

1733, laissez passer les gabarres...

Où l'on voit que la navigation des gabarres sur la Charente rencontrait de nombreuses difficultés, certaines naturelles mais d'autres provenant de conflits d'intérêts.

Au début du XVIII^e siècle, la rivière de Charente, unique voie de communication pour le transport des marchandises, ne semblait pas faire l'objet d'aménagements et d'entretien sérieux pour la maintenir praticable.

L'intérêt de l'archive suivante de la Marine de Rochefort (réf. 9P6) – 1733. *Réclamation des marchands d'Angoulême sur les frais qu'ils font pour la montée de leurs gabarres* – se trouve dans l'énumération classée des problèmes, la description de chacun d'eux et les propositions de solutions pour y remédier.

— — —

(Transcription avec l'orthographe d'aujourd'hui).

Les frais exorbitants qu'il en coûte aux marchands d'Angoulême, dans les basses eaux, pour faire monter leurs gabarres, principalement depuis Jarnac, les mettent hors d'état de soutenir leur commerce pendant les sécheresses et interrompent entièrement la navigation au-dessus de Jarnac.

Ce qui provient de trois causes.

La première de ce que le marchepied¹ de la rivière n'étant pas praticable par les arbres, les bâtiments et quais qui joignent le bord de l'eau en plusieurs et par plusieurs noues² et fossés buvant en icelle, les marchands sont obligés de se servir d'hommes pour le halage, ce qui coûte considérablement d'ailleurs, ce qui augmente encore la dépense, c'est que ces mêmes hommes forcent les matelots à en recevoir en plus grand nombre qu'il n'est nécessaire.

D'un autre côté, dans les endroits où le marchepied est praticable, ils s'opposent à ce qu'on se serve de bœufs en menaçant de les écorner et de faire main basse tant sur les bouviers qui les offrent que sur les matelots.

La seconde, en ce que tous les sautes³ ou pas qui sont au nombre de douze étant trop étroits et trop relevés du sol ont une chute à l'eau très rapide, ce qui fait qu'il faut, dans la majeure partie des eaux, jusqu'à vingt paires de bœufs pour monter une seule gabarre, outre que cela occasionne beaucoup de frais, les bâtiments y courent de grands risques en sorte que plusieurs y ont coulé bas, que la marchandise qui est toujours pour leurs neuf dixièmes en sel, est totalement perdue, d'ailleurs ils ont presque tous un défaut essentiel qui est d'être situés au milieu de la rivière, ce qui fait que lorsqu'il arrive quelque accident, on est dans l'impossibilité de secourir les bâtiments et de conserver la marchandise qui se trouve fondue en très peu de temps.

¹ Marchepied : chemin réservé le long des cours d'eau navigables, sur la rive opposée au halage, servant à la circulation des piétons et des chevaux.

² Noues : fonds marécageux, prés humides...

³ Saut (saute) : rupture de pente d'un cours d'eau.

La troisième vient des hauts-fonds qui sont dans un lieu appelé Gondeville, dans un quart de lieue de longueur et dans un canal opposé à celui des moulins de Jarnac appartenant à M. le C^{te} de Jarnac et autres, ce qui fait qu'une gabarre qui est ordinairement du port de quarante-cinq à cinquante tonneaux ne peut monter actuellement que cinq à six, de manière que pour monter la charge entière, il faut faire trois à quatre petits bâtiments et faire plusieurs tours, ce qui occasionne beaucoup de frais et retarde les gabarres six, huit et quelquefois dix jours, et en descendant, elles ne sauraient passer dans la majeure partie de cet endroit qu'avec cinq tonneaux sans y faire de distance en distance des étanches⁴ ou espèces de bâtardeaux pour faire gonfler l'eau, ce qui les retarde, et donne beaucoup plus de peine qu'en montant, en ce que lorsqu'elles montent, elles se donnent de l'eau à elles-mêmes.

Ce qui fait que ce canal a si peu d'eau, c'est qu'elle est partagée pour l'usage de dix à douze roues de moulins où ces hauts-fonds la reçoivent.

