

AU FIL DES RIVIERES

LA NAVIGATION SUR LA CREUSE TOURANGELLE

PREMIERE PARTIE

Les premières recherches sur le thème de la navigation ont pris plusieurs directions :

- la liberté de la navigation a-t-elle toujours été acquise à tout un chacun ?
- quand dit-on qu'une rivière est navigable. Qui exerce les droits sur une rivière navigable ou non navigable ?
- comment naviguait-on ? Les bateaux, le halage, les ports, les marchandises, les métiers de la navigation...

La première partie sera consacrée aux aspects qui permettent de découvrir le cadre juridique de la navigation :

- Le **droit de naviguer** qui relève des « droits sur l'eau » au même titre que le droit de traverser, de pêcher ou de faire tourner moulin.
- La **navigabilité** qui est la qualité d'un cours d'eau où la navigation est possible.

LES DROITS SUR L'EAU

LE DROIT DE NAVIGUER

MOYEN AGE

Historiquement, les droits sur l'eau sont tout d'abord exercés par les seigneurs féodaux. En Touraine, à partir du XIème siècle, on assiste à un essor important des communautés religieuses. Leur influence s'exerce sur les nobles : « en intervenant dans les conflits féodaux, en profitant de la peur du jugement dernier ... clergé régulier et chanoines se constituent de grands domaines... »

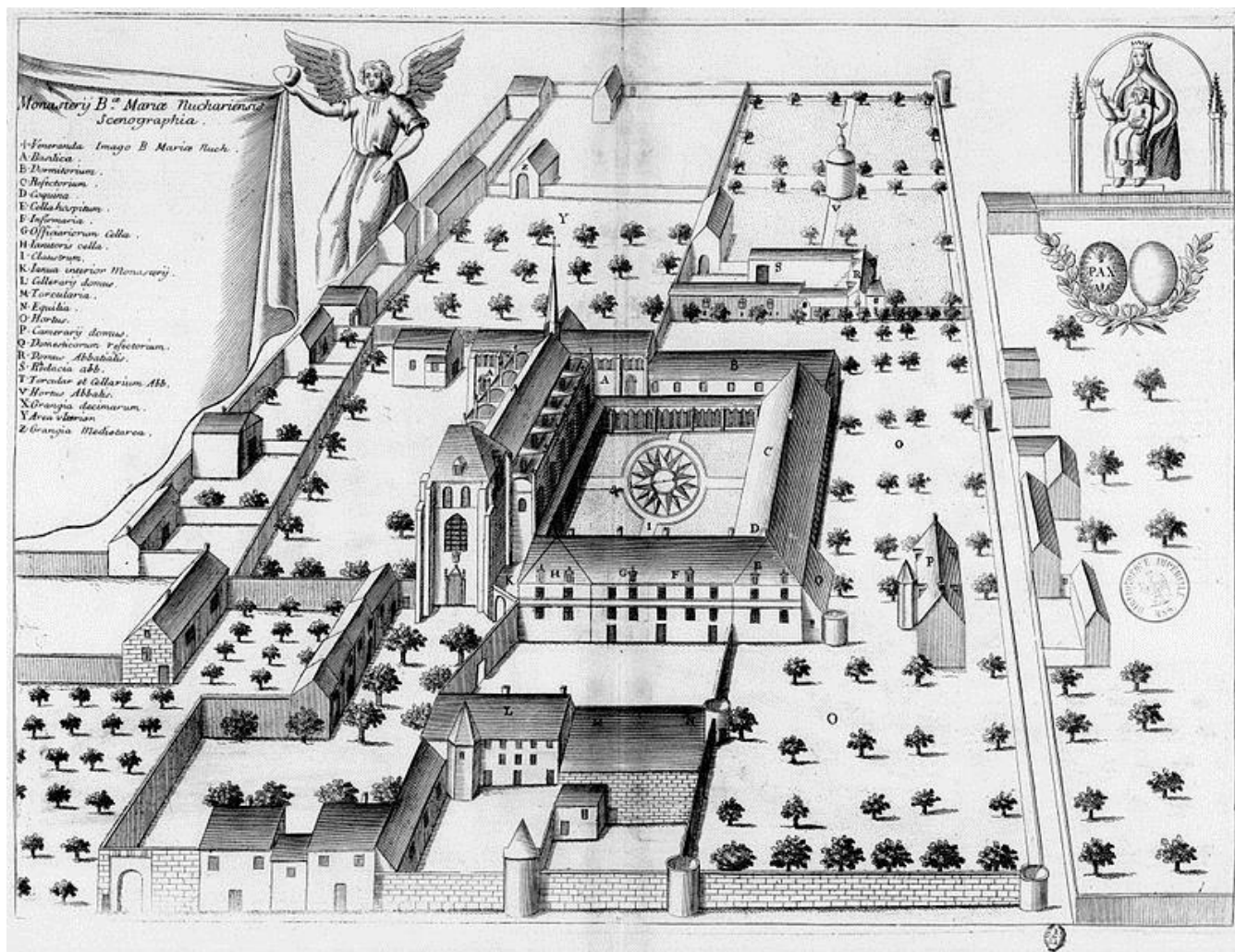
L'exemple de l'abbaye de Noyers

- « En 1064, un nommé Gautier donne à l'abbaye de Noyers, des terres, des prés et des eaux de la Creuse » afin que les moines acceptent d'enterrer sa femme Oda près du monastère (pour les nobles, c'est à l'intérieur de la clôture ou, mieux, dans l'église abbatiale)... »
- « Par dons ou achats, les moines de Noyers contrôlent peu à peu les rives et la navigation sur la Vienne... et en font payer l'usage à leur tour »....
- « En 1064, Gautier des Aigrons reçoit en fief des mains des moines, une part de leur droit de « navigage », à Ports-de-Pile sur la Creuse. »

Extrait de : Histoire de la Touraine – Jean-Mary Couderc

« Pouvoir féodal et pouvoir religieux en Touraine au XIème siècle– La mainmise des droits sur l'eau, sur la pêche et la navigation par les communautés religieuses »

http://academie-de-touraine.com/Tome_22_files/129_093-120.pdf



L'abbaye Notre Dame de Noyers, dans l'ancienne commune de Noyers (rattachée à Nouâtre), fut édifée au XI^{ème} siècle. Elle fut un centre actif d'influence religieuse, morale et agricole dans la Basse-Touraine et le Châtelleraudais. Elle disposait de revenus considérables et en certaines occasions on y vit paraître les légats du pape, les comtes d'Anjou et de Touraine. Henri IV y séjourna 3 jours en septembre 1587.

Wikipedia



NOYERS (Indre-et-Loire). — La Vienne et l'Abbaye

Au moyen âge, donc, l'eau des rivières n'est pas considérée comme une « chose commune ». Le seigneur, laïque ou ecclésiastique, est le maître de l'eau et de ses utilisations.

La navigation n'est pas libre et est soumise à la perception de péages et de tonlieux.

