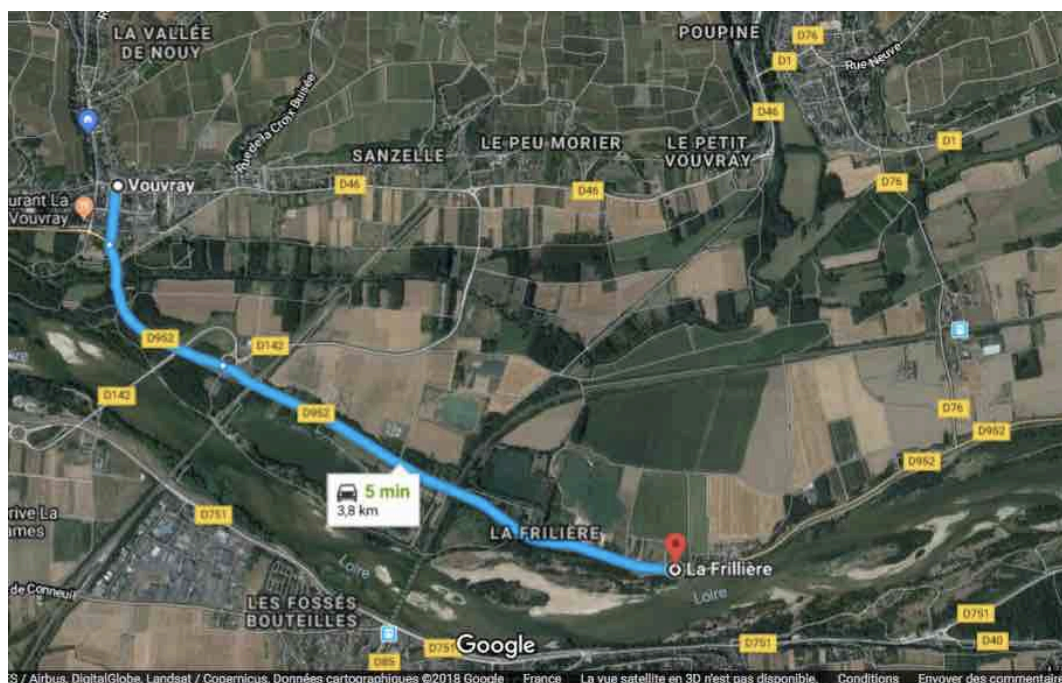


## La Frillière – Vouvray – Un lien entre 2 rives et 3 communes

Notre association Vouvray Patrimoine a décidé de consacrer un dossier, chaque trimestre, sur un aspect du patrimoine de Vouvray et de le publier sur notre site Internet. Nous débutons cette série avec le lieu-dit de la Frillière, véritable lien entre deux rives et trois communes : Vouvray, Vernou-sur-Brenne et Montlouis-sur-Loire.



Carte Google © janvier 2018

Le Lieu-dit de la Frillière se situe à quelques petits kilomètres en amont de Vouvray et apparaît déjà sur les cartes de Cassini<sup>1</sup>, au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec le Relais de Poste (« Poste » sur la carte ci-dessous) et le « port de Montlouis » dont nous parlerons plus loin.



Carte de Cassini issue de l'exemplaire dit de Marie-Antoinette, XVIII<sup>e</sup> siècle

<sup>1</sup> Carte de Cassini en couleur (feuilles gravées et aquarellées), issue de l'exemplaire dit de « Marie-Antoinette » du XVIII<sup>e</sup> siècle. Lien : [http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/7\\_cassini.htm](http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/7_cassini.htm)

Dans le *Dictionnaire géographique, historique et biographique d'Indre-et-Loire* de Jacques-Xavier Carré de Busserole, daté de 1878-1884, la Frillière est décrite comme :

« Un village de 33 habitants dépendant de la commune de Vouvray. Il s'agit d'un ancien fief, relevant de la châtelainie et de la prévôté de Vouvray. La Collégiale de Saint-Martin possédait divers terrains dans ce village de la Frillière au XVI<sup>e</sup> siècle. »

L'article de Madame E. Georgeon, intitulé « Trois siècles de la vie d'une famille tourangelle : les Duchamp de la Frillière » et publié en 1975 dans le *Bulletin de la Société Archéologique de Touraine*, nous fournit des éléments fort intéressants sur la famille Duchamp de la Frillière, qui devint propriétaire du fief du même nom.

### **Le fief de la Frillière**

En 1568, le fief de la Frillière appartenait à Guillaume du Perray puis, en 1639, à la veuve de Pasquier Marteau, à qui il rapportait 15 livres de revenu annuel. En 1646, Mathieu Duchamp (1602-1682) et sa femme Catherine acquièrent ce bien pour 1 150 livres tournois des mains de Françoise Gabioli ; puis ce même Mathieu, estimant que le bâtiment affermé et servant à l'exploitation de la Poste (Relais de Poste) ne rapportait rien et lui est plus une charge qu'un profit, le revend au Maître de Poste Moreau, qui, plus tard, cède le bail au sieur Morin, lequel en donne 900 livres par an.

Mais c'est finalement l'arrière-petit-fils de Mathieu Duchamp, Louis Duchamp-Duporteau (1723-1778) qui récupère la terre et la seigneurie de la Frillière par un acte sous seing privé daté du 28 février 1763. En septembre 1766, Louis Duchamp-Duporteau de la Frillière épouse Anne-Elizabeth Chicoisneau (1746-1826) ; ce sont les Chicoisneau qui possèdent alors le château des Armuseries à Rochecorbon.

Le 21 mai 1768, nous apprenons que Louis Duchamp-Duporteau de la Frillière augmente son patrimoine et se porte acquéreur, devant M<sup>e</sup> Hubert, notaire à Vouvray, du « Petit Bois<sup>2</sup> », vendu par le sieur Toussain Lambron. Cet achat comprend : une maison de maître, une maison de closiers, des dépendances (granges, caves, pressoirs, boulangerie, etc.), un grand verger, des vignes, un bois de haute futaie, des prés. Ce sieur Lambron avait lui-même acheté le bien à Victor Taschereau de Lignières, seigneur de Moncontour en 1751. Dans l'acte d'acquisition de Louis Duchamp, il est mentionné que font partie de la vente « pressoirs, râpoirs, tirevins, jallais (seaux en bois à anse fixe), cuves, foins qui sont dans les greniers, avoines, bêtes azines avec leur bât, ainsi que tous les fruits à recueillir, notamment les feuilles de mûriers qui sont plantés en terre ». Cela confirme le fait qu'il existait alors des champs de mûriers sur la commune de Vouvray, pour la production de la soie, mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet dans un autre article consacré à la sériciculture.