Pour remédier aux inconvénients du premier article

... depuis Cognac.

- 1° Il serait nécessaire de couper tous les arbres qui incommodent la navigation.
- 2° De combler un très grand nombre de noues et fossés buvant en rivière qui ne reçoivent aucunes eaux supérieures et qui ne servent qu'à diviser les domaines des particuliers riverains.
- 3° Mettre des planches de dix pieds⁵ de large, et six pieds de long en pierre de taille à l'embouchure de trente-cinq ou quarante noues, et fossés buvant en rivière, recevant l'eau des fontaines supérieures.
Nota. Pour chaque planche, quinze charretées de pierres de taille de six pieds de longueur sur deux de largeur seront suffisantes dont cinq de chaque côté plantées droites et les cinq autres portant dessus d'un bord à l'autre sans maçonnerie se soutiendront très bien, en ce qu'il ne coule dans la majeure partie de ces fossés que deux à trois pouces cubes⁶ d'eau, en ayant l'expérience en quelques endroits.
- 4° Un ponceau de seize pieds de largeur.
- 5° Un quai le long du Faubourg Notre-Dame à Cognac, l'eau flottant contre les maisons.
- 6° Mettre à terre un mur appartenant à M. le C^{te} d'Art au lieu de Solanson (Solençon) et celui du jardin de Garde-Moulin qui coupent entièrement le marchepied.
Nota. M. le C^{te} de Jarnac s'oppose à ce qu'on fasse passer les bœufs par sa barrière.
- 7° Ôter la barrière que M. le C^{te} de Jarnac a à l'entrée d'un pré, et joignant l'eau qui fait qu'il n'y a que les hommes à pied qui puissent y passer, et suivre le marchepied.

⁴ Étanche : (nom féminin) sorte de bâtardeau.

⁵ Un pied correspond à 325 millimètres.

⁶ Un pouce cube correspond à 16,38 millilitres.

- 8° Reculer à trente pieds du bord de la rivière le chai du S^r Beauchaix situé à Gondeville, occupant entièrement le marchepied.
- 9° Ôter les degrés qui servent à monter sur le quai de M. de Vaclas aux deux extrémités, et les rendre praticables.
- 10° Maçonner à un pied ou un pied et demi de hauteur tous les essacs⁷ situés dans les écluses des meuniers de la Liege qui sont au nombre de dix à douze très bas de sol, ce qui prive la navigation de beaucoup d'eau.
Nota. Ils les ouvrent souvent malicieusement, pour ôter l'eau du canal navigable.
- 11° Faire quelques dégravements⁸ vis-à-vis le port Turquaud, et un peu au-dessus ce qui est de très petite conséquence.
- 12° Renverser une petite chaussée épaisse de deux ou trois pieds.
Nota. Elle n'est d'aucune utilité, étant abandonnée.
- 13° Permettre de transporter le halage dans les endroits les plus commodes, et où il y a le moins de réparations à faire, pour rendre le marchepied libre.
- 14° Permettre de faire haler les gabarres par des bœufs tout le long de la rivière.
Nota. Ceci éviterait moitié de frais au moins.
- 15° Défendre aux personnes accoutumées à les haler à s'y opposer sous quelques peines eu égard aux violences qu'ils ont faites quelquefois, et aux menaces qu'ils font journellement.
- 16° Ordonner à quelques particuliers, et notamment à M. le C^{te} de Jarnac de laisser passer librement sur leurs domaines dans la largeur du marchepied.

Pour remédier aux inconvénients du second article.

- 1° Il est utile d'élargir les sautes des pas⁹ qui suivent à la largeur de vingt-huit pieds, au lieu de vingt ou vingt-deux qu'ils ont actuellement, et d'en baisser les soles.
1. Celui de Gondeville
 2. Celui de Saintonge
 3. Celui du Loup
 4. Celui de Vibrac
 5. Celui de Malvy
 6. Celui de Marlive
 7. Celui du Sar
 8. Celui de Fleurac.
- 2° Baisser seulement le sol de celui de La Motte-Charente.
- 3° Ôter les carreaux qui sont dans ceux de Garde-Moulin et de Jarnac.
- 4° Élargir et hausser le pont de la Liege.