Les péages connus sur la Vienne et la Creuse

Les péages au 11^{ème} et 12^{ème} siècles

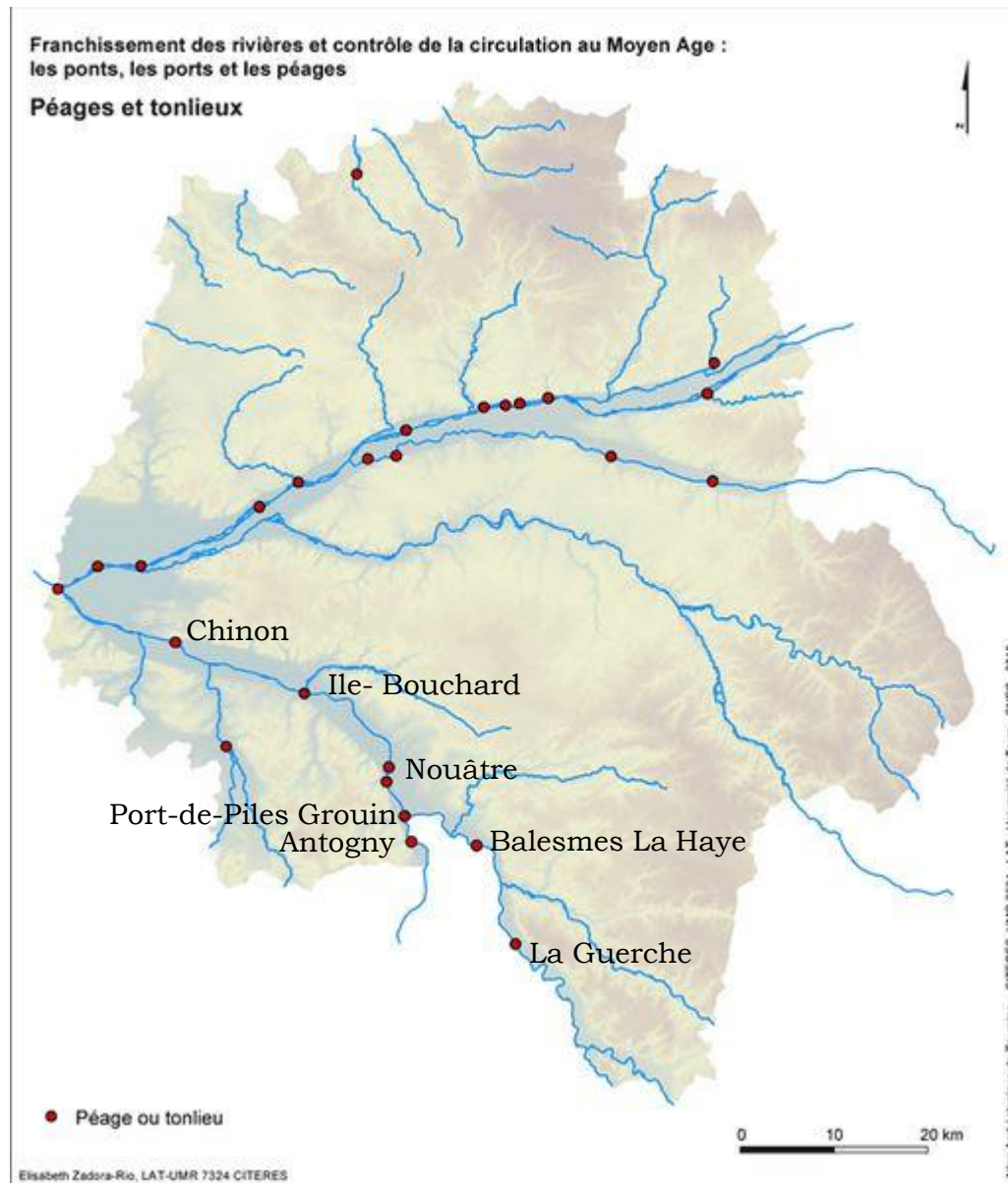
VOIR [COMPLEMENT](#) PEAGES ET TONLIEUX

En Touraine, une quinzaine de péages sont attestés. Ils étaient presque tous associés à des ponts ou à des ports.

- Sur la Vienne : Antogny, Grouin, l'Île-Bouchard et Chinon.
- Sur la Creuse : Balesme La Haye.

A partir du 11^e s., les péages et tonlieux font partie des « coutumes » instaurées dans le cadre de la seigneurie. Leur institution accompagnait souvent la construction d'un château : une notice du Cartulaire de Noyers rappelle ainsi que lorsque Hugues de Sainte-Maure construisit vers le milieu du 11^e s. un nouveau château à Grouin, à la confluence de la Creuse et de la Vienne, il entreprit de lever un péage « comme il avait coutume de le faire dans ses autres possessions », mais qu'il finit par renoncer à l'exiger des habitants du bourg de l'abbaye de Noyers.

Les péages sont mentionnés dans les actes essentiellement à l'occasion des conflits qu'ils suscitent, ou des exemptions dont ils font l'objet. Une exemption totale, comme celle qui accompagne la construction du pont de Tours par le comte Eudes de Blois en 1034-1037, est exceptionnelle. Le plus souvent, les exemptions sont partielles : elles sont accordées à un établissement religieux particulier, parfois même pour un produit spécifié : le comte Geoffroi Martel accorda ainsi à l'abbaye de Marmoutier vers 1060 une dispense de tonlieu pour un chaland chargé de sel sur la Loire de Nantes à Tours. Les produits destinés au commerce étaient très fréquemment exclus de ces exemptions (Bienvenu 1957b). En 1189, le seigneur de l'Île-Bouchard, sur la Vienne, accorda à l'abbaye de Cormery une exemption de péage pour les biens qui transitaient par sa seigneurie, mais uniquement ceux destinés à nourrir et vêtir les religieux.



ZADORA-RIO E. - Franchissement des rivières et contrôle de la circulation au Moyen Age : les ponts, les ports et les péages, *in* E. Zadora-Rio (dir.) - Atlas Archéologique de Touraine, Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, 53, FERACF, Tours, 2014.

URL : <http://a2t.univ-tours.fr/notice.php?id=212>, 2013

Les péages au 14^{ème} et 15^{ème} siècles

Les péages suivants ont pu être répertoriés car ils sont cités lors de conflits, donations, exemptions ou interventions de la communauté des marchands de Loire :

- Sur la Vienne : Nouastre, Châtellerault, l'Isle-Bouchard, Chinon, Candes
- Sur la Creuse : Balesmes La Haye, La Guerche, la Roche-Posay

Quelques documents (13^{ème} – 18^{ème} siècle)

Extrait de « Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière Loire et les fleuves descendant en icelle »
tome 3 – pages 336 et suivantes – P. Mantellier – 1864/1869

*LA GUERCHE, canton du Grand-Pressigny, département
d'Indre-et-Loire.*

896, 897.

XIII^e siècle. — Chartes d'exemption de péage.

1201. — Exemption par Jobert, seigneur de la Guerche, à l'abbaye de Baugerais, de tout péage.

1217. — Confirmation par Geoffroy, vicomte de Chateaudun, et Alix, sa femme, de l'exemption accordée par Josbert, seigneur de La Guerche, à l'abbaye de la Merci-Dieu.

