

# LA VOIX DU PATRIMOINE de l'Industrie



N° 27  
été  
2012

Aubois de Terres et de Feuilles



## Le canal de Berry *au centre...*



Jean-Pierre Syty  
président de ATF

À un sujet aussi connu que celui du « canal de Berry », comment apporter un éclairage original ? À peine suggérée en réunion, l'idée d'y consacrer ce 27e numéro suscitait des collaborations, et de belles illustrations arrivaient ! En faire profiter nos lecteurs nous a alors semblé évident. Des adhérents et amis nous font ainsi connaître des auteurs, dessinateurs et peintres, plus ou moins liés à une vie marinière en adaptation constante. Nous remercions chaleureusement tous ceux et celles qui par le prêt de leurs documents ou par leurs écrits ont permis la réalisation de cet exceptionnel numéro de La Voix.

Cependant cette activité marinière n'a jamais été limitée à un seul canal ; l'interdépendance des divers éléments d'un vaste réseau, progressivement aménagé, apparaît à travers les documents reçus et que nous vous présentons. Une permanente fascination émerge avec vigueur de ces chemins d'eaux, pas aussi calmes qu'on pourrait le croire.

## La Loire, d'abord...

Des générations de bateliers ont vécu du transport par voie d'eau, d'abord sur les cours d'eau naturels. Leurs employeurs investissaient. Ainsi, propriétaires, les religieuses de l'Annonciade à Bourges ont affirmé du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle le péage de Myennes-les-Cosnes sur la Loire. Un lot d'archives (1614 – 1617), évoque les voituriers d'eau, tels les Callot de Nevers ou Fiteau de La Charité, cherchant déjà à équilibrer les flux. Verreries de Nevers, poteries de Puisaye étaient exportées ; des couteaux, des poêles, de la quincaillerie arrivaient du Roannais et de Moulins, en flux avalant, à côté de la « métaille » et des « caboches » récupérés pour en recycler le fer ! Tous les mois, 2 à 4 convois chargés de fers et aciers « du Nivernais ou accessoirement de la vallée de l'Aubois » suivaient le courant du fleuve. Les marinières d'Apremont-sur-Allier emmenaient les pierres des carrières locales vers Orléans, puis de la verrerie. A contre-courant, remontaient de la Basse-Loire et de l'Orléanais, le sel, d'autres vins, des vinaigres, des céréales panifiables et des métaux non ferreux importés de Grande Bretagne.

L'aménagement des routes progressait, mais le roulage ne concurrençait pas la navigation car les besoins s'accroissaient. Les pilotes cependant redoutaient les piles de ponts qui se multipliaient. L'expérience commerciale acquise sur les rivières fut transposée au trafic sur les canaux.

Références : François BILLACOIS. Un indicateur du commerce intérieur du début du XVII<sup>e</sup> s. : le péage de Myennes (1614-1617). Revue d'histoire moderne et contemporaine 41-1. 1994. et document de base AD du Cher 42 H 178.



## SOMMAIRE

La Loire, d'abord	p. 2
Le canal de Berry, un peu d'histoire	3
Un nom ducal pour un canal	4
Le canal de Berry en service	5
La modernisation générale	6
La Batellerie du Nord	6-7
Le concert d'Auguste Mahaut,	8-9
Le mouvement « canaliste »	9
Quelques noms de bateaux	10
Les canaux au service des usines	10
La batellerie et Martial Chantre	11 à 19
La navigation et les marinières	12-16
L'entretien du bateau	17
Les grèves et les réjouissances	18-19
Conclusion	19
Martial Chantre, par lui-même	20

Ont participé à ce numéro : Ruth Toye qui nous fait découvrir Martial Chantre, Jacques Romain et Charles Berg, François Beaudoin et Laurent Roblin du Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, Gilles Cornette et Dominique Papillon de Marseilles-lès-Aubigny, Annie Laurant et Alain Giraud (coordination et mise en pages). Iconographie ATF.

En couverture : Le bateau de Charles Berg, l'un des tout derniers berrichons, près d'Herry (Cher). Photo J. Romain.

**AUBOIS DE TERRES ET DE FEUX**  
adresse postale :  
4 rue de la mairie 18150 CUFFY  
siège social :  
Mairie de Jouet-sur-l'Aubois 18320  
Président Jean-Pierre Syty  
atfaubois.org

**LA VOIX DU PATRIMOINE de l'Industrie**

Directeur de la publication : Jean-Pierre SYTY  
Rédacteur général : Annie LAURANT  
Mise en page : Alain GIRAUD  
Iconographie : ATF  
N° ISSN : 1288 - 1007  
Impression : Alinéa Print Paris-Nevers



# Le canal de Berry

Par Jacques Romain, Président de « L'entente des canaux du centre-France »  
Secrétaire de la délégation ARECABE auprès du Pays Loire-Val d'Aubois.

Voie de navigation, de communication et de transport, le Canal de Berry a permis aux usines, notamment la tuilerie-briqueterie Sauvard à La Guerche-sur-l'Aubois, d'importer leurs matières premières et de diffuser leurs produits dans toute la France.

## Un peu d'histoire

- 1484 - L'idée de construction d'un canal dans la province du Berry est évoquée pour la toute première fois lors des États Généraux de Tours tenus par Louis XI ; celle-ci n'aboutira pas.

- 1545-1603 - Sully puis Colbert étudient le projet puis l'abandonnent.

- 1780 - Le duc de Béthune présente à l'Assemblée Provinciale un « Mémoire sur la navigation intérieure du Berry ».

- 1807 - Napoléon I<sup>er</sup> disait volontiers : « Les français ont plus besoin de canaux que de palais » ; et en cela, il se démarquait complètement de la royauté. Un décret impérial décide la construction d'un canal traversant plusieurs départements du centre. L'empereur veut constituer un réseau navigable de dimension européenne entre la vallée du Cher et le bassin de la Loire.

Le décret impérial du 16 novembre 1807 décide que : Le « Cher sera rendu navigable en suivant son cours actuel au moyen d'une ou plusieurs dérivations depuis Montluçon jusqu'à son embouchure dans la Loire ».

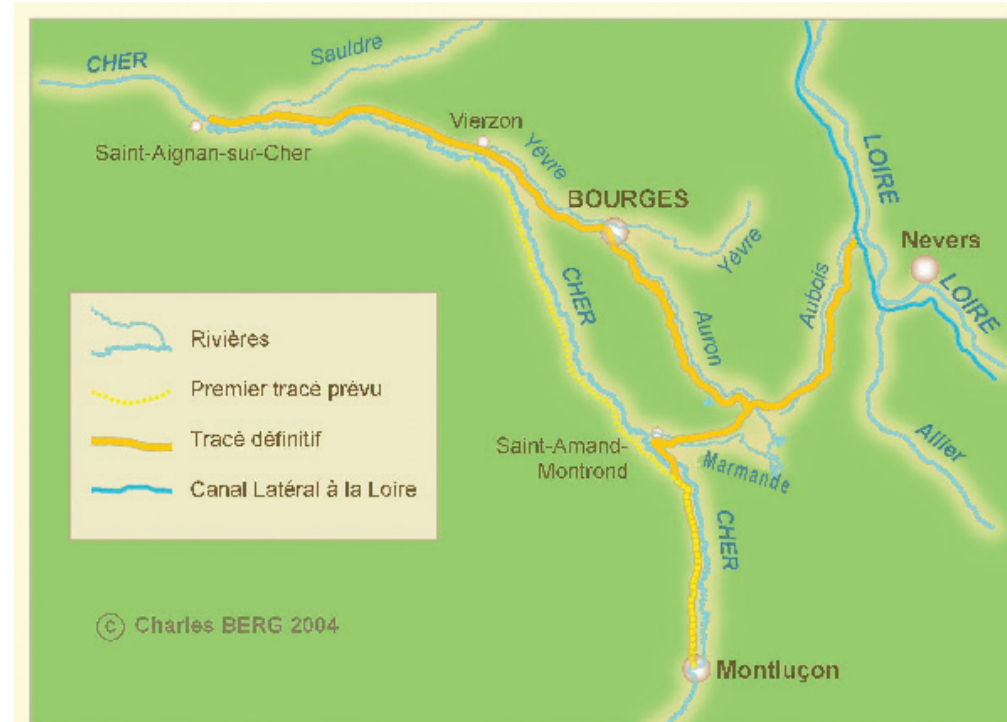
- En 1808, le directeur général des Ponts-et-Chaussées désigne l'ingénieur en chef Dutens pour faire l'étude du projet. Ce dernier rend le dossier en février 1809 où il envisage deux solutions :

- + une navigation en rivière entre Montluçon et Vierzon puis Tours,
- + un canal latéral au Cher.