⁷ Essac : vanne de décharge d'un moulin.

⁸ Dégravement : matériaux charriés par l'eau.

⁹ Un pas : un passage.

Nota. Il n'est de service que pour deux ou trois meuniers qui pourraient s'en passer, en se servant de bateaux, comme tous les autres de la rivière.

5° Le pas du Furet nouvellement construit est bien dans sa largeur, et profondeur, et est par là le moins coûteux, et le moins dangereux des pas forts.

Nota. Des meuniers plaident actuellement avec l'entrepreneur pour le faire rétrécir, et élever le sol, ce qui serait très préjudiciable à la navigation ; il n'a d'autre défaut que d'être situé au milieu de la rivière, ce qui a été fait contre l'avis des marchands, et maîtres de gabarres fréquentant la rivière de Charente, lesquels y avaient été appelés.

Pour les réparations ci-dessus, on éviterait moitié frais, et les gabarres ne courraient aucun risque.

Pour ce qui est du troisième obstacle.

On peut y remédier en dégravant dans la largeur de trente pieds sur trois ou quatre vis-à-vis de Gondeville, et d'un ou deux au plus au-dessous, depuis le lieu appelé le Cabinet jusqu'au dessus du logis de M. de Vauclas qui est au-dessus, et joignant le bourg de Gondeville, ce qui fait un petit quart de lieue.

Cette dernière opération évitera dans cet endroit en entier des frais considérables et accélérera beaucoup la navigation.

Ce que dessus fait. Les marchands qui ont toutes leurs gabarres arrêtées au lieu appelé le Pré Dinat, à une lieue au-dessous de Cognac, les feront partir, pour monter à Angoulême, et pourront les faire naviguer en toutes saisons sans interruption.

— — —

Les gabarres de quarante-cinq à cinquante tonneaux représentaient, dans la première moitié du XVIII^e siècle, les poids lourds du transport fluvial des marchandises – le chiffre en tonneaux exprime un volume.

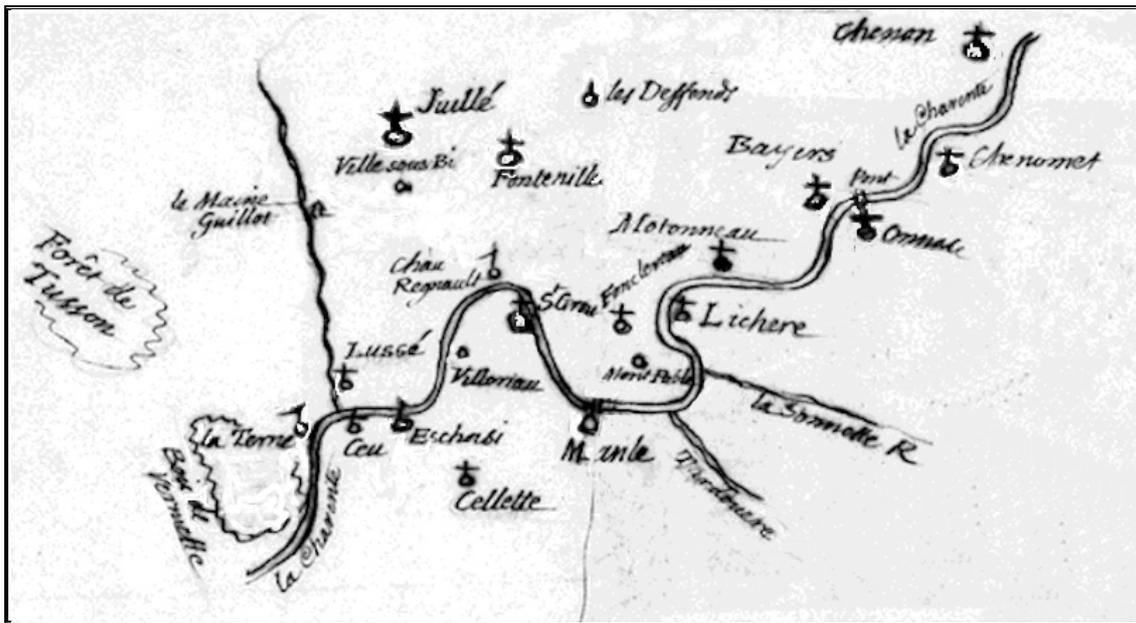
Si à vide, leur pénétration dans l'eau ne dépassait pas cinquante centimètres, en pleine charge leur tirant d'eau se situait entre un mètre et un mètre cinquante. Bateaux à fond plat, ce tirant d'eau pouvait varier en raison du poids du chargement et de leur surface portante. Avec une longueur d'une vingtaine de mètres sur une largeur de quatre à cinq, les gabarres étaient tirées à la cordelle du chemin de halage et dirigées à l'aide d'une barre franche. La moindre maladresse ou la plus petite gêne pouvaient nécessiter des manœuvres délicates et des renforts ; d'où du temps perdu et des coûts supplémentaires.

