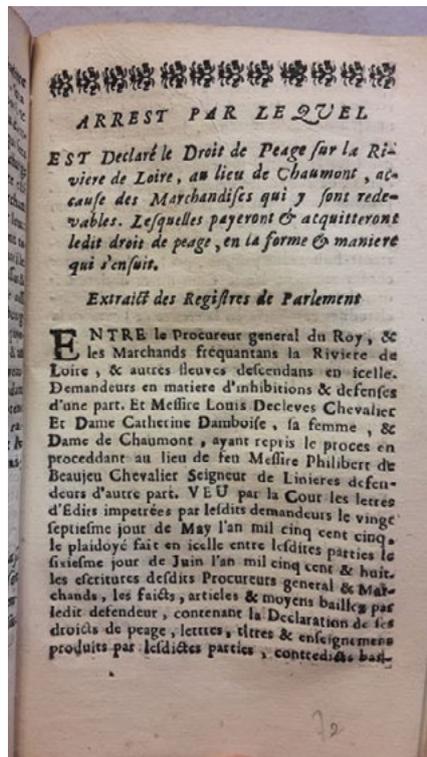
<http://archives.culture41.fr/ark:/57457/vta5512145257812/daoloc/0/1>



Arrêt de la Cour du Parlement de Paris concernant la navigation sur la Loire, 1548.

© Bibliothèque Abbé Grégoire, Bibliothèques d'Agglopolys – Communauté d'agglomération de Blois, LF 665

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Arrêt concernant le péage de Chaumont-sur-Loire, début du XVI^e s.

© Bibliothèque Abbé Grégoire, Bibliothèques d'Agglopolys – Communauté d'agglomération de Blois, LF 665



La Loire à Sancerre et à Montsoreau, L. de Lincler (?), vers 1630.

© Rijksmuseum, Amsterdam, RP-T-1948-371(R)

<http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.8523>

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE



Leonard de Vinci, Codex Atlanticus, f. 920r, 1^{er} quart du XVI^e s.
Biblioteca Ambrosiana, Milan, Italy

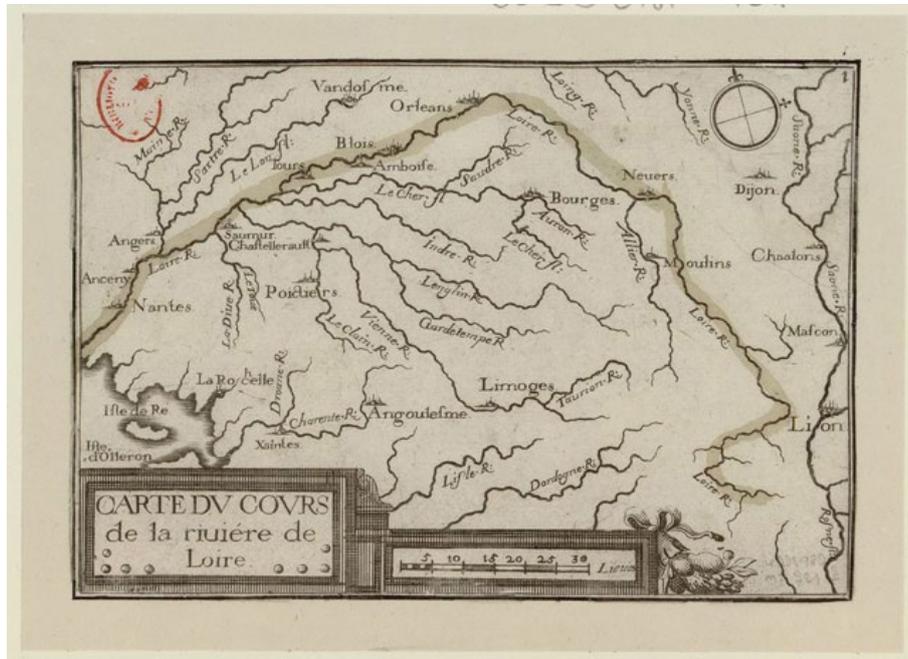
© Veneranda Biblioteca Ambrosiana/Metis e Mida Informatica/Mondadori Portfolio / Bridgeman Images, MEV5047032



Le canal royal de Languedoc, pour la jonction de l'océan et de la mer Méditerranée, Jean-Baptiste Nolin, Paris, 1697.
© 2000 by Cartography Associates

PORTRAITS à la Renaissance de LOIRE

Autres éléments iconographiques concernant la navigation



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

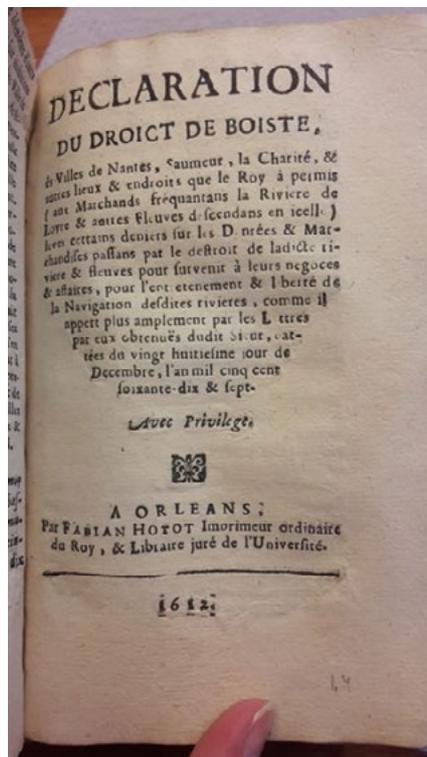
Carte du cours de la rivière de Loire, Christophe Tassin, 1634.
Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-2987 (721,II)
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b85932487/f1.item>



Arrêt du Parlement de Paris de 1540, décidant que l'assemblée de la Communauté des Marchands (...) sera tenue à Orléans tous les trois ans.

© Archives municipales d'Angers, HH28

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Declaration du droict de boiste, Orléans, Fabian Hotot, 1612.

© Bibliothèque Abbé Grégoire, Bibliothèques d'Agglopolys – Communauté d'agglomération de Blois, LF 665

PORTRAITS
à la Renaissance de LOIRE



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

- Val de Loire entre
- Sully-sur-Loire et Chalonnes
- inscrit sur la Liste du
- patrimoine mondial en 2000

— VIVA —
**Leonardo
Da Vinci !**
— 2019 —
**500 ANS DE
RENAISSANCE(S)**
EN CENTRE-VAL DE LOIRE
— FRANCE —

www.valde Loire.org



49 bd Preuilly 37000 Tours
02 47 66 94 49
smi@mission-valde Loire.fr