Il précise que l'importance et la fréquence des crues et des périodes de sécheresse de la rivière imposent, selon lui, la seconde solution.

Mathieu Louis Molé, directeur général des Ponts et Chaussées, opte pour la seconde solution, entre Montluçon (Allier) et Vierzon (Cher). La construction sera dirigée par l'ingénieur en chef Joseph-Michel Dutens entre 1810 et 1840.

- 1810-1811 - Les travaux débutent à Montluçon. Les terrassements, extrêmement durs, sont réalisés par des ouvriers locaux mais aussi par des bagnards, des déserteurs et des prisonniers espagnols aidés parfois par des enfants de 16 ans payés 1,50 francs par jour. Les travaux viennent à peine de commencer que le Conseil Général du Cher demande en



septembre 1810 que le tracé du canal passe par Bourges en offrant de payer 500.000 francs pour ce nouveau tracé.

Le décret impérial du 24 février 1811 demande l'étude de la prolongation entre Vierzon et Nevers par Bourges permettant une navigation facile entre Tours et Nevers. Dutens répond dans un mémoire par un projet de canal reliant Saint-Amand-Montrond à Bourges et avec embranchement reliant Vierzon au Bec d'Allier. Il propose de prolonger cette branche jusqu'à Digoïn pour rejoindre le canal du Centre. Ce prolongement constituera, un peu plus tard, une partie du canal latéral à la Loire.

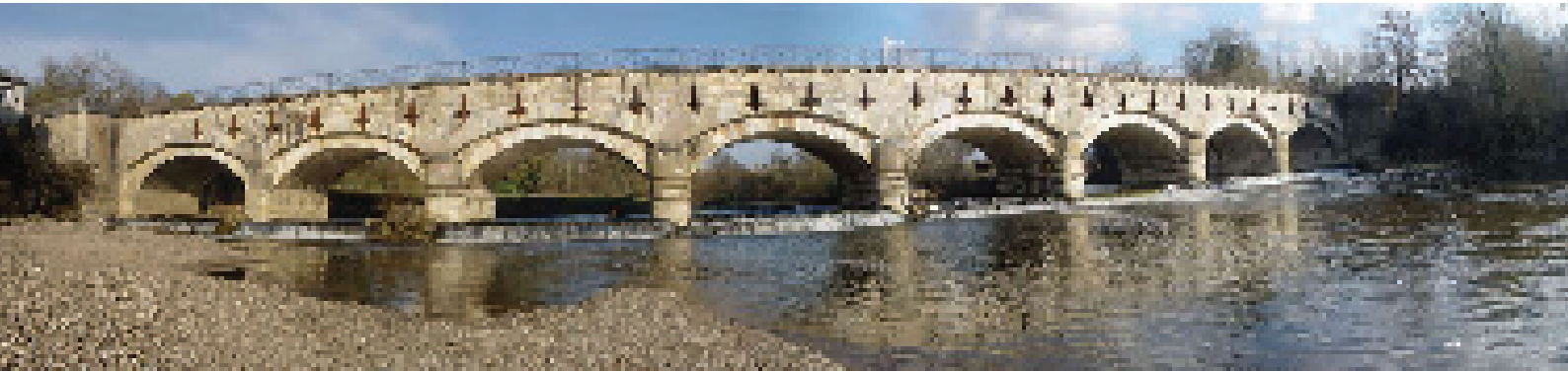
Dessins conçus et réalisés par Charles Berg : - Canal de Berry, le projet de 1809 et le tracé définitif de 1819 (2004) - et Apremont, Les Laurins : carte postale éditée en 1994.





# Un nom ducal pour un canal

par Jacques Romain



Pont-canal de la Tranchasse, chef d'oeuvre en péril (photo : Ch. Berg)

À la première dénomination de « canal du Cher », l'ordonnance royale du 9 décembre 1814 a substitué l'appellation de « canal du duc de Berry ». Pourquoi ? Rappelons-nous les dates de la première Restauration qui voit brièvement le retour des Bourbons sur le trône de France, entre l'abdication de Napoléon Ier et les Cent-Jours qui suivent son retour aux affaires : Napoléon a signé son abdication le 6 avril 1814 à Fontainebleau ; et le 3 mai 1814, Louis XVIII rentre à Paris. Avant la Révolution, le comte d'Artois frère du roi, possédait le Berry en apanage et avait fait construire les forges de Vierzon. Sous l'Empire, l'exil lui avait permis d'étudier le milieu économique anglais. Après la chute de l'Empire en 1815, année qui voit la seconde Restauration et le retour de Louis XVIII à Paris le 8 juillet 1815, les nécessités économiques conduisent J.-M. Dutens à aller visiter les

canaux anglais en 1818. Il suggère alors de limiter le gabarit en s'inspirant de ce qu'il a vu en Angleterre. Au lieu d'écluses de 5,20 m de large, qui était le gabarit européen voulu par Napoléon, il propose des écluses de 2,60 m. Finalement le canal a été créé avec des écluses ayant des sas de 2,70 m par 34 m. Le coût des travaux devrait être réduit d'un tiers grâce à ce nouveau gabarit.

Ce petit gabarit a entraîné de fait la conception de bateaux spécialement adaptés à ce canal, les « berrichons » aux dimensions maximales de 27,50 m x 2,60 m, et pouvant porter 60 tonnes sur le canal de Berry, et 100 tonnes sur les autres canaux. Ce tonnage différent s'explique par le tirant d'eau plus important sur les canaux autres que celui de Berry. Malgré ce handicap, le canal de Berry a grandement contribué au développement économique de Montluçon au XIX<sup>e</sup> siècle.

Le nouveau projet est adopté en décembre 1819 par ordonnance royale.

- 1819 - Le tracé définitif est fixé. Ce canal aura trois branches dont la jonction se fait à l'écluse de Fontblisse près de Bannegon. Il relie Montluçon à Marseilles-les-Aubigny via Sancoins, et à Noyers-sur-Cher en passant par Bourges et Vierzon.

L'avancement des travaux est handicapé par la faiblesse des financements ! La loi du 14 août 1822 permettra d'achever le canal grâce à un emprunt d'État auprès d'une compagnie financière, la « Société anonyme des quatre canaux » (canaux de Bretagne, canal du Nivernais, canal de Berry, canal latéral à la Loire).

- 1824 - Charles X (père du duc de Berry décédé en 1820) succède à son frère jusqu'à la Monarchie de Juillet 1830.