### **L'histoire des Relais de Poste**

À l'image du développement de la production de soie en Touraine, c'est sous l'impulsion de Louis XI (1423-1483) que vont s'établir les bases de la future Poste française.

Quelle est alors l'intention du pouvoir royal ? Pouvoir, le plus rapidement possible, transmettre des ordres ou recueillir des informations dans tous les coins du royaume.

Le 19 juin 1464, Louis XI signe l'édit de Luxies (Somme), créant une « Poste royale » pouvant voyager au galop et bénéficier de Relais, uniquement réservée aux communications officielles. En 1477, afin de pouvoir communiquer avec ses armées, Louis XI décide la création d'un véritable réseau de Relais pour les *chevaucheurs* transportant ses missives officielles. En 1479, il nomme

---

<sup>2</sup> Le « Petit Bois » est situé en amont de la vallée Coquette à Vouvray, rue de la Croix Mariotte.

Robert de Paon *Contrôleur général des Chevaucheurs*. Ce dernier est chargé d'installer les premières routes de Postes et des Relais de sept lieues<sup>3</sup> (soit un peu plus de 22 kilomètres) en sept lieues, dirigés par des *Maîtres de Poste*. Ils ne doivent fournir de chevaux qu'aux courriers royaux et à nuls autres, sous peine de mort. Le but est d'aller le plus vite possible vers le seigneur ou la municipalité qu'ils ont pour mission d'atteindre.

Sous Louis XII (1462-1515) et François Ier (1494-1547), le service de Poste est toujours organisé pour le roi seulement. Les « courriers de cabinet » transportent le courrier royal en se déplaçant de Relais en Relais où officient les « Postes assises », c'est à dire les premiers Relais de Poste.

Néanmoins, dès 1507, Louis XII autorise certains voyageurs à utiliser la Poste : il s'agit alors de voyageurs pressés, courriers privés, marchands voyageant pour leurs affaires d'argent, gentilshommes pour leurs affaires d'amour ou de politique et toutes sortes de personnes pour lesquelles le confort n'était qu'une préoccupation secondaire.

Les personnes pauvres, pèlerins, colporteurs, soldats sans engagement, journaliers cherchant du travail, etc., cheminaient à pied. S'ils étaient riches, grands seigneurs ou princes de l'église regagnant leur fief, leur diocèse ou leur abbaye, ils circulaient lentement, en grand équipage, soucieux de leur confort, couchant la nuit dans les meilleures auberges, prenant le temps de déjeuner et de se reposer. Ils négligeaient donc les Relais de Poste car ils utilisaient leur propre coche et leurs propres chevaux, à petites journées, au pas et plus rarement au trot.

C'est seulement sous Henri III (1551-1589) que la Poste est mise à la disposition des particuliers. Le roi crée les *Messageries Royales* et institue un tarif officiel de transport de lettres. Ces messagers royaux sont autorisés à se charger, contre rémunération, du port des correspondances privées, donnant naissance à une sorte de « service public ». Mais cette mesure demeure encore exceptionnelle.

En 1595, Henri IV (1553-1610) autorise le *Contrôleur Général des Postes*, le marquis Guillaume Fouquet de la Varane<sup>4</sup> (1560-1616), à ouvrir son service de *chevaucheurs royaux* au transport des missives privées. Louis XIII (1601-1643) et Richelieu (1585-1642) développent ces services. Des « courriers ordinaires » partent et arrivent à jours fixes dans les grandes villes.

À la fin du XV<sup>e</sup> siècle et au début du XVI<sup>e</sup>, on voit la construction de Relais de Poste à travers la France. Mais ce réseau est très lourd à mettre en place car il faut d'abord restaurer les routes endommagées. On voit également la création de routes privilégiées pour la Poste, dites « routes postales » en fonction des grands axes de communication et de pouvoir.

La Poste aux chevaux doit fournir deux services bien distincts : transmettre de la correspondance et fournir des chevaux. Certains Relais de Poste ont des écuries très importantes, capables de relayer des équipages de six chevaux, accompagnés de deux berlines d'accompagnement de quatre chevaux chacune. La mise en place de ces Relais permet au gouvernement de couvrir et surveiller le territoire. En effet, il existe, dans chaque Relais de Poste, des registres, tenus par le Maître de Poste. La police royale peut savoir à tout moment qui a voyagé et avec combien de personnel. Au tournant du XVII<sup>e</sup> siècle, on voit se développer des hostelleries dans les Relais de Poste et des auberges, pour se reposer et passer la nuit.

---

<sup>3</sup> Avant 1674, une lieue = 3,248 km.

<sup>4</sup> Son nom est parfois orthographié Fouquet de La Varenne ; conseiller du roi Henri IV.



Ce système des Relais de Poste sera d'une efficacité extraordinaire au XVII<sup>e</sup> siècle et plus encore au XVIII<sup>e</sup> siècle : en 1584, sous Henri III, il existe 241 maisons de Poste ; on en dénombre 900 en 1790 et 1 320 en 1830.