(D. Housseau, nos 2159, 2440.)

CHATELLERAULT, département de la Vienne.
(*Chastellerault.*)

898, 899.

M. F., : marchands fréquentant la Loire...

XVII^e siècle. — Instances au Parlement de Paris :

1615. — Entre les **M. F.**, demandeurs en abolition du péage de Chastellerault; et le cardinal de Joyeuse, tuteur de Mademoiselle de Montpensier, dame de Chastellerault.

(Proc.-verb. de l'assemblée de 1615. (*V. ci-dessus, n° 19.*)

1623, 27 septembre. — Entre les **M. F.** et la dame de Montpensier, dame du péage de Chastellerault. — Arrêt contre la dame de Montpensier, portant que les dépens s'élevant à la somme de 87 livres 15 s. seront payés par le fermier du péage au receveur général des **M. F.**]

1624, 26 octobre. — Arrêt par lequel la dame de Montpensier est condamnée à rembourser aux **M. F.** la somme de 51 livres, pour frais de balisage faits au détroit de Chastellerault.

(Compte du Recev. des **M. F.** à l'assemblée de mai 1628. Arch. de la ville d'Orléans.)

*NOVATRE, canton de Sainte-Maure, département
d'Indre-et-Loire. (Novastre.)*

901-902 ^A.

XIII^e-XVIII^e siècles. — Donation, pancarte, dépêche.

1225. — Donation :

Par Josbert, seigneur de Sainte-Maure, à l'église de Tours, de 10 livres de rente annuelle à prendre sur ses péages de Novâtre.

(D. Housseau, n^o 2588.)

1571. — Impression, par les soins et aux frais de la communauté des M. F., de la « Déclaration du prétendu péage de Novastre, sur la rivière de Vienne. — Sur chacune balle de draps, poissant ung millier, iij s. iiij d. t.. — Item de plomb, estain, poaslerie, chaudronnerie, mercerie meslée, laisne, pour chacun millier, iij s. iiij d. t.. — Pour chacune çacque de haren, xvj d. t.. — Item de merlu, hadotz, seiches et mourues, une pour chacun cent. Et pour poisson d'eau douce, horsmis les lamproyes, n'est deu que iiij d. t., pour yssot ou bothe. Et quant aux lamproyes, s'il y en a plus de unze, en est deu une, avecques xij d. t. pour la saulce. — Pour chacun millier de

ballains, de liège, iij s. iiij d. t.. — Pour chacune barrique d'allouzes sallées, xx d. t.. — Pour chacun millier d'alun et brésil, iij s. iiij d. t.. — Pour chacun millier de fer, xx d. t.. — Pour chacune meulle de guesde et pastel, iiij d. t.. — Pour pippe d'huile de noix, xvj d. t., et pour chacun bussart, viij d. t.. — Pour chacun bouc d'huile d'olives, xvj d. t.. — Pour chacune pippe de vin, viij d. t.. — Pour chacun millier de merrean, ij s. vj d. t.. — Pour la chartée de bois carré, comme grosses pièces appellées traynes, sollives, solliveaux, chevrons, membreuses, chanlatte, aisset, quenoilles et bois de pressouer, viij d. t.. — Pour chacun chalan chargé de latte ou bardeau, un fagot. — Pour cent de toilles, de chanvres et lins, iiij d. t.. — Pour chacun muy de sel, iij s. iiij d. t.. — Pour chacune charge de pommes, poires, aulx, oignons, ij d. t.. — Pour le cent de boisseaux de glan, xx d. t.. — Pour chacun septier de bled ou farine, ij d. t., et pour chacune fourniture, iij s. iiij d.. — Pour chacun cent de boisseaux d'avoine, xx d. t.. — Pour chacun cent de boisseaux de noix, xij d. t.. — Pour chacune balle de vieux drapeaux, iiij d. t.. — Pour ung challan chargé de potz de fer, ung pot. — Pour chacune coueste de lict et pour chacun traversien, pour un chaslit, pour chacune table et cofres, pour chacune chaise, xvj d. — Pour chacune charge de verres, ung verre. — Pour pommes d'orenges, grenades, citrons ou limons, pour millier, quatre. — Pour chacun millier de rets de bois à faire charrette, iiij rets. — Pour chacune peau de cuir, de quelque beste que ce soit, 1 d.; et de peaux de cuirs rouges, tannées, dépry; et en chacune peau de cordouan, est deu ung denier t.. — Pour balle de livres reliez, iiij d. t.. — Pour chacun bateau chargé de papier, une main pour rame. — Pour chacun cent d'estain en œuvre, dépry. —

Pour chacun challan chargé de pouasles à quenes, ung chef d'œuvre, qui est une pouasle. — Pour chacun cent de boisseaux de chenevi, x d. t.. — Pour chacune casse de sucre ou autres espices, iij s. iiij d. t.. — Pour millier de caboches, xx d. t.. — Pour chacun millier de suif ou remais, iij s. iiij d. t.. — Pour chacun cent de poix raizine et poix, autrement gosme, iiij d. t.. — Pour chacun bussart vuide, dépry. — Pour chacun millier de poussier de fer à faire tainctures, iij s. iiij d. t..

(Déclaration imp., Orléans, Eloy Gibier, 1571 :
Fabian Hotot, 1603.)

1738. — Mention en une dépêche du bureau des M. F. du péage de Novastre.

(Reg. de corresp. de 1735 à 1740, f° 52. Arch.
de la ville d'Orléans.)

ANCIEN REGIME

La reprise en main du pouvoir royal

- Au fur et à mesure que le pouvoir royal renforce son autorité sur le territoire, il affirme ses droits sur les fleuves et rivières **navigables**. La doctrine qui prévaut au XVII^{ème} siècle déclare les rivières navigables comme faisant partie du domaine du roi qui seul a le droit de percevoir des péages (domanialité).
« Les seigneurs haut-justiciers ne peuvent les exiger sans concession expresse ou du moins s'ils n'ont en leur faveur une possession immémoriale. » (1)

En réalité, le principe est affirmé mais son application reste très variable en fonction du contexte (période de troubles, besoins de la cassette royale, rapports de force entre la royauté et les grands feudataires).