En 1830, l'ingénieur en chef, directeur du canal, Hippolyte d'Haranguier de Quincerot, propose de raccourcir le nom du canal en « canal de Berry ». C'est le nom finalement adopté

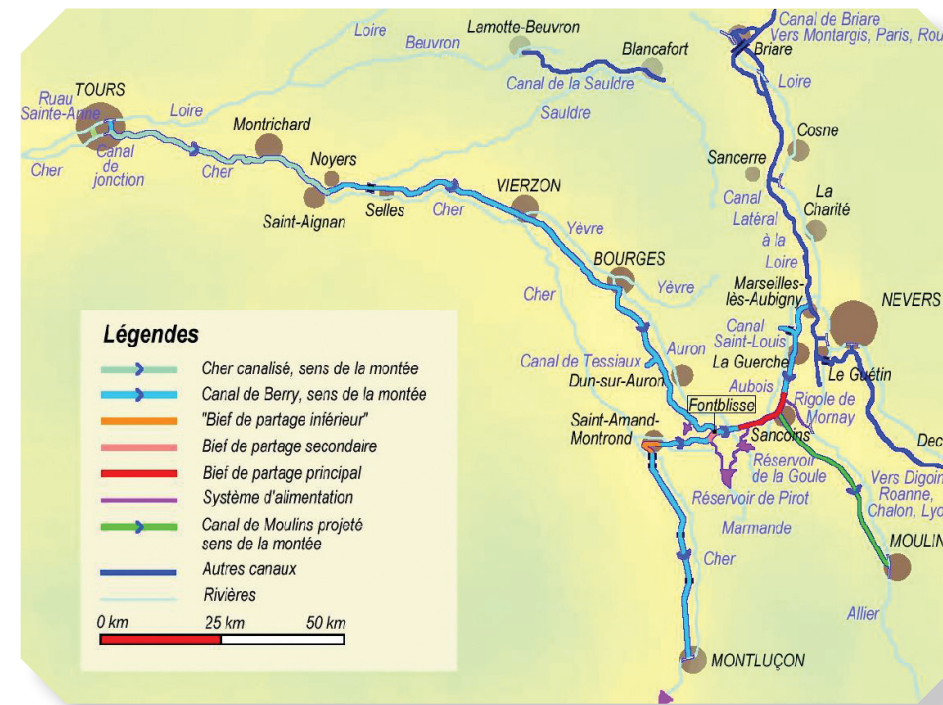


Pont-levis à Vallon-en-Sully. Photo Ch. Berg

# Le canal de Berry en service

par Jacques Romain

De par sa position au centre du réseau des canaux français, le canal de Berry, en constitue un nœud important, en étoile. Il en est aussi un maillon faible, en raison de son gabarit étroit.



Dessiné par Charles Berg, le canal de Berry et une partie du canal ligérien

- 1839 - Le canal est achevé. Sa longueur totale est de 320 kilomètres avec une pente de 245 mètres, 115 écluses (une tous les 3 kilomètres environ), 81 pont-levis, 75 aqueducs et 5 ponts canaux.

- De 1840 à 1865 - Le transport sur le canal est assuré par 890 péniches chargées de grain, fourrage, bois de chauffage ou minerai de fer. C'est le transport du charbon de Commentry vers les forges du Berry situées entre Saint-Amand-Montrond et Vierzon qui représente alors la principale activité. En sens inverse, le minerai de fer du Berry est transformé à Montluçon, agglomération en pleine prospérité industrielle.

- La navigation utilisait chevaux, mulets et ânes pour tracter les péniches appelées « flûtes », « Berry » ou encore « molussons ».

- Le trafic a augmenté jusqu'à plus de 1000 péniches par an (apogée entre 1873 et 1920).

- En 1848, ce sont 1.950 bateaux qui ont emprunté le canal de Berry.

- De 1865 à 1950 - Ce trafic décline en raison de problèmes techniques puis économiques avec l'accroissement du trafic par le train et la route. Le premier problème est celui

de l'alimentation en eau : il faudra construire des réservoirs, comme l'étang de Sault à Montluçon pour éviter que les bateaux ne soient à sec l'été. L'hiver, le canal est souvent impraticable, pris dans les glaces à cause de sa faible profondeur. Les péniches ne seront plus que 165 en 1939 et quelques dizaines après la guerre.

- 1<sup>er</sup> Janvier 1955 - Le décret de déclassement est signé par Pierre Mendès France : « le canal de Berry est fermé à la navigation et déclassé sur la totalité de son parcours, avec effet au 1<sup>er</sup> février 1955. La même année, l'aliénation du canal causera sa mort ; les ouvrages déclassés seront remis au service des domaines ». Le canal est vendu pour un franc symbolique du kilomètre aux communes riveraines. Certaines l'ont gardé en eau, d'autres l'ont abandonné aux broussailles, d'autres enfin l'ont bouché et/ou ont construit dessus. Et le canal de Berry mourut. C'est ce tronçonnage qui rend sa réhabilitation difficile aujourd'hui, alors qu'il pourrait être une pièce maîtresse du tourisme fluvial régional, malgré et même peut-être grâce à son gabarit si particulier qui

lui confère un charme unique.

- 1962 - Le canal a été comblé à Montluçon jusqu'à la première écluse pour réaliser un parking.

- Aujourd'hui - Des municipalités ont pris conscience de ce lieu très pittoresque et écologique. Des projets fleurissent pour faire du canal de Berry un lieu de navigation douce, de promenade à pied ou à vélo, malgré d'importants travaux de « désenvasement » et d'amélioration des rives ; Drevent, Vierzon, Saint-Amand-Montrond sont des exemples réussis de cette politique d'ouverture au tourisme fluvial et à la navigation douce sur le canal ; des structures intercommunales s'efforcent, avec peu de moyens, de sauver ou de restaurer le canal ; dans le Pays Loire-Val d'Aubois, la municipalité de La Chapelle-Hugon organise tous les ans une journée citoyenne consacrée au débroussaillage du lit du canal, malheureusement asséché ! Toujours dans le PLVA, le SIRCABVA (Syndicat Intercommunal de Réhabilitation du Canal de Berry en Val d'Aubois) restaure les berges et fait des chemins de halage des endroits propices à la promenade et à la détente. Le SMICB (Syndicat Mixte Interdépartemental du Canal de Berry) s'efforce de développer la vocation touristique du canal ! Nous ne pouvons malheureusement pas les citer tous ! Le monde associatif se bat également pour la sauvegarde du canal : citons l'ARECABE (Association pour la Réouverture du Canal de Berry).

Sources :

- 1 - sites Wikipédia et <http://www.pnich.com/histoire.htm>, <http://www.arecabe.org>
- 2 - Ouvrages : - Charles BERG. Un canal pas comme les autres... - Bernard LE SUEUR. Les artisans bateliers au cœur du transport fluvial. Éd. Les Cahiers du Musée de la Batellerie. Conflans Sainte Honorine. - Michel-Paul SIMON. Canaux de France. Éd. du Chêne. Hachette, 1999. p.127
- 3 - archives ATF dont la copie des archives Grandjean (Collection Ch. Boulet).
- 4 - René CHAMBAREAU et Christelle JAMOT-ROBERT. Le canal de Berry. Éditions associées de France. 1998.
- 5 - Ouvrage recommandé : Valérie MAURET-CRIBELLIER. Entre fleuves et rivières, les canaux du centre de la France. Éd. de l'Inventaire. Coll. Images du Patrimoine. 2008



# La batellerie du Nord

Par François BEAUDOIN. Conflans Ste Honorine et la Batellerie. Extrait.

## La modernisation générale

Par souci d'économie, les marchandises fragiles, encombrantes ou pondéreuses étaient transportées sur le Canal de Berry lui-même raccordé au canal latéral à la Loire, et de là aux canaux de la Seine, du Nord, de Bretagne, ou du Centre jusqu'à Roanne et la Saône. Le gabarit souhaité par Charles de Freycinet, et décidé par la loi programme du 5 août 1879, correspond maintenant au gabarit européen de classe 1, imposé aux péniches de 250 à 400 t. Au-dessous, il s'agit de navigation de plaisance qui obéit à d'autres normes. Quelques tronçons du canal de Berry ont été mis en sécurité et offrent une possibilité de navigation douce et de promenade. Le canal latéral à la Loire a adopté le gabarit Freycinet mais seulement une cinquantaine de péniches l'emprunte par an : le commerce français privilégie encore le rail et surtout la route ... Qu'en sera-t-il demain ?