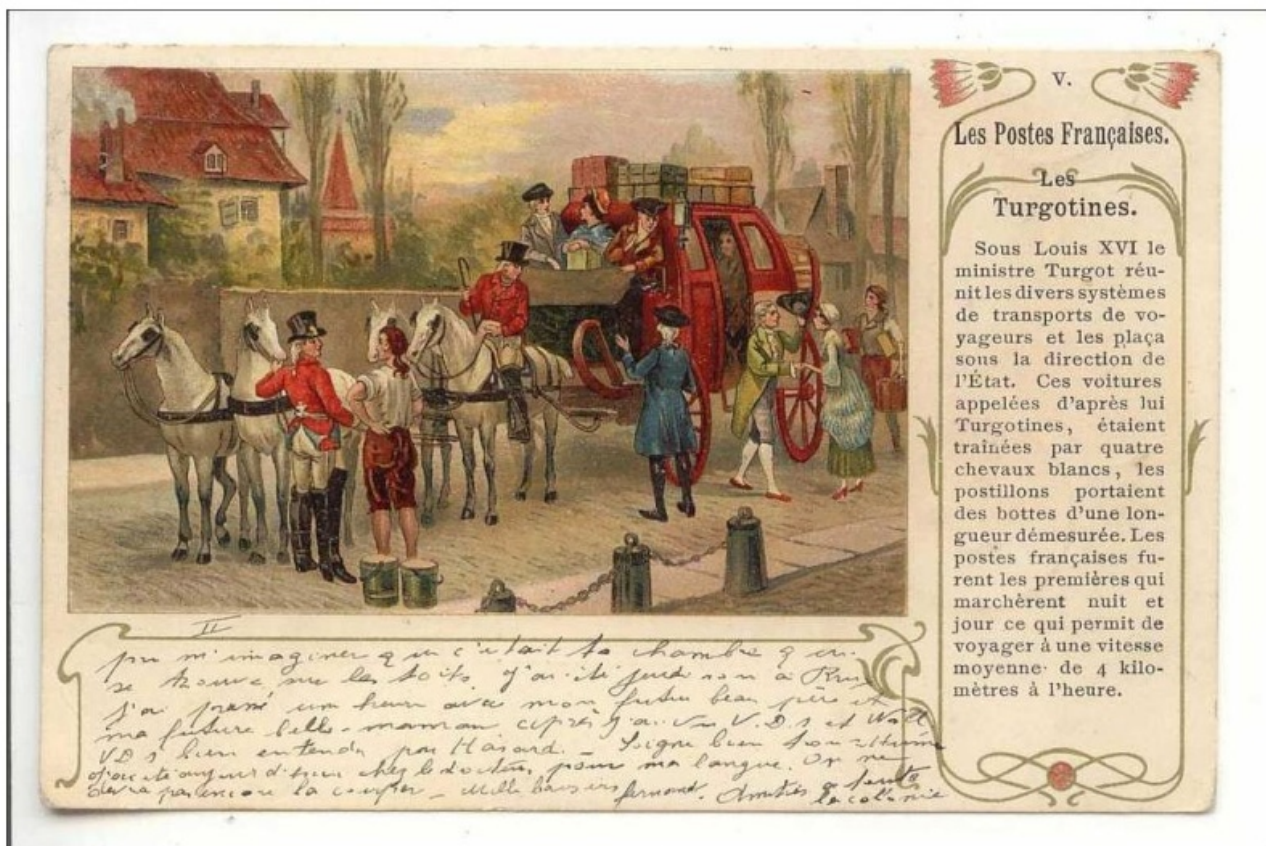
## Le postillon

Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, le postillon est défini comme « un valet de poste qui monte sur l'un des chevaux de devant d'un attelage et, par extension, celui qui porte les lettres des particuliers ». Il assure la liaison entre son Relais et le Relais suivant. On compte généralement un postillon pour quatre à cinq chevaux. Sa mission ne consiste pas seulement à tracter la voiture contenant courriers et passagers : une fois arrivé au Relais de destination, il doit dételer les chevaux puis les ramener à son Relais. C'est lui qui règle l'allure, il est à cheval, conduit aux rênes, au fouet et aux éperons. Le cocher est dans la voiture, il conduit aux guides et au fouet. Lorsqu'un Relais de Poste est vacant ou abandonné, le postillon doit aller jusqu'au Relais suivant.

## Les « Turgotines »

Ce n'est qu'en 1775, sous Louis XVI, que Turgot<sup>5</sup> institue un service de voitures uniformes pour toute la France ; c'est ce que l'on appelle les « Turgotines » : commodés, larges et bien suspendues, à quatre, six ou huit places, ces diligences permettent de mettre Orléans à une journée de Paris, contre deux précédemment.

Dans les années 1835-1840, la grande diligence peut transporter jusqu'à 18 voyageurs : tirée par cinq chevaux sur deux rangs, elle comporte trois compartiments : le coupé à l'avant, la cabine intérieure au centre, la rotonde à l'arrière. Les moins fortunés se contentaient de prendre place sur le toit de la diligence. Ce véhicule pesait près de quatre tonnes et avait un confort relatif, malgré une suspension sur ressorts ; il parcourait en moyenne dix kilomètres par heure.



Arcard

www.delcampe.net

<sup>5</sup> Turgot (1727-1781), Contrôleur Général des Finances du gouvernement de Louis XVI.

## Les Maîtres de Poste

Les Relais sont disposés le long des principales routes et gérés par des maîtres de Poste successeurs directs des *chevaucheurs* tenant la Poste du roi. À l'origine, vers 1520, le Maître de Poste est responsable de l'organisation des Postes et s'occupe des chevaux. Il conduit lui-même le courrier et les voyageurs au Relais suivant, mais l'usage de voitures à chevaux se généralisant, ce sont les postillons qui remplissent peu à peu cette tâche.

En 1668, on donne le droit au Maître de Poste de tenir une hôtellerie, uniquement pour les postillons dans un premier temps, puis pour tous les voyageurs par la suite. Le Maître de Poste est très souvent exploitant agricole, éleveur de chevaux, hôtelier offrant le gîte et le couvert. Les chevaux qu'il loue et entretient à ses frais lui appartiennent. Leur nombre lui est imposé selon l'importance du Relais. Le Maître de Poste n'a pas le droit de toucher au courrier car cette tâche est réservée aux agents des Postes.

Il occupe une fonction importante dans la vie quotidienne et sa charge en fait une personnalité respectée et souvent enviée, car il est exempté d'impôts. Ne nous y trompons pas, le Maître de Poste est un notable. Dès la création de la Poste, il est Commensal<sup>6</sup> du roi et doté de privilèges importants. Il est d'abord propriétaire de sa charge, puis nanti d'une commission, ce qui est un statut différent, mais ne change pas grand-chose à la valeur de son patrimoine. Variables selon l'importance de la route où il est établi, ses revenus sont toujours fort confortables et lui permettent généralement d'acquérir des terres (et parfois des terres nobles) et même d'autres charges. Il doit résider dans son Relais et est civilement responsable des accidents occasionnés par ses postillons ou ses chevaux. Il porte une tenue spécifique : un habit de drap bleu de roi, boutonné sur le devant de neuf boutons recouvrant entièrement le gilet, des boutons de métal blanc marqués « Poste aux chevaux », un pantalon bleu ou blanc ou une culotte blanche, des bottes, une épée, un chapeau français avec torsade or et argent.