- L'ordonnance de Louis XIV d'août 1669, en son article XLI, affirme :
«Déclarons la propriété de tous les fleuves & rivières portant bateaux de leur fond, **sans artifice & ouvrages de mains**, dans notre Royaume & Terres de notre obéissance, faire partie du Domaine de notre Couronne, nonobstant tous titres & possessions contraires, sauf les droits de pêche, moulins, bacs & autres usages que les Particuliers peuvent y avoir par **titres & possessions valables**, auxquels ils seront maintenus ». (2)

➤ Ces dispositions signifient que les péages sont maintenus s'ils sont « établis antérieurement à 1566*, en vertu de titres légitimes et dont les possesseurs auraient joui sans interruption aucune... » (1)
Les seigneurs sont donc invités « de justifier immédiatement des titres et de la possession requise. » (1)

** 1566 : les Edits de Moulins affirment l'inaliénabilité du domaine royal.*

- Des arrêts du Conseil de 1724, 1725 et 1727 organisent ces contrôles.
- Un arrêt de 1779 ordonne, en principe, la suppression de tous les péages, contre l'allocation d'une indemnité aux propriétaires.
Ses articles 3 et 4 précisent que « le roi se réservait toute latitude quant à la fixation du montant de l'indemnité et de l'époque à laquelle devait avoir lieu définitivement la suppression des péages ». Provisoirement, les seigneurs étaient maintenus dans leurs droits.
Ces dispositions ne concernent pas les canaux et rivières qui ne sont navigables que par le moyen d'écluses et autres travaux d'art... (1)

(1) Extrait de : « Des cours d'eau navigables et flottables » Alfred Plocque – 1873.

https://books.google.fr/books?id=60_gAAAAMAAJ&printsec=frontcover&hl=fr

(2) Conférence de l'ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1669 – Durand, 1752 – Google books

<https://books.google.fr/books?id=hFdDAAAACAAJ&pg=PA479&lpg=PA479&dq>

REVOLUTION

- Il faut attendre les lois révolutionnaires pour que les péages seigneuriaux sur les rivières soient supprimés :
 - loi des 15/28 mars 1790 : « Les droits de péage, de long et de travers, passage, halage, pontonage, barrage, chômage, grande et petite coutume, tonlieu et autres droits de ce genre, ou qui en seraient représentatifs, par terre ou par eau... sont supprimés sans indemnité. »
 - Cependant, ce texte comporte un certain nombre d'exceptions et il faudra attendre la loi d'août 1792 et surtout celle de juillet 1793 pour « voir disparaître les vestiges de l'ancien régime » . « La Convention ne laissait subsister que les droits de navigation perçus sur les canaux et les péages destinés à l'entretien des ponts et autres ouvrages d'art ». (1)

Les débats des législateurs révolutionnaires montrent bien l'importance de déterminer la nature exacte des péages. (3)

Historiquement, chez les Romains, le péage (vectigal) était un impôt perçu sur les marchandises afin de pourvoir à l'entretien des voies navigables et des routes.

Au moyen âge, au fur et à mesure que le système féodal se complique, que les grands fiefs se divisent en d'innombrables seigneuries, le péage ne remplit plus son rôle primitif. Il n'est plus la contrepartie des frais d'entretien mais devient un revenu fiscal du seigneur. Les péages se multiplient et deviennent l'expression du droit du plus fort.

La royauté va bien essayer de réduire le nombre des péages mais ils représentent également pour elle une source de revenus non négligeable.

A la fin de l'ancien régime, le « droit était devenu une perception purement fiscale, conçue comme une prérogative gratuite et honorifique » (2). Ce droit est détesté par le peuple et les marchands ; il fait l'objet de nombreuses demandes de suppression dans les cahiers de doléances.

Débats parlementaires - 1790 – nature et origine des péages (4)

...

fixer. Voyons maintenant quelle est l'origine des droits qui sont l'objet de ce rapport.

Il est incontestable que les péages, minages, hallages et étalonnages dérivent pour la plupart, les uns du droit de justice, les autres de l'abus qu'on a fait de la féodalité. Or, l'Assemblée nationale a supprimé sans indemnité les droits de justice, et elle a aussi, quant à la féodalité, supprimé sans indemnité ceux de ces droits qui tenaient à la servitude personnelle.

Ici, Messieurs, nous croyons devoir définir exactement la nature et l'espèce des droits et devoirs personnels ou réels résultant de la féodalité. Je pense que la définition s'en trouve dans la dénomination même.

Et d'abord, un droit est ce qu'on prétend; un devoir, ce qu'on acquitte.

Un devoir est personnel, quand il est dû uniquement et directement par les personnes.

Un devoir est réel, quand il dérive de la concession d'un fonds ou droit réel dont il a été le prix : je trouve dans celui-ci la condition qui légitime tous les contrats, celle d'un échange libre et volontaire; je ne vois dans l'autre que l'exercice du droit du plus fort sur le plus faible, à moins qu'on ne prouve qu'il résulte d'un contrat où les deux parties aient trouvé un avantage réciproque et proportionné.

L'un est donc, aux termes de votre décret, remboursable, à raison de la nature même du contrat dont il dérive; l'autre est évidemment dans le cas d'être supprimé sans aucune indemnité, s'il n'est qu'une obligation sans cause, et vous concevez, Messieurs, que c'est toujours à celui qui réclame le droit à en prouver la légitimité.

Examinons maintenant dans laquelle de ces deux classes peuvent et doivent être rangés les différents droits connus sous la dénomination générale de droits de péages ; c'est par eux que nous allons commencer.

Il nous a semblé qu'on pouvait les distribuer en trois classes.

Nous prenons dans la première ceux qui ne sont grevés d'aucunes charges ou entretiens.

Dans la seconde, ceux qui sont restés grevés de quelques charges ou entretiens.

Dans la troisième enfin, ceux qui ont été accordés pour dédommagement de frais de construction et entretien d'ouvrages d'art, ou pour dédommagement de moulins, usines, bâtiments ou établissements détruits pour l'avantage public.

J'ai dit que les péages avaient, pour la plus grande partie, leur source dans l'abus de la féodalité, et j'ai entendu parler de ceux de la première et seconde classe.

18^e SÉRIE , T. XII.

En effet, peut-on se dissimuler qu'ils ne doivent les uns et les autres leur origine qu'au* malheurs des anciens temps, que tous ont pris naissance à des époques où la raison et la justice étaient sans force, et où la force était elle-même sans raison et sans justice?

Je me trompe : en nous arrêtant à cette époque, nous trouverions peut-être que ces droits ont pu avoir un degré d'utilité et de justice dans ces temps de confusion, de troubles et d'anarchie, où divi-é en plusieurs royaumes, subdivisés eux-mêmes en grandes et petites seigneuries, la France comptait presque autant de tyrans que de propriétaires de fiefs, souvent indépendants les uns des autres, mais toujours isolés ou réunis par leur seul intérêt personnel.

Dans ces temps, toute prétention était un droit quand elle était appuyée par la force. Les seigneurs s'étaient donc attribué tous les droits et notamment celui de haute police; mais par une exception infiniment rare, peut-être unique dans les effets de la tyrannie, dont l'essence est de dépraver les meilleures institutions, elle avait trouvé le moyen de faire tolérer, j'ai presque dit de légitimer l'exaction des péages, par l'avantage qui résultait, pour les passagers, du service dont les seigneurs s'étaient chargés en les établissant. En effet, il était naturel, il était juste que chacun de ceux à qui les seigneurs accordaient, avec la liberté de passage, sûreté et protection sur leur territoire, les dédommageassent des frais que leur occasionnaient l'entretien des routes, la solde des gens armés qui protégeaient les voyageurs, enfin les dédommagements auxquels les seigneurs étaient tenus dans le cas où les passagers éprouvaient quelques pertes ou dommages dans l'enclave de leur territoire.