À l'époque où les artisans marinsiers des autres régions de France disparaissaient progressivement face au chemin de fer, dans le Nord de la France se développe la batellerie la plus importante que le pays a jamais connue.

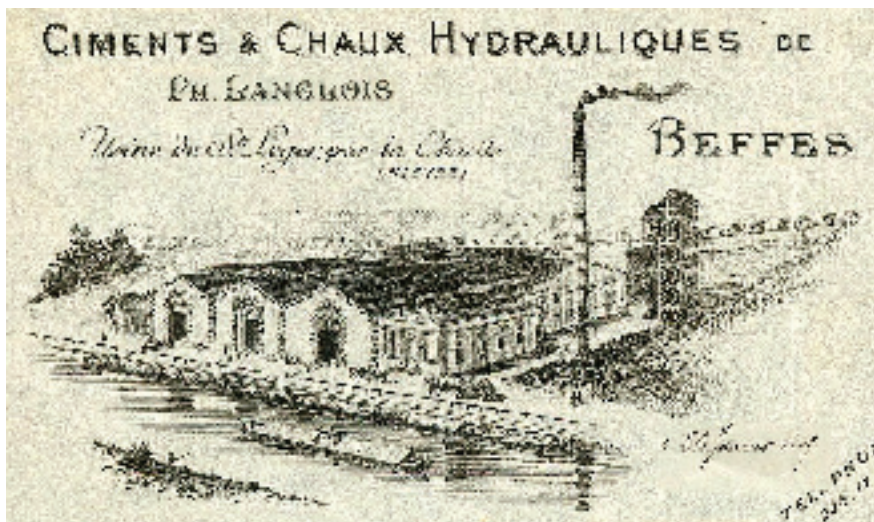
La batellerie du Nord naît dans le réseau dense de rivières et canaux de l'Escaut et ses affluents et hérite de la « culture aquatique » de la Flandre ancienne. Ce réseau se superpose au bassin houiller. Autrefois, Paris était approvisionné en charbon des mines du centre accessibles par voie fluviale. Puis, au XVIII<sup>e</sup> siècle le charbon anglais arrivait par mer et la Seine, à un prix concurrentiel. Lorsque le blocus continental des alliés interdisait le transport par mer, Napoléon I<sup>er</sup> fait achever le canal de St. Quentin qui, dès le mi-XIX<sup>e</sup> siècle, assure le transport du charbon à un prix inférieur à celui du chemin de fer, ainsi qu'à celui du transport depuis l'Angleterre. ... Pendant sa longue période d'expansion, le monde marinier du Nord reste relativement immuable ; ni la marchandise transportée, ni le parcours effectué, ni la péniche ne se modifient notablement ; non plus que l'univers culturel du marinier isolé du monde extérieur, qu'il soit seul lorsqu'il navigue ou avec ses collègues dans les grandes gares d'eau. C'est à ces circonstances historiques qu'est due l'apparition d'un véritable « ethnie » de la batellerie du Nord.

Une de ses caractéristiques essentielles réside dans la présence permanente et dans le travail de la femme du marinier à bord de la péniche. Autrefois, la navigation était un métier

d'homme, dont la famille habitait sur terre. Au XIX<sup>e</sup> siècle l'habitat sédentaire est abandonné, à cause de trois facteurs principaux : 1. - les voyages à longue distance, suite à la généralisation des canaux de jonction, d'une durée de trois mois au moins, 2. - la navigation en canal qui peut être pratiquée à deux personnes en général : le capitaine à la barre ou à la roue et une autre personne qui s'occupe ponctuellement des amarres et entre-temps effectue des tâches domestiques, 3. - la concurrence du chemin de fer qui oblige la batellerie à comprimer ses prix ou disparaître.

Cette réunion en un même objet de la maison et de l'outil de travail représente un investissement total du groupe familial dans l'activité professionnelle. L'entretien soigné du bateau en découle, comme la difficulté pour un marinier de quitter son bateau. L'enseignement des enfants et l'isolement posent problèmes mais la répétition des mêmes itinéraires et le nombre restreint de lieux de stationnement permettent l'évolution d'une vie sociale autour de certaines villes « batelières », telles que Conflans, Arleux, Pont l'Évêque, avec leurs maisons des retraités, associations et internats.

Le bateau qu'on appelle « péniche » est constituée d'une grande cale pour marchandise avec deux ponts de manœuvres - à l'avant et l'arrière - qui délimitent deux petits volumes habitables. Au centre, légèrement surélevée, se trouve la cabine d'habitation. La péniche est équipée d'un grand mât de halage pour la rivière et de deux petits mâts pour le halage en canal, ainsi qu'un gouvernail de grande surface. En 1879 le ministre de Transport Freycinet imposait le gabarit du 38,5 m x 5 m et aménageait, petit à petit, les écluses sur les principales voies fluviales pour les accommoder. »



Cf. du même auteur, éditions des Cahiers du Musée de la Batellerie : La voie d'eau, histoire et technique N°43.2000. et Les anciens bateaux de Loire. N°52. 2005.

# Le réseau parcouru par les berrichons



Extrait de l'Atlas Armand Colin. 1885. Coll. AL



*Je vis ici, entre :  
La Loire qui est à quinze mètres de ma chambre à coucher.  
Le canal latéral à la Loire, qui est à sept mètres de ma salle à manger.  
Le Canal de Berry, qui est à cinquante mètres de mon bureau.  
L'Aubois, petite rivière, qui est à deux cents mètres de mon bureau.*

## Concert entre fleuve,

**La Loire, la sirène semble me dire :**

« Ingrat tu m'as délaissée, tu m'as critiquée, je suis toujours belle pourtant. »

**Je lui réponds :**

« Sans doute, si tu étais aussi bonne que belle, je te fréquenterais, avec autant de plaisir qu'autrefois; mais je te connais, ma gaillarde, tu m'as souvent trompé et je ne suis plus d'un âge à me laisser prendre à tes beaux yeux, j'ai même été obligé de relever tous tes défauts en tant que navigabilité, cependant je t'aime encore par habitude. »

**Le canal latéral, le géant, semble me dire :**

« Vois comme je suis bel homme aujourd'hui avec mes 193 kilomètres de long; autrefois, j'étais maigre, chétif, malade, quand tu me cherchais, il y a vingt ans pour soigner la famille des canaux.

Aujourd'hui, je suis dispos, frais, robuste, et je peux porter lourd depuis que Monsieur de Freycinet et des ingénieurs comme Monsieur Mazoyer m'ont restauré, approfondi, agrandi mes écluses et donné un superbe pont qui me fais communiquer directement avec le canal de Briare, et que mon pont-aqueduc du Guétin a été remis à neuf.

Je suis tout disposé à produire énormément, seulement il y a un malheur, c'est que je suis manchot.

Est-ce que toi qui me connais si bien, tu ne pourrais pas écrire à Messieurs les puissants pour me faire mettre le bras qui me manque, pour aller jusqu'à Nantes ? »

**Je lui ai répondu :**

« Tu es un bel homme en effet, quoique manchot, et ton raisonnement est trop juste pour que je ne m'y rende pas; tu peux compter que j'appellerai les quatre docteurs les plus célèbres à ma connaissance pour te mettre le bras qui te manque ; j'écris en ce moment à ces Messieurs la Raison, le Bon Sens, la Logique, le Progrès et j'espère que ces quatre personnages feront bientôt de toi un homme complet, après quoi, tu pourras passer chez Mesdames les villes d'Orléans, Blois, Saumur, Angers, Nantes, qui toutes seront heureuses de faire la connaissance d'un aussi bel homme que toi. »

**Le canal du Berry (sic), qui a écouté la conversation dans un coin, vu sa petite taille intervient vivement et me dit :**

« Mais moi aussi je suis manchot, et quoique petit, mal alimenté et constamment surmené, tu le sais bien; si on continue à m'écraser ainsi, je crois que je ne pourrai plus suffire, j'ai l'estomac tout délabré, si tu appelles les docteurs pour mon grand frère qui n'a qu'une infirmité, comment pourrais-tu me négliger, moi qui suis si dévoué aux intérêts généraux, ce que personne ne connaît mieux que moi ?