## 1752 : suppression de la vieille route d'Espagne et apparition du Relais de la Frillière

Les itinéraires utilisés changent au fil des quatre siècles d'existence des Relais de Poste. Ainsi, l'itinéraire de Paris à Bordeaux n'est pas toujours passé par Tours car la ville, à une certaine époque, ne possédait pas de pont sur la Loire.

En 1708, on passait par Orléans, Blois, Amboise, Bléré, Sublaines, Loches, Ciran, Ligueil, La Haye-Descartes, puis par la route de Poitiers pour descendre vers l'Espagne. Mais vers 1746-1748, la décision est prise de faire passer la route Paris-Bordeaux-Espagne par Tours.

Le grand chambardement a lieu en 1752 avec la suppression, d'un trait de plume, de la vieille route d'Espagne. L'itinéraire suit désormais la rive droite de la Loire entre Amboise et Tours. Les Relais de Poste de Lussault et Montlouis sont remplacés par ceux des Bordes (qui disparaîtra vite) et de la Frillière.

Le Relais de la Frillière, situé à une quinzaine de kilomètres en amont de Tours, est le dernier Relais avant celui de Tours sur la route royale de Paris à l'Espagne. Il semble que le Relais de Poste de la Frillière se soit trouvé, sous la Révolution, à la « Petite Frillière », c'est à dire à 200 mètres à l'est du manoir de la Frillière, qui existe encore aujourd'hui.

Les *Annales de la Société d'Agriculture, sciences, arts et belles-lettres* publiées à Tours en 1862 nous indiquent qu'il y avait 4 lieues entre Amboise et la Frillière, et 3 lieues entre la Frillière et « l'ancien pont de Tours », c'est à dire le Relais de Poste de Tours, situé à Saint-Symphorien.

---

<sup>6</sup> Littéralement, c'est le « compagnon de table » du roi.



*Le Relais de la Frillière en 1760*, aquarelle 47,5 x 34 cm, baron Karl Reille – collection privée ©  
Mentionné page 693 dans *Bulletin de la Société Archéologique de Touraine* de 1975

Dans l'église de Montlouis-sur-Loire, une inscription dans le marbre nous apprend que : « Sous les dalles de cette église reposent les membres de la famille Blot, maîtres de Poste à la Frillière pendant le XVII<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècles ». Cette plaque de marbre est de facture relativement récente or, après enquête réalisée par le Centre Généalogique de Touraine<sup>7</sup> au début des années 2000, il s'avère que cette dalle a été faite sur commande par Monsieur Louis Blot, qui fut maire de Saint-Cyr-sur-Loire de mars 1959 à avril 1965 et qui avait retrouvé là ses ancêtres. Sa seule et bien excusable erreur est d'avoir cru que ses ancêtres avaient été Maîtres de Poste à la Frillière, alors qu'ils le furent à Montlouis-sur-Loire, sur la rive gauche de la Loire.

En effet, le Relais de Poste de Montlouis-sur-Loire est cité depuis 1584 dans *l'État des Postes* d'Henri III, avec Philibert Fleicher. Puis la Poste passa aux mains de la famille Belot, devenue aujourd'hui Blot, d'où la filiation avec l'ancien maire de Saint-Cyr-sur-Loire. Le Centre Généalogique de Touraine n'a pas trouvé l'emplacement exact du Relais de Poste de Montlouis-sur-Loire lors de cette investigation, menée au début des années 2000, mais une mention, sur les registres paroissiaux de Montlouis, indique qu'il était situé « dans le bas du bourg ». Cela devait être, en toute logique, sur la levée de la Loire.

Mais revenons au Relais de Poste de la Frillière, objet de notre étude. Plusieurs textes anciens nous permettent d'avoir quelques indications sur l'aspect du Relais et de ses environs.

Arthur Young<sup>8</sup> l'évoque dans son *Voyage d'un Anglais en France en 1819* :

« À la dernière station de la Frillière, il y avait un si magnifique châtaignier que je ne me rappelle pas en avoir vu un pareil. En ce moment, il était couvert de fleurs, il y en avait plus que de feuilles. Les collines sont creusées de façon qu'en y adaptant une porte et des fenêtres, c'est une maison parfaite. La vue de Tours, en fond de tableau, embellit le paysage... »

<sup>7</sup> *Une création tourangelle – La poste aux chevaux*, Centre Généalogique de Touraine, mars 2002.

<sup>8</sup> Arthur Young (1741-1820), agriculture et agronome britannique.

Dans un article<sup>9</sup> intitulé « Extrait d'un voyage agronomique fait dans l'été de 1809 au sud-ouest de la France » le sénateur Depère décrit la Frillière en ces termes :

« Sur le côté gauche, on voit avec plaisir à la Frillière, sur une ancienne grève, une belle plantation de gros ormeaux<sup>10</sup> qui, m'a-t-on dit, appartient au Maître de Poste. Au contraire, entre Chousy et la Frillière, les lais<sup>11</sup> de la rivière<sup>12</sup> n'offrent le plus souvent à la vue que des marécages : ces marécages sont du domaine public. Comme à Chousy, comme à la Frillière, on convertirait facilement toutes ces grèves en bois, en prairies, en gras pâturages ; pour cela, il suffirait d'ouvrir par intervalles des fossés pour faire écouler les eaux et d'élever le terrain entre deux fossés avec les déblais de la fouille ».

Peut-être avez-vous déjà remarqué, en circulant de Vouvray à Amboise, sur la rive droite de la Loire, et après avoir quitté la Frillière, que l'on traverse un lieu-dit nommé « Le Gros Ormeau » ? C'est également le nom de l'île de Loire située en face de ce lieu-dit. On peut aisément imaginer que des populations d'ormes devaient pousser dans les environs avant l'apparition de la graphiose, au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Mais c'est sans doute Balzac qui fait l'une des plus belles descriptions de la Frillière et de l'arrivée à Vouvray dans *La Femme de Trente ans* :