Mais depuis que cette garantie est devenue sans effet ; depuis que le souverain, rentré dans l'exercice d'un droit inaliénable, a pourvu par l'établissement des maréchaussées à la sûreté et à la police des chemins; depuis que la dépense de leur confection et de leur entretien a été assignée et prise sur les fonds publics, et que celles des chemins vicinaux a été mise à la charge des propriétaires des héritages voisins, quels motifs pourraient vous déterminer, Messieurs, à conserver des droits évidemment contraires à la liberté du commerce ; droits qui par leur nature même devaient disparaître avec les charges qui seules avaient pu faire tolérer leur établissement; droits conservés malgré la lettre précise des ordonnances de 1663 et 1669, et dont la quotité n'a souvent eu d'autre tarif que la faveur des possesseurs, ou les surprises trop fréquentes faites par des agents subalternes, ignorants ou infidèles, aux magistrats chargés de la vérification de ces droits?

La perception des péages de la première classe ne nous paraît donc plus qu'une exaction que rien ne peut justifier, ni faire tolérer plus longtemps, et qui rentrant dans la classe des servitudes personnelles, dont vous avez prononcé l'abolition par l'article premier de votre décret du 4 août doit être supprimée sans aucune espèce d'indemnité, quels que soit l'ancienneté ou le titre des concessions qui les ont autorisées. Car cette ancienneté ne prouve rien, non plus que le titre quel qu'il soit, si ce n'est l'ancienneté des abus, dont il n'est pas présumable qu'on puisse s'étayer vis-à-vis de vous avec quelque succès. Il en est de même, Messieurs, des péages de la , seconde classe, à la différence qu'il faut, en les supprimant aussi sans indemnité, libérer ceux

... Lire la suite sur

https://frda.stanford.edu/fr/catalog/nz125bh9048_00_0037?mode=ocr

(1) Extrait de : « Des cours d'eau navigables et flottables » Alfred Plocque – 1873.

(2) « Le péage en France au XVIIIème siècle » – Anne Conchon

(3) Archives numériques de la Révolution française – Archives parlementaires – Débat sur les lois abolissant les péages et autres droits féodaux – séance du 5 mars 1790 – locuteur : Gillet de la Jacqueminière.

https://frda.stanford.edu/fr/catalog/nz125bh9048_00_0037?mode=ocr

DU CONSULAT A LA FIN DU XIX^{ème} SIECLE

La suppression des péages, tels qu'ils existaient sous l'ancien régime, ne signifie toutefois pas la liberté et la gratuité du droit de naviguer, comme l'esprit de la révolution avait pu l'envisager.

En effet, l'entretien et l'amélioration des rivières a un coût. Le législateur envisage bientôt de faire payer une participation aux usagers, voire, la tentation est trop forte, d'y adjoindre un impôt sur les marchandises.

Le Consulat, par les dispositions de la loi des 14-30 floréal an X (mai 1802), rétablit des droits de péages sous le titre **d'octroi de navigation intérieure**, spécialement affectés à l'amélioration des cours d'eau sur lesquels ils sont perçus (1).

1) Extrait de : « Des cours d'eau navigables et flottables » Alfred Plocque – 1873.

Extrait du tarif de perception pour l'octroi de navigation pour la Creuse créée par la loi de l'an X

SEPTIÈME ARRONDISSEMENT. — Chef-lieu, POITIERS.

BUREAU DE PERCEPTION.

Art. 1. Il sera établi, dans l'étendue du septième arrondissement du bassin de la Loire, un seul bureau de perception pour l'octroi de navigation créé par la Loi du 30 floréal an x.

2. Ce bureau sera placé à Candes.

L'octroi de navigation y sera perçu, pour toute la navigation supérieure descendante des rivières de la Creuse, de la Vienne et du Clain, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant,

Les grands bateaux et sapines paieront	3 f.	c.
Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront	4	50
Les bateaux, dits <i>pillards</i> ou <i>demi-bateaux</i> , paieront ..	1	50
Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront	2	25
Les tones paieront		75
Les tones chargées en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront	1	13

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les trains de bois de charpente ou à brûler paieront	6 f.
--	------

L'application de ce texte, ayant conduit à un grand nombre de disparités entre les rivières, le législateur s'efforcera d'organiser un système plus uniforme.

Ainsi, la loi de juillet 1836 prévoit de taxer la navigation sur la distance parcourue et le poids des marchandises transportées, en fonction d'un barème par classes de marchandises.

— 226 —

DÉPARTEM. que traversent les rivières et canaux.	DÉSIGNATION des fleuves, rivières et canaux, et des principaux points situés sur leur cours.	DISTANCES en kilom. de chaque point.	
		à celui qui le précède.	à l'origine du flottage, etc.
	CREUSE.		
Creuse. . . .	Fresselines. (<i>Origine du Flottage</i>) (Con- fluent de la Creuse et de la Petite Creuse.)	0	0
	Ceaulmont.	21	21
	Argenton.	9	30
	Saint-Marcel.	2	32
	Saint-Gauthier.	8	40
Indre. . . .	Longefont. (<i>Commune de Ouches</i>). . .	10	50
	Ciron.	4	54
	Romfort.	1	55
	Le Blanc.	15	70
Indre-et-L ^{re} .	Saint-Pierre-de-Tournon.	15	86
Vienne. . . .	La Roche-Posay.	13	99
Indre-et-L ^{re} .	Barron.	13	112
Vienne. . . .	Les Boutins.	3	115
	La Guerche.	2	117
	La Haye.	11	128
	Ballême.	2	130
Indre-et-L ^{re} .	Port de l'Auvernière. (<i>Orig. de la Nav.</i>)	2	132
	Gouin (<i>En face du Bec-des-Deux-Eaux.</i>) (<i>Embouchure dans la Vienne</i>) . .	8	140

Tableau des distances

ARTICLE 3.— *Classification des marchandises.*

Les marchandises ci-après dénommées seront soumises au droit fixé pour la deuxième classe du tarif.

1° Les bois de toute espèce autres que les bois étrangers d'ébénisterie ou de teinture, le charbon de bois ou de terre, le coke et la tourbe, les écorces et les tans ;

2° Le fumier, les cendres et les engrais de toute sorte ;

3° Les marbres et granits bruts ou simplement dégrossis, les pierres et moellons, les laves, les grès, le tuf, la marne et les cailloux ;

4° Le plâtre, le sable, la chaux, le ciment, les briques, tuiles, carreaux et ardoises ;

Enfin le minerai, le verre cassé, les terres et les ocres.

Classes de marchandises

Toutes les marchandises non désignées ci-dessus
Seront imposées à la première classe du tarif.

Les trains et radeaux font l'objet d'une classe distincte.