Mon grand frère veut aller à Nantes, rien de plus naturel; moi je demande à aller à Bordeaux, c'est également compréhensible, mais, seulement lorsqu'on m'aura fortifié au préalable et remis sur pied, car je me sens trop fatigué pour faire la route en ce moment, je n'arriverai pas jusqu'à ce port dont tu m'as laissé entrevoir la beauté depuis plus de vingt ans, je n'ai pas d'ambition ni de désir exagéré; pour l'instant, ce que je demande en grâce, ce sont les eaux de l'Allier, (oh!... pas de Vichy, elles sont trop cher (sic), les eaux de l'Allier par un canal de Moulins à Sancoins, me

## canaux et rivière

**feront le plus grand bien, je le sens, j'espère donc que tu t'occuperas de moi, pour me refaire au point de vue constitutionnel; ensuite, je demanderai aussi le bras qui me manque. »**

**Je lui ai répondu :**

« Tout ce que tu dis est vrai, mon pauvre nain, tu as besoin d'un régime substantiel, et cependant, dans ta simplicité, au lieu de demander du vin de Bordeaux que tu boiras plus tard, tu ne demandes que de l'eau de l'Allier ; je reconnais bien là en toi la sagesse, l'énergie, la modestie qui te caractérisent, et je prie les autres docteurs de s'occuper de toi tout de suite, pour la question d'alimentation et d'agrandissement et, plus tard, après ton prolongement jusqu'à Bordeaux, tu leur amèneras son vin à Paris, dans d'excellentes conditions de prix et de voyages.

Allons, c'est entendu mes amis, j'appelle les autres docteurs à votre secours et dans dix ans, j'espère que vous me remercirez, que vous serez toujours à la peine, mais, en cela, vous ressemblerez au reste des autres canaux, ce ne sera que logique, le principe étant :

**A chacun sa tâche, suivant sa force. »**

Tout en causant, nous avons oublié la petite rivière de l'Aubois, qui gaminait à travers les prairies et qui vint me dire modestement :

« M'sieur, M'sieur, moi je ne demande rien, je suis heureuse toute petite et ne demande pas à grandir ; ma mission à moi est de faire tourner les moulins de l'Aubois, d'arroser la campagne à droite et à gauche et de procurer du bon poisson à mes amis les riverains et finalement, d'aller faire un plongeon dans la Loire à Marseilles-lès-Aubigny. »

**« Tu parles d'or, mon enfant, viens que je t'embrasse, tu es gracieuse et sage, tu sais te contenter de ton sort, c'est le secret du bonheur. »**

**Et voilà comment je prends plaisir à vivre ici entre un beau fleuve et une belle petite rivière, entre un grand et un petit canal, en fredonnant parfois l'air de Faust :**

*« Et je vois passer les bateaux tout en vidant mon verre. »*

## Le mouvement canaliste

Par rapport au commerce fluvial, le transport sur les canaux était plus rapide, subissait moins d'aléas ; mais subsistaient des contre-temps (gelées, sécheresses) et des pertes inévitables. Des chantiers de bateaux travaillaient à Vierzon, Dun-sur-Auron, Sancoins, Marseilles-les-Aubigny...

Des industriels ont financé un port ou un canal de raccordement à leur usine (La Guerche). Dès 1846, l'État aida les fonderies de Tarteron à se raccorder au canal de Berry par le canal Saint Louis : 2,4 km dans un gabarit élargi. Il est aujourd'hui partiellement remis en eau.

C'est alors qu'Auguste Mahaut (1842-1930) interpelle les autorités. Né dans le Cher (Nérondes) dans une famille de mariniers, cet « apôtre des canaux » demande pour ceux-ci, un entretien suivi et des améliorations. Puis, « en 1876, Auguste Mahaut sensibilise les Députés sur les taxes qui étouffent la navigation. En 1879, il revendique la baisse de ces taxes... » Ce qui n'évite pas, en 1898, un conflit avec les partisans de « La Loire navigable ». Mahaut, agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny, fort d'une solide expérience de marinier, écrit de nombreux articles et publie à Nevers « Le dernier mot », texte argumenté, présenté au Congrès national des travaux publics. L'investissement important demandé aux pouvoirs publics est largement compensé par un entretien moins coûteux et une fiabilité accrue. En 1912, « le mouvement canaliste » obtient gain de cause au détriment d'un aménagement de la Loire, mais la guerre figea les projets. - À cette date de 1898, un atlas d'école primaire fait précéder la page des « voies navigables » par la carte rayonnante des « voies de communication rapide » soulignant ainsi la concurrence croissante exercée depuis une trentaine d'années par les chemins de fer.

1 - D. PAILLON. Auguste Mahaut 1842-1930. Bulletin municipal. Marseilles les Aubigny. 1999.

2 - Auguste MAHAUT. Le dernier mot. La Loire et le canal latéral à la Loire. Suivi du « dernier mot » de M. Pergeline, ancien président du Tribunal de commerce de Nantes. Pointu éd. Nevers. 87 p.

Textes ci-contre lus et transmis par Gilles Cornette, maire de Marseilles-lès-Aubigny, le 20 juin 2010

Auguste Mahaut Marseilles-lès-Aubigny 1899



# Quelques noms de bateaux

Les noms des bateaux sont souvent très pittoresques. Le fabricant de chaux Grandjean possède le « Vigilant » confié à Chenet mais loue les services d'autres mariniers. Par exemple, le « Brigadier » (nom du marinier : Briard) transportait de l'antracite de Saint-Amand à Jouet en juin 1905 ; « La belle idée » de Louis Matthieu transportait de la chaux de Jouet à Roanne en 1899 ; La « Colonne de Juillet », marinier Pioche, transportait de la chaux et du ciment entre Beffes et Jouet en 1909 ; Le « Centenaire » de Ferdinand Durand transportait du charbon entre Saint-Amand et Jouet ; en 1891, le « Ballon captif » de Pastrat (ou Pestrat) transportait du charbon entre Montluçon et Jouet pour Grandjean ! En 1907, c'est « L'Europe » qui amène du charbon à Jouet. En 1912, c'est « Le jour de Noces » piloté par Héliodore, qui transporte de la chaux entre Jouet et Bourges. On trouve également toute une série de prénoms, « le Petit Albert », « le Petit Ernest », « La petite Albertine », « la petite Bertha », ... A noter également le « Moulin des amours », de Bourrachon localisé à Grégny, qui transporte du charbon entre Jouet et Gênelard en Saône-et-Loire en septembre 1907.