« Dans les premiers jours du mois de mars 1814, un peu moins d'un an après cette revue de l'empereur, une calèche roulait sur la route d'Amboise à Tours. En quittant le dôme vert des noyers sous lesquels se cachait la poste de la Frillière, cette voiture fut entraînée avec une telle rapidité qu'en un moment elle arriva au pont bâti sur la Cisse, à l'embouchure de cette rivière dans la Loire, et s'y arrêta. Un trait venait de se briser par suite du mouvement impétueux que, sur l'ordre de son maître, un jeune postillon avait imprimé à quatre des plus vigoureux chevaux du relais. Ainsi, par un effet du hasard, les deux personnes qui se trouvaient dans la calèche eurent le loisir de contempler à leur réveil un des plus beaux sites que puissent présenter les séduisantes rives de la Loire. À sa droite, le voyageur embrasse d'un regard toutes les sinuosités de la Cisse, qui se roule, comme un serpent argenté, dans l'herbe des prairies auxquelles les premières pousses du printemps donnaient alors les couleurs de l'émeraude. À gauche, la Loire apparaît dans toute sa magnificence. Les innombrables facettes de quelques roulées, produites par une brise matinale un peu froide, réfléchissaient les scintillements du soleil sur les vastes nappes que déploie cette majestueuse rivière. Çà et là des îles verdoyantes se succèdent dans l'étendue des eaux, comme les chatons d'un collier. De l'autre côté du fleuve, les plus belles campagnes de la Touraine déroulent leurs trésors à perte de vue. »

Le remarquable travail effectué par le Centre Généalogique de Touraine nous permet de retracer un historique du Relais de Poste de la Frillière, comme suit :

- 1752 : la route vers l'Espagne passe désormais par la rive droite de la Loire, entre Amboise et Tours. Première mention du Relais de Poste de la Frillière dans ses Livres de Poste.
- 1756 : le Maître de Poste est Joseph Thoissier, époux de Catherine Valladon, d'Amboise. Il est également cité en 1765 et en 1774.
- 1766 : la Frillière figure sur la carte Desnos<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Article publié dans les *Annales de l'Agriculture française*, tome XLI, Paris, 1810, M. Tessier (Gallica)

<sup>10</sup> Un ormeau est un jeune orme ou l'autre nom de l'orme champêtre, qui a pratiquement disparu de l'Europe continentale à cause de la graphiose.

<sup>11</sup> Terrains que la mer ou les cours d'eau laissent à découvert en se retirant et qui font partie du domaine public.

<sup>12</sup> Il est vraisemblable que l'auteur parle ici de la Cisse.

<sup>13</sup> Louis-Charles Desnos (1725-1805), imprimeur, libraire, géographe, éditeur et auteur de nombreux atlas, almanachs et publications géographiques entre 1756 et 1795.



- 1772 : la Frillière figure sur la carte Bourgoin.
- 1786 : la Frillière figure sur les cartes.
- 1790 : le Maître de Poste est François-Louis Morin, époux de Marie Roy, puis de Catherine Lemaître.
- 1800 : le Maître de Poste est François-Adrien Morin, premier fils du précédent Maître de Poste ; il meurt en 1810.
- 1810 : le Maître de Poste est François-Louis Morin, qui reprend la Poste après la mort de son fils aîné, François-Adrien.
- 1819 : le Maître de Poste est Étienne-Silvain Morin, second fils de François-Louis Morin, époux de Marthe Belluet ; il meurt en 1848.
- 1848 : le Maître de Poste est Marthe Belluet, veuve d'Étienne-Silvain Morin.
- 1849 : le Maître de Poste est Eugène Morin, fils d'Étienne-Silvain Morin, époux d'Anne Marie Aubert. Il tiendra le Relais de Poste de la Frillière jusqu'en 1875.

De par sa situation géographique, le Relais de la Frillière a été le témoin de l'apparition des éléments qui ont précipité sa disparition. En effet, en 1845, le pont de chemin de fer qui enjambe la Loire, à proximité, est achevé et le premier convoi sur rail venant de Paris arrive en gare de Tours en novembre de la même année.

La maison du Maître de Poste de la Frillière existe toujours et c'est aujourd'hui une demeure privée.

## La navigation sur la Loire

Avant la venue du chemin de fer, il y avait, pour les habitants du pays qui voulaient voyager, soit la route de Poste, comme nous venons de le voir, soit la Loire.

Victor Hugo (1802-1885) en 1873 dans *En Voyage* a décrit la Loire, entre Blois et Tours :

« Mais ce que la Loire a de plus pittoresque et de plus grandiose, c'est l'immense muraille calcaire mêlée de grès, de pierre meulière et d'argile à poterie, qui borde et encaisse sa rive droite qui se développe de Blois à Tours, avec une variété et une gaité inexprimables, tantôt roche sauvage, tantôt jardin anglais, couvert d'arbres et de fleurs, couronnée de ceps qui mûrissent et de cheminées qui fument, trouée comme une éponge, habitée comme une fourmilière. On rencontre de temps en temps des convois de cinq ou six embarcations qui remontent ou descendent le fleuve. Chaque bateau n'a qu'un mât et une toile carrée, celle qui a la plus grande voile précède les autres et les traîne. Le convoi est disposé de façon à ce que les voiles vont diminuant de grandeur d'un bateau à l'autre, du premier au dernier, avec une sorte de décroissance symétrique que n'interrompt aucune saillie, que ne dérange aucun caprice. On se rappelle bien volontairement la caricature d'une famille anglaise et l'on croirait voir voguer à pleines voiles une gamme chromatique. Je n'ai vu que cela sur la Loire. »

Voilà donc ce que l'on pouvait voir jusqu'en 1843, année qui marque la fin de cette navigation ligérienne, qui fut si importante au temps des Gaulois et des Normands ; pour ces marins, la Loire était un chemin naturel.

## Les gabares

Les bateaux qui naviguaient sur la Loire étaient des gabares, c'est à dire des barques à fond plat, d'une longueur de 20 à 25 mètres, qui pouvaient transporter jusqu'à 50 tonnes de fret. Elles étaient parfois attachées deux à deux, de front, en couplage, comme on le fait parfois encore pour les péniches. Celles qui accomplissaient le voyage de Nantes à Nevers, et même au-delà, étaient en chêne, le bois le plus solide. Les grandes forêts bordant la Loire le fournissaient en abondance. Il fallait un équipage à ces bateaux : les mariniers d'eau douce, fort adroits à se démêler des courants



et des bancs de sable, étaient appelés des « voituriers d'eau ». Ils étaient vêtus, en général, de blouses bleues serrées à la taille, portaient par-dessus la chemise une ceinture de flanelle rouge et étaient chaussés de bas de laine dans des sabots de bois.

La Loire capricieuse leur donnait beaucoup de difficultés, les manœuvres n'étaient pas faciles au passage des ponts, il fallait rapidement baisser la voile. Les jours de vent, c'était pire. Il n'y avait pas beaucoup d'espace pour se faufiler entre les piles des ponts, les accidents étaient fréquents et les naufrages n'étaient pas rares.