358. Tableau A.

BASSINS.	FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX AUXQUELS S'APPLIQUE CE TARIF.				Quotité de la taxe par tonneau et par distance de 5 kilom.				
	Rivières principales.	1 ^{er} Ordre.	2 ^e Ordre.	3 ^e Ord.	à la descente. Marchandises	à la remonte. Marchandises			Trains par dé- castère et par distance.
					de 1 ^{re} cl.	de 2 ^e cl.	de 1 ^{re} cl.	de 2 ^e cl.	
SEINE . . .	Seine (Haute-). du point na- vigable à Pa- ris.	Aube.	Eure. . . .	Ornain.	2 »	1 »	2 »	1 »	2 »
		Yonne. . . .	Armançon. .						(1)
		Marne. . . .	Saulx. . . .						
			Grd-Morin .						
. . . /	Seine (Basse-). de Paris à Rouen. . . .	Oise	Aisne. . . .		2 »	1 »	2 5	1 25	5 »
		Eure.							000 /
CHARENTE.	Charente. . .	Boutonne . .							
		C. de Brouage.							
	Seudre. . . .	Mignon. . . .							
	Sèv.-Niortaise.	Autise							
LOIRE . . .		Vendée							
		Allier.							
		Cher.							
		Indre.							
VILAINNE . .	Loire.	Vienne							
		Thouet. . . .	Creuse. . . .	Loir. .					
		Mayenne . . .	Sarthe . . .						
		Layon							
ORNE. . . .		Sèvre-Nantaise							
		Achenau. . . .							
	Can. du Centre	V. le tabl. B.							
	Vilaine				» »	» »	» »	» »	» »
	Orne.								
	Touques. . . .								

Tarifs prévus par la loi de 1836.

La Creuse est classée dans le bassin de la Loire – rivière de 2^{ème} ordre.

(1) Ce tarif a été modifié par les ordonnances des 27 oct. 1837 et 30 nov. 1839. Voir le tarif, n. 259, 363.

Evolution du tarif de l'octroi de navigation.

363. Tarif actuel des droits de navigation. — La taxe est actuellement fixée par myriamètre et par tonne.

Le tarif fixé par les ordonnances des 27 oct. 1837 et 30 nov. 1839 pour les rivières désignées dans le tableau annexé à la loi du 9 juillet 1836 porte, à la remonte comme à la descente, par tonne et par myriamètre :

Marchandises	1 ^{re} classe.	0 f. 03 c. 50
	2 ^e classe.	0 01 50
Rascules à poisson, par mètre cube du réservoir.		0 01 50
Trains chargés, par décastère.		0 08 »
Trains non chargés.		0 04 »

Sur la partie non navigable, c'est-à-dire purement flottable des rivières, les trains ne paient que la moitié de cette taxe.

Au montant des droits à acquitter en vertu de ce tarif, il faut ajouter un décime par franc, perçu conformément à la loi de finances du 25 mars 1817.

- Myriamètre : 10 kilomètres

(la loi de 1836 taxait par distance de 5 kilomètres)

- Décime : décime par franc, dit décime de guerre créé par la loi du 6 prairial An VII (1798) et repris par la loi de finances de 1817

Evolution des tarifs – fin XIXème siècle

TARIF N° 1

CREUSE

La Creuse est classée comme étant navigable entre le port de l'Auvergnière et son embouchure dans la Vienne.

Le tirant d'eau à l'étiage est de 30 à 40 centimètres.

La Creuse est imposée au droit de navigation au profit du Trésor. (Voir Tarif n° 1.)

DÉPARTEMENTS	DÉSIGNATION DES PORTS	DISTANCES	
Indre-et-Loire...	Port de l'Auvergnière.....	0	0
	Embouchure de l'Esves.....	1	1
Vienne.....	Port de Piles.....	4	5
Indre-et-Loire...	Embouchure dans la Vienne.....	3	8

FLEUVES, RIVIÈRES & CANAUX ASSUÉS (LOI DU 21 OCTOBRE 1896)

Soumis au droit de navigation au profit du Trésor

§ I

MARCHANDISES DE PREMIÈRE CLASSE DÉNOMMÉES CI-APRÈS :

Deux millimes par tonne et par kilomètre

Amidon. — Armes de toute espèce.
Beurre. — Bière. — Boissons.
Café. — Carton. — Céréales en grains ou en farines. — Chanvre. — Cidre. — Ciro. — Colle forte. — Comestibles. — Conserves. — Corne façonnée. — Coton. — Crins ouverts ou non ouverts. — Cristaux. — Cuirs.
Drogueries coloniales.
Eaux-de-vie. — Eaux gazeuses et minérales. — Ecaillés ouverts ou non ouverts. — Epicerie.
— Epaves. — Esprits.
Farines. — Féculles. — Fourrages. — Fromages. — Fruits. — Fruits secs, confits et oléagineux.
Gélatines. — Glaces. — Glucoses. — Graines diverses et menues. — Grains.
Houblon. — Huile.
Ivres.
Laines. — Légumes frais et secs.
Librairie. — Lièges ouverts. — Lin. — Liqueurs.
Machines. — Marbres en caisses. — Mercerie. — Métaux ouverts. — Meubles. — Miel.
Nacre.
Papier de teindre et à écrire. — Parfumerie. — Peintures.
Papiers. — Pâtes. — Papiers de terre. — Porcelaines.
Quincaillerie.
Riz.
Saindoux. — Salaisons. — Savons. — Saucis. — Saucisses. — Saucis. — Saucis. — Saucis.
Tabac. — Tabaceries. — Tiers de sorte nature.
Vinaigre. — Vin. — Vins.

N. B. — Les marchandises peuvent être transportées au profit du Trésor d'un point de vue de Tarif par décision ministérielle; les taxes sont alors calculées en pourcentage des taxes au tarif.

(1) Voir page 218, les renseignements généraux relatifs à la perception.

— 278 —

§ II

MARCHANDISES DE DEUXIÈME CLASSE

Un millime par tonne et par kilomètre

Dans cette classe, sont comprises toutes les marchandises non dénommées dans la classification de la première classe.

§ III

TRAINS ET RADEAUX. — BOIS DE TOUTE ESPÈCE

Deux dix-millimes par mètre cube d'assemblage sans déduction de vide

(Le flottage en trains ne sera soumis qu'à la moitié du droit sur la partie des rivières où la navigation ne peut avoir lieu avec des bateaux.)

AVIS IMPORTANT

Toutes les taxes du présent Tarif sont frappées d'un double décime (Décret du 9 février 1897), et d'un demi décime (Loi du 31 décembre 1873).

Pour différentes raisons qui seront évoquées dans la suite de cet article, les transports sur la Creuse tourangelle deviennent de moins en moins nombreux et prennent fin dans le dernier tiers du 19^{ème} siècle.

L'assiette des prélèvements ayant disparu, les péages, octrois et autres impôts qui restreignaient la liberté de naviguer n'ont plus lieu d'être.

Toutefois, cela ne signifie pas que la Creuse se soit affranchie d'une réglementation importante qui détermine les droits, les devoirs des usagers et des riverains... *Un jour, un autre dossier....*

LA NAVIGABILITE DE LA CREUSE

Nous venons de le voir, le classement de la Creuse emporte des conséquences juridiques et fiscales différentes selon que son cours est reconnu navigable, flottable en trains ou non navigable.

Un tel classement se fonde sur des critères objectifs :

- des obstacles naturels encombrement-ils le lit de la rivière – rochers, chutes ;
- des constructions liées à l'activité humaine – moulins, pertuis, barrages, usines, pêcheries – gênent-elle le passage des bateaux ;
- le débit, la force, la hauteur des fonds, la régularité des eaux permettent-ils la navigation toute l'année ou seulement à certaines périodes ;
- les rives permettent-elles le halage...