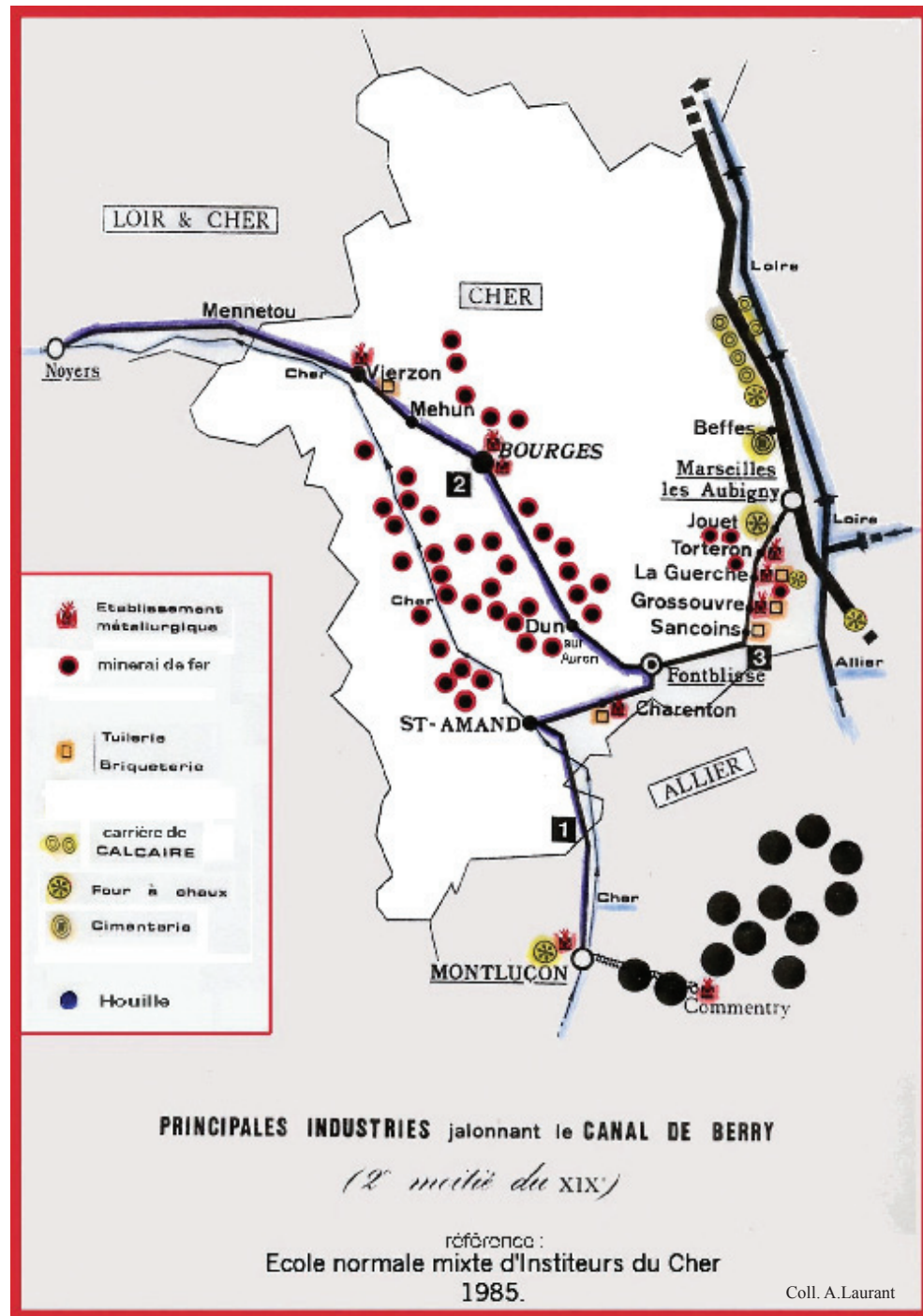
Le propriétaire fait figurer l'immatriculation et le nom à l'arrière de la péniche.  
 Le nom « gaba(r)eau » désignait un petit bateau breton, destiné au transport de sable mais, contrairement au berrichon, l'avant est pointu. Celui du fabricant de chaux Ernest Grandjean était aussi confié à Chenet.  
 La facturation du transport doit être établie par journée entière du marinier qui assure aussi les chargements et déchargements de la péniche. Il peut être salarié ou artisan indépendant et faire équipe avec un aide.



J. Romain et A. Laurant

## Les canaux au service des usines

Les rivières et canaux du Cher ont facilité les échanges régionaux de produits alimentaires et marchandises manufacturées. Les mines et les usines métallurgiques anciennement implantées dans les vallées du Cher, de l'Auron, de l'Yèvre et de l'Aubois, les tuileries de Charenton, Sancoins, Grossouvre, La Guerche sur l'Aubois, les verreries de Vierzon, les fabriques de porcelaine autour de Mehun sur Yèvre, les sucreries et distilleries de La Guerche et les usines à chaux et ciments du bassin de Beffes, etc. ont ainsi diffusé au loin leurs productions



Ci-contre la péniche « Le Félix Faure » appartenant à la tuilerie Perrusson sort du port de Bourges et se dirige vers Vierzon. Elle va passer sous le pont du chemin de fer de la ligne à voie métrique Bourges - Laugère. Ces lignes deviendront le principal concurrent du trafic fluvial berrichon. (Quartier du Prado actuel, collection Alain Giraud)

# LA BATELLERIE ET MARTIAL CHANTRE

En France la navigation intérieure a joué un rôle économique primordial à travers toute l'histoire ; essentiellement fluviale pendant des siècles, elle emprunte les rivières et les affluents des différents « bassins fluviaux » : Rhône, Garonne, Loire, Seine, etc. et constitue autant de « batelleries » régionales fortement particularisées.

À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'invention du « canal de jonction » permet d'unir ces bassins séparés par la nature ; au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle la multiplication de ces voies artificielles met en rapport toutes les batelleries régionales entre elles. La canalisation des rivières elles-mêmes, au XIX<sup>e</sup> siècle, aboutit à la création d'un immense réseau de voies artificielles couvrant tout notre pays : canaux de jonction, canaux latéraux et rivières canalisées ; de fluviale, régionale et diversifiée, la Batellerie tend à devenir canalisée, nationale et uniforme.

Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la machine à vapeur fait son apparition dans la batellerie avec le toueur à chaîne continue puis avec le remorqueur à hélice, tous deux utilisés pour tirer, en certains endroits les péniches de bois habituellement halées à col d'homme ou par des attelages (des « courbes ») d'ânes, de mulets ou de chevaux. Cette traction animale sera remplacée progressivement en France, à partir du début de notre siècle, par des tracteurs électriques sur rails le long des chemins de halage, ce qui retarde quelque peu l'introduction de l'automoteur par rapport à d'autres pays. L'automoteur, bateau métallique propulsé par un moteur diesel, se généralise à partir de l'entre deux guerres; il est aujourd'hui l'unique outil du marinier.

Martial Chantre, né en 1922, de parents mariniers originaires du Nord de la France, mais fréquentant de préférence les voies d'eau du centre, participe des deux grandes traditions batelières : il a vécu la fin de la batellerie traditionnelle en bois, a suivi les différentes étapes de l'évolution et finalement accédé à son bateau automoteur (qu'il a appelé « Destrier » en l'honneur de sa vitesse par rapport aux précédents). Il nous fait partager la vie de l'artisan marinier, maître de son destin et enchaîné à son travail, à la fois « tributaire et indépendant », nom choisi pour leur bateau par ses parents.»

François BEAUDOIN, Préface au livre Martial CHANTRE « 50 années de Batellerie à la pointe du crayon ». 1996. Amis du Musée de la Batellerie (MB) à Conflans-Sainte Honorine (Yvelines).  
 Chantre a réalisé une grande quantité de dessins, empreints d'humour. Voir aussi 68 dessins dans : Martial CHANTRE. Des chevaux, des péniches et des hommes. Cahiers du MB N°40. 1998



# La navigation et les manœuvres

**Ruth et Guy Toye, amateurs de batellerie, ont choisi de résider au bord du canal latéral à la Loire et sont membres actifs de plusieurs associations locales dont ATF. Les notices que Ruth nous donne à lire aujourd'hui ont été suscitées par sa rencontre avec Martial Chantre (1922-mai 2011) et la visite d'une exposition de tableaux de la vie marinère. Peints à l'huile, les tableaux de M. Chantre, de dimensions courantes (30 x 40 cm environ) sont conservés au Musée de la Batellerie (conservateur M. Laurent Roblin).**

## LE HALAGE

Les péniches étaient traditionnellement halées par des bêtes - chevaux, mulet ou ânes - parfois assistées par l'homme. Un marinier pouvait les louer auprès des « longs jours », le nom donné aux charretiers qui louaient des attelages de chevaux au forfait. Certains mariniers avaient leurs propres bêtes qu'ils embarquaient tous les soirs dans une petite écurie au centre du bateau. L'âne d'Algérie était assez petit pour pouvoir y loger, et était apprécié pour sa robustesse et son fort coup de collier.