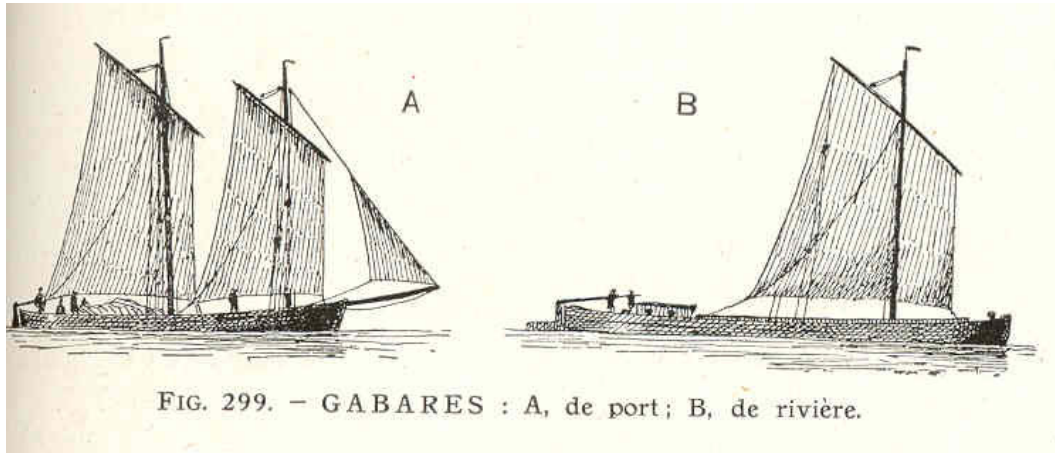


FIG. 299. – GABARES : A, de port ; B, de rivière.

Clerc-Rampal, G. (1913) *Mer : la Mer Dans la Nature, la Mer et l'Homme*, Paris : Librairie Larousse, p. 277 ©

Ces gabarres s'arrêtaient chez nous pour y prendre du vin, principale production, pour y apporter les marchandises consommables. Les voituriers d'eau transportaient aussi des peaux tannées, des souliers, des draps, du savon, de la quincaillerie, de la baleine séchée, de la morue, des poissons salés et fumés, des fruits, des épices, du sucre, du suif, du café, des étoffes précieuses, les faïences de Nevers, les houilles de l'Allier et de la Nièvre, le bois du Morvan et de Sologne, les chaux et ardoises d'Anjou, les ciments d'Indre-et-Loire, les granits de la Vienne, etc. Il fallait quatre jours et demi pour aller d'Orléans à Nantes, sans doute par vent favorable.

### L'époque des bateaux à vapeur

Après les bateaux à voile vinrent, dans les années 1840, les bateaux à vapeur<sup>14</sup>, entre Nantes et Orléans. Dès 1840, quatre sociétés exploitantes disposaient de 24 porteurs et d'après une statistique de 1843, elles auraient transporté, cette année-là, 139 000 voyageurs et 350 tonnes de colis divers.

Parmi ces sociétés exploitantes, le journal *Le Voyageur*<sup>15</sup> daté du 1<sup>er</sup> novembre 1843, nous apprend que « la société de bateau à vapeur, *Les Inexplosibles de Loire*, seuls brevetés pour la sécurité des chaudières, partent deux fois par jour d'Orléans pour Tours, Saumur, Angers et Nantes. Le premier départ à 6 heures du matin, le second après l'arrivée du premier convoi du chemin de fer de Paris à Orléans. »

En 1865, le nombre de bateaux de toutes sortes, en service entre Briare et Nantes, dépassait les 10 000 ; leur tirant d'eau variait entre 0,40 m et 0,60 m et leur capacité, entre 25 et 50 tonnes.

Mais l'extension et l'amélioration du réseau routier, puis la création des chemins de fer à partir de 1845, puis l'emploi des camions automobiles, conduisirent à la disparition de la batellerie de Loire, incapable de lutter avec la célérité et la régularité exigée par l'évolution des conditions de vie.

<sup>14</sup> Le premier bateau à vapeur français, *La Garonne*, fut construit en 1818 à Lormont (Gironde).

<sup>15</sup> *Le Voyageur* était le journal officiel de l'Office universel de la navigation et du commerce (disponible sur Gallica).

## Trafic annuel de la navigation sur la Loire<sup>16</sup> (tonnage à distance entière) :

1853 : 160 000 d'Orléans à la Maine, 280 000 de la Maine à Nantes

1877 : 33 000 d'Orléans à la Maine, pas de chiffre de la Maine à Nantes

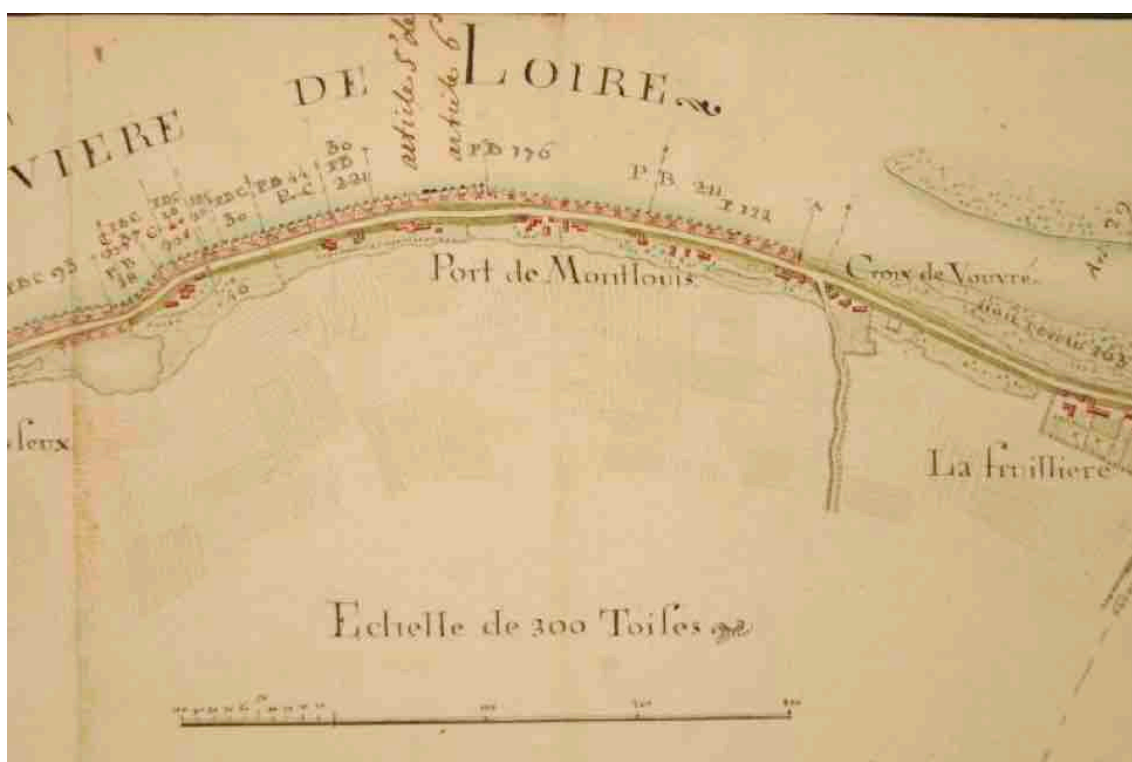
1880 : 25 000 d'Orléans à la Maine, 148 000 de la Maine à Nantes