L'intérêt économique et politique a, dès le XVIIème siècle, motivé des réflexions sur l'aménagement de la Creuse pour faire reconnaître sa navigabilité et étendre les portions navigables de son cours.

En effet, le statut de la Creuse tourangelle ne peut pas être déconnecté de celui des parties amont de son cours, pas plus que du réseau qu'elle rejoint en se jetant dans la Vienne. Car, historiquement, elle peut être considérée comme une frontière entre provinces et un lien entre les régions du centre de la France, la Basse-Loire et toute la façade atlantique.

AU XVIIème SIECLE

- Louis XIV commande des rapports sur l'état du royaume.

Le « rapport à faire au Roy, de l'estat de la généralité de Tours » est rédigé en 1664 par Charles Colbert de Croissy, le frère du ministre.(1)

La Généralité de Tours est composée de trois provinces : Touraine, Anjou et Maine, divisées en élections. La Haye dépend de l'élection de Chinon.

Une partie de ce rapport est consacrée aux rivières que l'on pourrait rendre navigables, notamment le Cher, l'Indre et la Vienne :

« la Vienne qui pourrait être rendue plus navigable qu'elle n'est et capable de porter de bons bateaux jusqu'au Blanc en Berry mais par une petite branche (*) qui descend de Poitiers en ladite rivière de Vienne. (*) *le Clain*

.../ Il y a encore une autre branche (**) qui tombe de la marche d'Auvergne dans ladite rivière Vienne, vers La Roche-Posay et qui pourrait être rendue plus navigable. » (**) *la Creuse*

- Mlle Louise de Bourbon Montpensier, Comtesse d'Argenton, fait dresser procès-verbal pour affirmer que la navigation sur la Creuse serait facile ainsi que les ouvrages à faire pour y parvenir.

« Cette rivière peut offrir une navigation facile et constamment avantageuse aux contrées qu'elle parcourt et à celles qui sont au-delà de son embouchure. » (2)

(1) Archives d'Anjou – Recueil de documents et mémoires inédits – Paul Marchegay – Google books

(2) Recherches historiques et statistiques sur la ville d'Argenton – 1843 – Gallica.bnf.fr

AU XVIIIème SIECLE

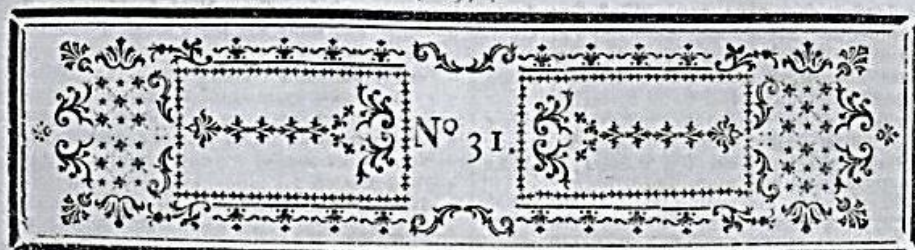
Les responsables des régions du Centre de la France, qui se sentent enclavées, unissent leurs efforts pour que la Creuse soit rendue navigable au-delà de l'Auvergnière, voire canalisée, et obtenir la création d'un maillage de voies fluviales ouvrant des débouchés jusqu'à la mer.

- En 1778, un essai de navigation depuis Argenton jusqu'à Nantes est fait par le Sieur Pellé Delatouche. Ce chirurgien d'Argenton fit construire des bateaux marchands et démontra la possibilité de la navigation sur ce parcours.(1)

Cette tentative avait pour but de montrer l'avantage qu'il y aurait à faciliter le transport des marchandises sur la Creuse au profit des départements riverains :

- A la descente : les vins de pays, les bois propres à la marine, le fer, les excédents de grains, les châtaignes et autres fruits.
- A la remonte : des bois de teinture, des épiceries et autres denrées coloniales, des marées, des sels, de l'ardoise et une foule d'objets manufacturés.

(1) Les Affiches de Poitou – numéro du 30 juillet 1778 – Source Gallica.bnf.fr



AFFICHES DE POITOU.

Du Jeudi 30 Juillet 1778.

NAVIGATION:

Lettre à M. Jouyneau Desloges.

I La été question, M., dans votre Feuille du 18 Juin dernier, de la navigation hardie du sieur Pellé, sur la rivière de *Creuse*. Il est vrai que jusqu'à lui elle étoit inusitée depuis *Argenton* jusqu'à l'*Auvergne*; mais elle étoit pratiquée delà à la *Vienne* & à *Nantes*. Cela fait dix-huit à vingt lieues de navigation nouvelle dans le *Berry* & sur les confins à peu près du *Poitou* & de la *Touraine*. Mais on ne vous a pas dit qu'il a fait cette traversée par une eau très-basse; que s'il eût retardé de huit jours, & s'il eût eu le volume d'eau moyen que cette rivière a pendant les trois quarts de l'année dans un lit large & profond, il auroit employé infiniment moins de temps & d'hommes; & il n'auroit éprouvé aucun des évènements dont un de ses bateaux a été un peu endommagé par le frottement, quand même ils eussent été plus forts, plus grands, & chargés du double, même du triple. J'arivai chez moi le lendemain de son passage au dessous de ma maison: on me dit que la plus grande difficulté qu'il eût éprouvée, disoit-il, étoit le passage & frottement sur un roc uni qui, par cette eau basse, n'étoit effectivement qu'un demi-pied au dessous de la surface de l'eau: ce qui, en remontant, forme un gué sur sable, mais bien plus profond, de près d'un quart de lieue. Il auroit trouvé beaucoup plus d'eau en passant à côté de ce roc; mais cet inconvénient que la plus petite crue, que l'eau moyenne & la plus ordinaire fait disparaître entièrement, seroit facile & peu coûteux à vaincre pour tous les temps. Comme cette partie d'eau m'appartient, j'en fais les moyens. Le seul obstacle qui a fait

négliger une navigation si naturelle & si avantageuse, c'est sans doute la rapidité du passage des écluses & brayes de moulins, & la crainte que les bateaux n'y périssent & ne s'y brisent. A cela près, la *Creuse* est navigable par-tout pendant les trois quarts de l'année. Mais outre qu'il y a moins d'écluses sur cette grosse rivière que sur les autres, je pense qu'il seroit fort aisé d'y remédier, soit en laissant des passages comme il il y en a déjà quelques-uns aux extrémités de ces écluses, opposées à leurs moulins, & en y ménageant le moyen facile & favorable au moulin même, d'en modérer l'activité; soit par le moyen d'une seconde braye au dessus de la première, qui en élevant ou baissant l'eau à volonté, seroit disparaître l'inconvénient de cette rapidité; soit enfin par le moyen de l'ancrage permanent, moins coûteux encore s'il étoit praticable en avant de chaque braye, sur lequel les bateaux, en filant une ou plusieurs cordes, se hisseroient, ou modéreroient la rapidité de leur passage dans les brayes. Un Ingénieur habile modifieroit, rectifieroit ces idées, en imagineroit quelque autre, ou seroit usage des unes & des autres, suivant que la position de chaque écluse l'exigeroit. Je ne connois point la partie de cette rivière, d'*Argenton* au *Blanc*; mais je connois celle du *Blanc* au *Port de Pile*, (ce qui fait près de douze lieues de rivière & il n'y a que dix ou onze écluses) & de la *Roche-Pofay* en descendant. La plupart de ces écluses ont des passages tout faits au bout opposé à leurs moulins, indépendamment de leurs brayes; desquels passages il ne s'agiroit que de tempérer l'activité, comme aussi d'en pratiquer aux autres écluses qui en seroient susceptibles; & peut-être le sont-elles toutes. Le *Berry*, ses voisins, le *Poitou*, la *Touraine*, tout le Royaume enfin, gagneroient à bien peu de frais, dix-huit à vingt lieues de