Après la guerre, on voyait beaucoup de péniches Freycinet hâlées par des hommes sur la Lys -affluent de l'Escaut, dans le Nord - dans le seul but d'économiser le prix de traction demandé par les tracteurs diesel. Face à la compétition des automoteurs, les mariniers artisans ne pouvaient plus se payer l'entretien de leurs bêtes.

## LA BRICOLE

Les mariniers du centre avaient l'habitude de haler seul la « Flûte du Berry » (nom dû à sa forme effilée) ou le « berrichon », bateau en bois traditionnel du canal de Berry, qui reliait la haute et la basse Loire : 27 m de long, 2,61 de large et 55 tonnes sur le petit canal (et 100 t sur les grands), il pouvait être halé par un seul homme ou une femme, utilisant le harnais de toile qui s'appelle la « bricole ».

Dans les années 1950, nous avons rencontré sur le canal latéral à la Loire plusieurs petits bateaux du canal de Berry, les derniers ; ils étaient tirés par un seul âne et le maître, attelé à la bricole, partageait la tâche. Le canal de Berry, plus petit que le réseau Freycinet (38,50 x 5 m), ou les canaux du Midi et du Nivernais (30 m), fut fermé après la 2ème guerre mondiale.

Grâce à la plaisance et au tourisme, une nouvelle fonction leur est ouverte. Des peupliers, des acacias, des saules ou des sapins... bordent les canaux du Cher.

## LE HALAGE EN LÈVE

Si une seule rive était équipée d'un chemin de halage, lorsque deux péniches se rencontraient, celle qui se dirigeait vers l'aval (l'avalant) passait toujours côté opposé au chemin de halage. Pour le « montant », les chevaux continuaient à tirer. Ceux de « l'avalant » s'immobilisaient, le câble tombait au fond du canal par-dessus lequel passait l'autre bateau. Quand c'était impossible, « l'avalant » faisait « en lève » par-dessus le montant, le câble en haut du mât.

Ce n'est qu'une fois toutes les péniches motorisées que la navigation à droite deviendra de règle.

## PASSAGE SOUS LE PONT

« Le marinier n'a le temps de penser à rien d'autre que de maintenir le bateau en plein courant, pour éviter les remous des piles ; inquiète, l'épouse sait très bien que si le remorqueur n'a pas la force de sortir la péniche du pont, il faudra alors laisser reculer le convoi, manœuvre difficile certes, mais bien moindre que si la machine tombait en panne.

Les crues de la Seine ne gênaient pas beaucoup les 200 CV de notre « Destrier », pourtant ce jour-là nous avons frôlé la catastrophe. »







**Remise au mât après passage sous un pont ou un tunnel.**

Tableau Martial Chantre



**Pompage de l'eau infiltrée, surveillé par la marinière.**

Tableau de Martial Chantre.

page précédente : **Une péniche tirée à la bricole par le haleur.**

Tableau de Martial Chantre.

**Croisement de péniches, halées d'un seul côté du canal.**

Tableau de Martial Chantre



## LA REMISE AU MÂT ET LE TUNNEL

« Après la traversée de la voûte de Thoraize sur le Doubs (affluent du Rhône), 185 m de long, le marinier redresse le mât de halage. La traction est moins pénible pour les chevaux avec le tirage au mât car le câble n'accroche pas à la végétation du bord du canal.

Dans les petits tunnels, les mariniers faisaient avancer les bateaux par les pieds le long des parois. Sur le canal Saint Quentin qui relie Paris au bassin houiller du Nord, le grand tunnel (7 km) a toujours été équipé d'un système de touage qui prend une chaîne de péniches, jusqu'à 35 à la fois. Le passage de ce tunnel offrait aux mariniers une rare occasion de se détendre et faire la fête - Chantre se souvient de ces fêtes accompagnées du son de l'accordéon et de l'odeur des gaufres. »

## AVANT L'ÉCLUSE

« Si on la connaît bien, descendre la rivière est bien plus facile que la remonter. Mais avec un bateau tiré par un remorqueur, la grande difficulté était " l'étalage " (l'amarrage) en amont de l'écluse.

Le remorqueur tout au ralenti, chaque unité du convoi, son bachot à " l'épaulure " (côté de la péniche), le marinier attendait le coup de sifflet pour débarquer son épouse ou un collègue, parfois un enfant fier d'aller porter l'amarre.

Le câble fixé au pieu, restait à stopper la péniche en tournant autour des " boullards " (bitte d'amarrage) le câble d'acier, jeu d'enfant rendu extrêmement difficile par fort courant.

Avec l'automoteur moderne, le marinier, toujours en contact radio avec l'éclusier, règle son arrivée sur l'écluse lorsque celle-ci est prête, d'ou suppression des étalages à l'amont. Et s'il doit s'arrêter, il immobilise le bateau en battant arrière toute. »

## DANS L'ÉCLUSE



## LE CHÔMAGE

« Sur les voies navigables on appelle chômage l'arrêt de navigation, treize, vingt jours voire plus. On met à sec plusieurs biefs, pour leur entretien et surtout pour vérifier les écluses. On en profite pour remettre le bateau à neuf. Cela s'appelle toujours faire le chômage. Ici, dans le " bachot " l'homme passe du " gaz " (sorte de goudron de houille, un peu bitume) sur la bordaille, cette partie de la coque qui plonge dans l'eau lorsque le bateau est chargé. L'épouse " goudronne " les écoutilles, avec du goudron de Norvège tiré de la sève des pins. »

## LA POMPE

« Sur les péniches en bois, la besogne la plus pénible était bien d'épuiser l'eau du fond du bateau avec la pompe.

Après une longue attente de fret, l'été, les planches de la coque se desséchaient et n'étaient plus jointes. L'astuce : sceller une bande de calicot trempée dans du coltar, sur la fente. Au cours du chargement, passer le long de la coque un panier placé au bout d'une perche et rempli de sciure.

À nouveau immergé, le bois gonflait, mais la première nuit et le jour suivant, il fallait tirer sur le " bout de bois " (le piston). Épuisés, beaucoup de mariniers s'allongeaient au clair de lune et contractaient la phthisie. »

## LE CALFATAGE

« De longs vérins servaient à soulever un côté de la péniche pour " calfater " le fond. Au nombre de huit, les gars plaçaient une longue barre dans la vis et poussaient en cadence aux ordres du chef. A hauteur voulue, on plaçait des " étais " (étançons) sous le bateau pour libérer les vérins. Pouvait alors commencer le " calfatage " qui consistait, avec un burin spécial, à bourrer de l'étope entre chaque planche. Ensuite on " gazait " le tout, jusque dans l'axe. Finalement, on redescendait la péniche et on relevait l'autre bord pour effectuer le même travail. »

## LES BRIQUETTES

« Au temps des remorqueurs à vapeur, on pouvait voir à Conflans-Sainte-Honorine, quai de l'Île au Bac, rive gauche, une péniche venant du Nord, chargée de briquettes, à bord de laquelle les remorqueurs venaient s'avitailier.

Le déchargement durait longtemps. Les débardeurs se lançaient les briquettes pour les glisser dans la soute et en entassaient souvent sur le pont. Dur travail pour le chauffeur qui les cassait pour alimenter le foyer. L'équipage se composait du capitaine, d'un mousse, d'un mécano et du chauffeur. »

## LA SAUTERELLE

« Qui dira que les mariniers ne sont pas astucieux ! Ils avaient résolu le problème de débarquer ou embarquer en cours de route par la sauterelle : un petit mât sur un pivot soutenu par un câble qui basculait entre le bateau et la barge. Ici sur une péniche en bois, il s'agissait d'une perche. Il fallait quand même prendre assez d'élan - sinon on se trouvait suspendu au-dessus de l'eau.