1890 : 1 000 d'Orléans à la Maine, 100 000 de la Maine à Nantes

1910 : rien d'Orléans à la Maine, 57 570 de la Maine à Nantes.

## Le « Port de Montlouis »

Dans le cadre d'une enquête thématique<sup>17</sup> régionale sur « Les aménagements portuaires de la Loire » menée en 2010 par l'Inventaire général du patrimoine culturel de la région Centre-Val de Loire, nous apprenons qu'il existait un port appelé « Port de Montlouis » situé sur la rive droite de la Loire, un peu en amont du Relais de Poste de la Frillière. Ce port est cité sur les listes des ports de Loire de 1857 sous le nom de « Port de la Frillière » et de 1862, ainsi que sous la désignation de « La Frillière – Montlouis », dans le *Manuel des voies navigables de France* d'A. Larue publié en 1877.



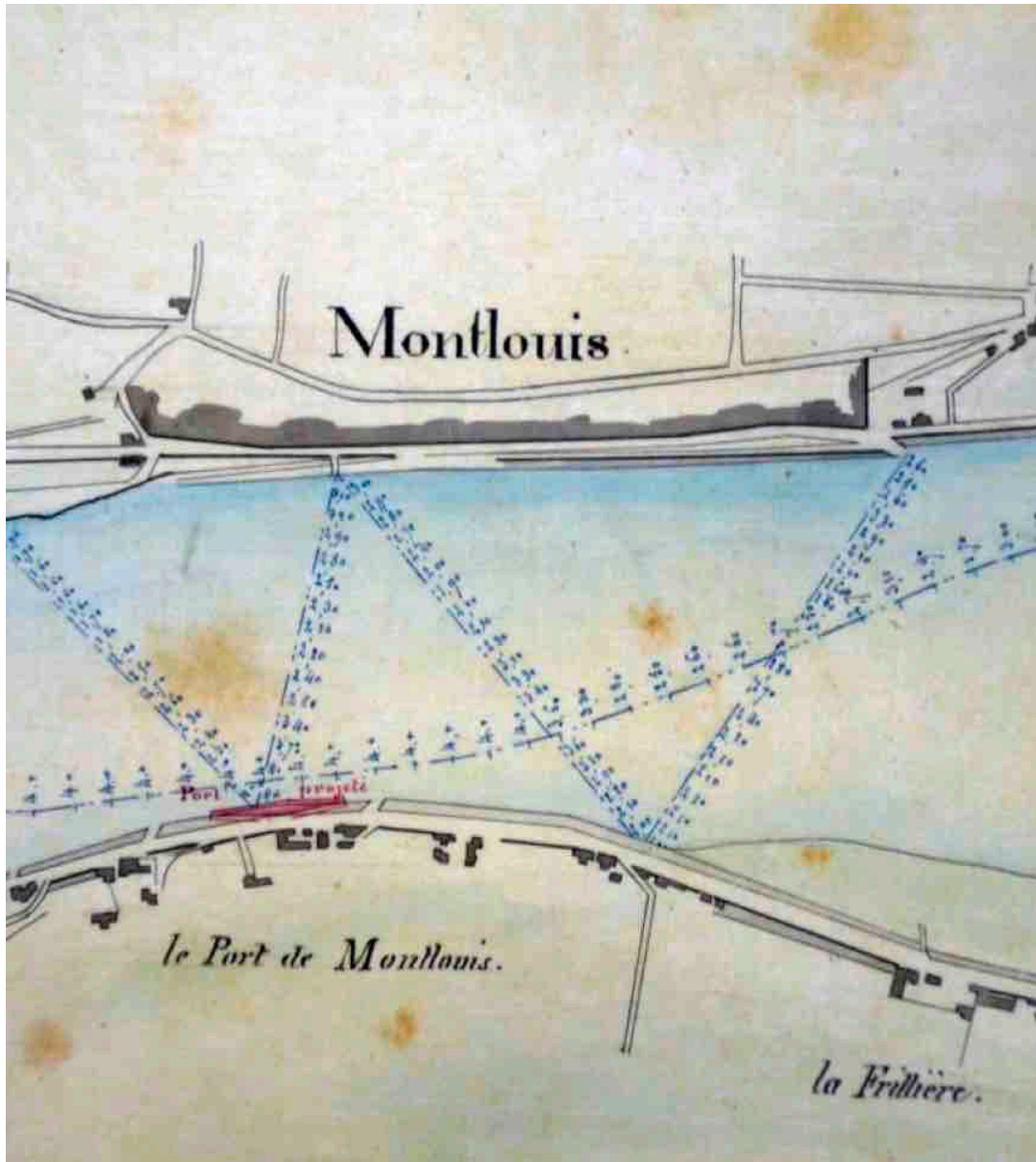
Carte de la Loire depuis les levées de Blois jusqu'au Bec de Cisse, non daté (XVIII<sup>e</sup> siècle), Détail sur le Port de Montlouis (Archives départementales d'Indre-et-Loire, S 5027). Phot. Robert 2 Malnoury ©

En 1845, le maire et les habitants de Vernou-sur-Brenne soumettent auprès du préfet d'Indre-et-Loire le souhait d'établir un port d'embarquement et de débarquement sur la commune. Ils estiment que l'extension considérable du commerce des vins les années précédentes, ainsi que l'établissement d'une grande fabrique sur la commune rendent ce besoin urgent. Ils pensent que l'endroit le plus adapté à ce port serait le lieu-dit « Le Port de Montlouis ». La même année, l'ingénieur ordinaire Cormier<sup>18</sup> propose un projet de « port » à cet emplacement, pour le chargement et le déchargement des marchandises.