Ces réclamations concernent la navigation sur la haute Charente. Il n'y a aucun problème signalé dans le secteur de Saint-Savinien. Il fallait parfois, à la vérité, attendre la marée montante pour franchir le seuil rocheux dans la traversée du bourg. (Pour mémoire, le premier canal de jonction et l'écluse ne seront construits qu'en 1876.)

Saint-Savinien était un port de rupture de charge. À la descente, les marchandises qui devront quitter le cabotage (= navigation marchande à proximité des côtes) étaient déchargées de la flottille fluviale, embarquées sur les lourds bateaux au long cours et inversement, à la montée.

Ainsi, durant plusieurs siècles, Saint-Savinien a vu beaucoup de marchandises transbordées. Toutefois, les pierres extraites des carrières souterraines partaient, selon leur destination, soit sur des gabarres, soit sur des bricks, des goélettes ou autres navires à deux ou trois mâts.

Le croquis ci-dessous concerne la très haute Charente qui hélas ! n'a pas connu la réalisation d'un vaste projet d'aménagements importants pour la navigation.



Ce croquis représente la carte de la rivière de Charente depuis Chenon jusqu'à La Terme, dressée sur le rapport de M. le comte d'Eschoisi le 27 juin 1726.

Bibliothèque de France. Dépôt géographique.
(BNF – Gallica. Site Histoire Passion)

Louis XIV le Grand avait ordonné le projet et la construction de l'arsenal de Rochefort et de sa célèbre corderie.

L'histoire nous apprend que Louis XV le Bien-Aimé, dans l'intérêt de cet arsenal, avait pris plusieurs arrêts pour rendre la navigation possible de Civray à Angoulême et pour la perfectionner d'Angoulême à Cognac. Civray, dans la Vienne, est bien loin d'Angoulême : projet gigantesque !

Louis XVI de même, dès son arrivée sur le trône, prend un arrêt le 20 septembre 1775 pour ordonner l'exécution d'ouvrages afin de rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray jusqu'à Angoulême et de l'améliorer d'Angoulême à Cognac.

Mais rien ne se fera. Sous la pression d'intérêts privés de, paraît-il, M. le duc de La Rochefoucault, cette réalisation exceptionnelle sera empêchée.

La navigation commerciale de Cognac à Angoulême est interdite depuis 1926.

Quant à la basse Charente, un arrêt du Conseil d'État de 1957 officialise l'absence de cette navigation – abandon naturel – depuis Cognac jusqu'à Carillon (confluent avec la Boutonne).

Aujourd'hui, la Charente est ouverte à la navigation de plaisance depuis Port-des-Barques jusqu'à Angoulême. Sur le parcours, les aménagements sont assurés par les communes, les communautés de communes et le département. Reste cependant à libérer, par des moyens mécaniques, le lit du fleuve abandonné* aux boues marines qui l'ont envahi, dans le bourg de Saint-Savinien ainsi que dans les abords immédiats.

*abandonné par les services de l'État et ceux du département depuis le 1^{er} janvier 1996.

Gérard Trélon