L'amarrage n'était pas toujours facile en l'absence de quais ou de boullards, surtout s'il y avait du courant. Un bateau descendant la rivière devait parfois s'arrêter pour laisser passer un montant, ce qui nécessitait que la femme du marinier saute à terre pour tenir le bateau par les cordes que son mari lui lançait. La sauterelle évitait de mettre la planche ou d'utiliser le bachot. »

## LES GLACES

« Un canal gelé, de la neige et le croassement des corbeaux en haut des peupliers dénudés - tout pour émerveiller l'enfant du marinier. Mais pour ses parents du travail encore pour balayer la neige des écoutilles et surtout casser la glace autour du bateau pour empêcher l'étreinte qui pourrait écraser la coque. En raison des écoulements d'eau qui provoquaient des différences de niveaux, des craquements de la banquise peuvent briser le silence de la nuit.

Les mariniers redoutent le gel des eaux parce que non seulement ils ne peuvent ni chercher ni livrer les chargements mais ils pourraient se trouver loin de tout ravitaillement. »



# Les grèves et les réjouissances

## LES GRÈVES DE 1933

« Ce qui comptait pour les premiers bateaux à moteurs c'était la vitesse, l'affrètement libre, les heures de navigation non réglementées, leur droit de priorité, car ils étaient privilégiés.

Mais en 1933, la coupe déborde... par manque d'eau.

C'est la grève. Ce que veulent les mariniers non motorisés : fermeture des écluses la nuit, interdiction de naviguer de 19h à 7h, suppression des permis de priorité d'éclusage aux automoteurs.

La navigation est interrompue sur 500 km par des barrages de bateaux.

La revue "Grand illustré" de l'époque conclut ainsi un article : " On peut concevoir que les mariniers se montrent inquiets des progrès de la navigation automotrice. Mais peut-on aller contre ce progrès, etc. "

La réalité était bien différente. Les automoteurs abusaient de la priorité d'éclusage. Avec la sécheresse, les éclusiers arrêtaient leurs écluses dans la journée, motif : niveau trop bas. Le soir, les conducteurs de tracteurs repartis chez eux, les " moteurs " éclusaient, ainsi que le matin avant le lever du jour, moyennant un confortable pourboire.

La psychologie ça existe. « Avec un peu de justice et moins d'abus, peut-être bien que le progrès aurait été plus rapide ».

## UN MARIAGE

« Les mariniers se marient généralement entre eux, même si une union peut se faire entre des gens des différents bassins de circulation fluviale («gens du Nord» et «gens de l'Est» par exemple). La réception se fait souvent dans la cale du bateau transformée en salle de fête, comme dans ce tableau. La plupart des mariniers, cloués à la barre toute la journée, adorent danser et n'hésitent pas de faire de longues marches à pied pour assister au bal.

Les mariages sont souvent célébrés dans un point de rassemblement de la circulation fluviale, par exemple à Conflans Ste Honorine, au confluent de la Seine et l'Oise venant du Nord, surtout lors du «Pardon de la Batellerie» au mois de juin. »

## Ailleurs .... LES CAFUS

« Les Cafus étaient ces jeunes femmes qui chargeaient les péniches à Denain, sur le bassin houiller du Nord, avec des " mannes " (grands paniers d'osier à deux anses), le charbon classé, afin que les " gaillettes " arrivent intactes à Paris chez les particuliers.

Méprisées par la société d'alors - cruelle avec une femme qui faisait un métier d'homme - elles savaient se défendre. Les hommes qui voulaient chahuter dans les wagons se seraient retrouvés nus avec un maillot fait de graisse et de poussière de briquettes. »



**À l'escale, noces ou autre fête, il faut danser, comme ici sur le bateau-même.**

**Tableau de Martial Chantre**

## conclusion


Aujourd'hui, que faire de cet héritage de canaux qui marquent les paysages et sont en partie déclassés. Soucieux d'économiser l'énergie, certains envisagent de déplacer plus de marchandises, à petite vitesse, à travers l'Europe. Beaucoup sont simplement sensibles à leur charme et relisent les romans de Georges Simenon qui navigua sur le canal de Berry à l'aube de sa carrière, en 1928. L'étroitesse du chenal intègre harmonieusement dans les verdure de la campagne berrichonne les rubans d'eau endormie.

Quelques idées sont en confluence, telles plaisance et tourisme. « L'Entente des Canaux du Centre-France », par le biais des treize associations qu'elle représente, milite à sa façon pour la réhabilitation de ce patrimoine lié à l'industrie et au commerce, et parfois oublié des dieux et des hommes. Et les artistes, nous incitent à renouveler notre attention pour ces chemins d'eau.





# Martial Chantre *par lui-même*



« Mariés, mes parents s'installèrent sur le « Kabac ». Ma mère est l'aînée de six enfants d'une famille marinière également. « Hou, le désagréable » s'appelait le bateau du Grand-père Bouillet ; construit dans le Centre, il avait une écurie placée au milieu. Des bâches installées en forme de toit remplacent les écoutilles. C'est une manie dans le centre ces bâches pourtant si pénibles à manipuler sous la neige et le verglas. Les Bouillet ont de bons chevaux et ce sont des marcheurs, comme tous les mariniers de bateaux-écuries. Leur zone d'activité s'étend de Lyon à Namur, Liège, Saarbrücken. Le grand-père est aussi à l'aise sur le Doubs, la Sambre, l'Yonne que la Saône, sans oublier Paris ni évidemment Briare et le Loing. On comprend qu'à cette époque être marinier c'était avoir bien des avantages sur les « terriens » qui bougeaient peu ou pas du tout.

« La véritable querelle entre le Nord et le Centre ne tenant pas à la différence des patois, mais au fait que le Berrichon qui venait dans le Nord avec ses propres chevaux se trouvait avanta-gé par rapport aux gars du Nord dont la péniche était halée par un service d'État. Chevaux et charretiers laissaient à désirer autant que le service qu'ils assuraient. Le marinier du Nord était influencé par l'esprit syndicaliste des mineurs, avec lesquels il se trouvait toujours en contact. Le Berrichon, moins groupé, disposant d'un réseau de canaux beaucoup plus étendu, violemment individualiste, a l'esprit de compétition très poussé. Amoureux jaloux de sa liberté, il n'accepte guère les contraintes de la vie en communauté.

«Cet antagonisme Nord-Centre disparaîtra avec la fin des péniches tractionnées en 1970 quand les mariniers devront abandonner leurs habitudes régionalistes pour le « tramping » européen (navigation à la demande sans itinéraire fixe). ...

« Je suis né sur la péniche paternelle et elle fait la navette entre les ports de la Région Parisienne et le Centre, Beffes dans le Cher. A Paris, les marchandises, briques ou tuiles, sont déchargées à la main par des débardeurs musclés : ceux-ci font la chaîne du fond de la cale au quai ... les sacs de ciment, un à la fois, sont placés directement sur la tête de l'homme qui monte les échelles du fond de la cale au quai et déposés en tas. Quant aux pierres de taille et des grumes, surtout au Quai de la Rapée, elles sont déchargées à l'aide de puissantes grues. Quai d'Austerlitz, rive gauche se trouvent les magasins généraux où accostent les caboteurs de haute mer, donnant encore plus de vie à cette Seine.

«Ce qui était typique sur le boulevard de Bercy alors pavé, c'est le claquement des sabots de chevaux de haquets (charrettes étroites et longues pour transport de tonneaux) qui, nombreux, entrent et sortent des dépôts de vin. Dans les égouts s'accumulent des milliers de bouchons de liège qui sont expulsés quand l'eau monte au moment des crues, et qui commencent leur voyage vers l'aval ; d'où cette expression batelière : « refouler les bouchons » qui désigne un voyage montant alors qu'arrive une crue.»