<sup>16</sup> *Le Génie Civil – Revue générale des industries françaises et étrangères*, 1941, page 86 (Gallica).

<sup>17</sup> Auteur du dossier : Valérie Mauret-Cribellier, © Région Centre-Val de Loire, Inventaire général

<sup>18</sup> C'est également lui qui dessina les plans du barrage à poutrelles sur la Cisse en 1857-58.



Plan de la Loire dressé par l'ingénieur ordinaire Cormier, le 24 avril 1845, détail. Projet d'un port au lieu-dit Le Port de Montlouis. (Archives départementales d'Indre-et-Loire, S 2035). Phot. Inv. V. Mauret-Cribellier ©

L'ouvrage projeté (marque rouge sur le plan ci-dessus), de type « grande cale abreuvoir<sup>19</sup> double », doit présenter un développement total de 142 mètres et être composé d'une plateforme de 4 mètres sur 20, équipée de rampes empierrées en amont et en aval (4 mètres de large, pente de 0,10 mètre par mètre). Les moellons nécessaires aux travaux doivent être prélevés dans la carrière de Vernou-sur-Brenne, mais les travaux ne semblent pas avoir été réalisés.

En effet, la carte de l'ingénieur Coumes, datée de 1848, ainsi que les différents plans de Loire du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ne mentionnent que deux ou trois cales abreuvoirs simples à cet emplacement.

<sup>19</sup> Cale abreuvoir simple : rampe d'accès à l'eau parallèle au fleuve orientée vers l'amont (le plus souvent) ou vers l'aval.





Extrait de la carte de l'ingénieur Coumes (1848), complétée en 1858 par l'ingénieur Collin, détail. (Archives départementales du Loiret, Liasse 30936). Phot. Inv. H. Bouvet ©

Aujourd'hui, l'appellation « Port de Montlouis » a disparu de la carte IGN et aucun ouvrage n'a été repéré sur le terrain.

### **Le bac et le passeur de Loire**

Si vous regardez bien la carte de l'ingénieur Coumes, mentionnée précédemment et datée de 1848, vous voyez que le bac, reliant la rive droite à la rive gauche de la Loire, figure sur le plan.



Il n'y avait pas de pont sur la Loire, si ce n'est à Tours et à Amboise et il fallait faire 24 kilomètres pour être sur l'autre rive alors que les communes de Vernou et Vouvray ne sont qu'à 400 mètres l'une de l'autre. Le passage du fleuve se faisait en bateau ou à gué pendant les périodes de basses eaux.





concession fut accordée pour assurer la traversée sur une charrière, bateau à fond plat. Le bac permettait alors de rejoindre le Relais de Poste aux chevaux de la Frillière à Vouvray. Il s'agissait du seul passage sur la Loire entre Tours et Amboise, avant la construction du pont ferroviaire en 1845-46.

- **N°12 sur le plan : l'ancien port de Loire.** Le port principal de Montlouis se situait place Courtemanche. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la place était bordée par deux bâtiments d'habitation et devait être un lieu de stockage de marchandises, en particulier dans les caves creusées sous la roche. Des descentes pavées sur le quai servaient d'accès aux lavandières et aux pêcheurs. Utilisée pour la navigation et combinée à la viticulture, la Loire fut à l'origine du développement commercial de la ville. À l'aller, on débarquait les poissons de Nantes, la laine d'Espagne, les ardoises de Trélazé (49) et le sel ; au retour, bois et charbon d'Auvergne, forges et fontes de Vierzon, blé de Beauce et vins de Touraine.

---

**Remerciements** : nous tenons à remercier la Société Archéologique de Touraine, les Archives Départementales d'Indre-et-Loire, la Bibliothèque Nationale de France et l'Inventaire général du patrimoine culturel de la région Centre-Val de Loire.

#### **Bibliographie :**

- Carré de Busserole, Jacques-Xavier. *Dictionnaire géographique, historique et biographique d'Indre-et-Loire et de l'ancienne province de Touraine*. Tome III, Société Archéologique de Touraine, Tours, 1880, p. 141.
- Chauvigné, Auguste. *Monographie de la commune de Vouvray et de son vignoble*, Tours, 1909, p. 8, p. 105.
- Mme E. Georgeon. « Trois siècles de la vie d'une famille tourangelle », *Bulletin trimestriel de la Société Archéologique de Touraine*, T. XXXVII, 1975, p. 687-700.
- M. A. Lanoé. *Nouveau Code des Maîtres de Poste*, Paris, 1839, p. 359.
- M. A. Larue. *Manuel des voies navigables de la France*, Creusot, 1877, p. 124.
- Mauret-Cribellier, Valérie. *Port dit le port de Montlouis*. Dossier n°IA37005058, Inventaire général, Région Centre-Val de Loire, 2011.
- Tanchou, Rodolphe. *Montlouis : son histoire, ses souvenirs*. Office d'édition du livre d'histoire, 1976.
- M. Tessier. *Annales de l'Agriculture française contenant des observations et des mémoires sur toutes les parties de l'agriculture*, tome XLI, Société d'Agriculture de Paris, Paris, 1810, p. 206-211.
- M. Vaysse de Villiers. *Itinéraire descriptif ou description routière, géographique, historique et pittoresque de la France et de l'Italie. Routes de Paris à Bordeaux*. Potey, Paris, 1818, p. 60.
- *Annales de la Société d'Agriculture, sciences, arts et belles-lettres*, Tours, 1862, p. 162.
- *De la poste aux chevaux au télégraphe*, Les Samedis des Archives, Atelier du 23 avril 2016, Archives Départementales d'Indre-et-Loire, 2016.
- *État général des routes de poste de l'Empire français, du royaume d'Italie et de la Confédération du Rhin*, Imprimerie Impériale, Paris, 1811, p. 48.
- *Le Génie Civil – Revue générale des industries françaises et étrangères*, N°3029-3030, Paris, 1941, p. 86.
- *Une création tourangelle – La poste aux chevaux, Histoire et Généalogies du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Centre Généalogique de Touraine, mars 2002, p. 66-181.