navigation dans cette partie. C'est sans doute un objet intéressant pour l'Agriculture, le Commerce, la Population. L'entreprise pour rendre cette navigation facile seroit d'autant moins dispendieuse, qu'on voit qu'un simple particulier louable l'a déjà tentée avec succès, sans même attendre le volume d'eau favorable & presque ordinaire à cette riviere. (*A Poitiers, 18 Juillet 1778,*) Signé, *de Mallevaud.*

De Sivrai, 20 Juillet.

» L'abus dans lequel tombent la plupart des
» Huissiers, de faire porter leurs Exploits par
» des journaliers & des manœuvres, a donné
» lieu à un Acte de Justice que voici. Un
» Huissier, résidant à 8 lieues de cette Ville,
» avoit formé un appel pour un particulier, &
» au lieu de porter l'acte lui-même, il l'avoit confié à la Partie, pour qu'elle le fit tenir comme
» elle jugeroit à propos, & l'Huissier n'avoit
» pas manqué de faire mention du Transport
» exprès & du parlant à la personne. Cette infidélité ayant été découverte, le Ministère Public a rendu plainte & a obtenu un Decret de
» prise de corps contre l'Huissier & celui qui
» avoit porté la signification de l'acte; ils ont
» été constitués tous deux prisonniers, & d'après
» l'instruction est intervenue Sentence qui les a
» condamnés à l'admonition & à l'aumône, & a
» interdit l'Huissier pour six mois. » (*Extr. de la Gazete des Tribunaux.*)

» portant création d'une Noblesse Militaire, il
» espere que nous voudrons bien lui accorder
» nos Lettres d'approbation conformément à
» l'art. 3 de notre Déclaration du 22 Juillet
» 1752: à quoi ayant égard & mettant en considération les Services qu'il nous a rendus
» pendant plus de trente années consécutives,
» Nous avons ordonné que nos présentes Lettres
» d'approbation lui fussent expédiées pour servir à lui & aux siens en toute occasion de témoignage authentique & honorable de la satisfaction que nous avons de la fidélité & de la
» durée de ses Services: en foi de quoi nous
» avons fait mettre notre scel à ces Prélentes.
» Donné à Versailles, le deuxième jour d'Octobre, l'an de grâce mil sept cent soixante dix-sept, & de notre Règne le quatrième.
» Signé, LOUIS & plus bas: *Par le Roi,*
» LE PRINCE DE MONTBAREY. »

M. de la Salle a obtenu en 1776 la Commission de Lieutenant Colonel de Cavalerie. Sa Famille est originaire de Lectoure, Ville Episcopale de la Gascogne, où elle tenoit un rang dans la Magistrature & où il existe encore deux MM. Depeit retirés du Service avec la Croix de St Louis. Son pere étoit Capitaine de Grenadiers dans le Régiment d'Infanterie d'Orléans, & fut tué au Siège de Prague en 1742. Il s'étoit marié en Poitou, lorsque son Régiment étoit en quartier à St Maixent vers 1724 Son Aïeul, qui avoit aussi servi pendant quelque temps, avoit fixé sa résidence à Auch, où son fils aîné a été Avocat du Roi au Bureau des Finances;

- En 1779, est dressé un procès-verbal des difficultés à vaincre pour rendre cette partie de la Creuse navigable avec une estimation des dépenses à engager, notamment le coût de l'indemnisation des meniers.
- En 1781, le Duc Armand-Joseph de Béthune-Charost, membre de l'administration provinciale de la généralité du Berri, rédige un mémoire sur la navigation intérieure.(2)

En ce qui concerne la Creuse, ce rapport reprenant les idées de Charles Colbert, propose deux opérations :

- rendre la Creuse navigable « depuis le point où elle cesse de l'être jusqu'à Argenton. .../ ce qui doit rendre précieuse la navigation de cette rivière, c'est la possibilité de la jonction par la Vienne et le Clain qui passe à Poitiers, à la Charente, ce qui ouvreroit au Berri un débouché dans le Poitou, le pays d'Aunis, une communication par eau avec Rochefort.... »
- après la création du canal du Berri, par des travaux moins dispendieux, assurer la « navigation de la Creuse, que je regarde après comme une seconde base de votre navigation intérieure ; puisque par elle vous ouvrez une nouvelle communication vers l'océan, et pouvez peut-être encore vous en servir pour celle des ports de Bordeaux et Bayonne. »

AU XIXème SIECLE

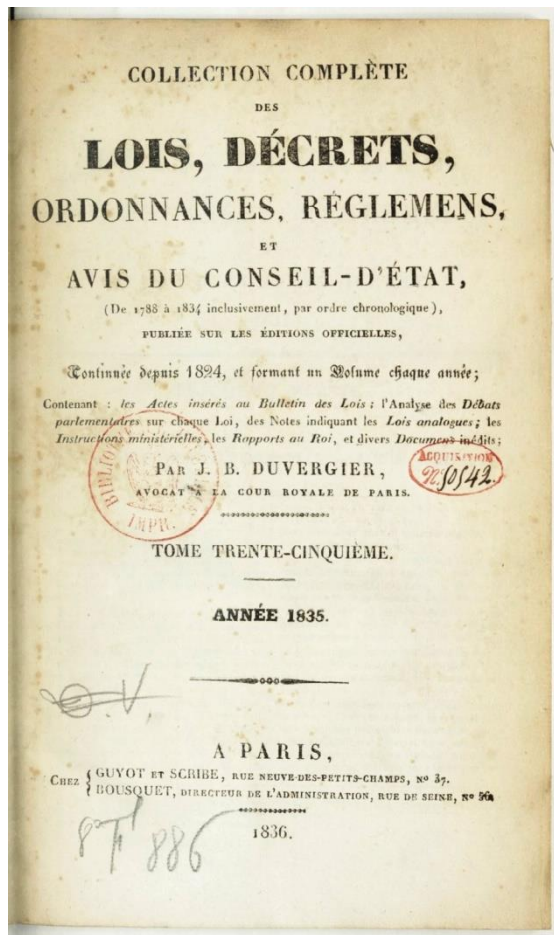
- Les dispositions prises sous Louis Philippe en 1835

La loi du 10 juillet 1835, déclare la Creuse, sur le territoire de l'Indre-et-Loire, flottable en trains sur tout son cours et navigable par bateaux de l'Auvergnière à son embouchure dans la Vienne.

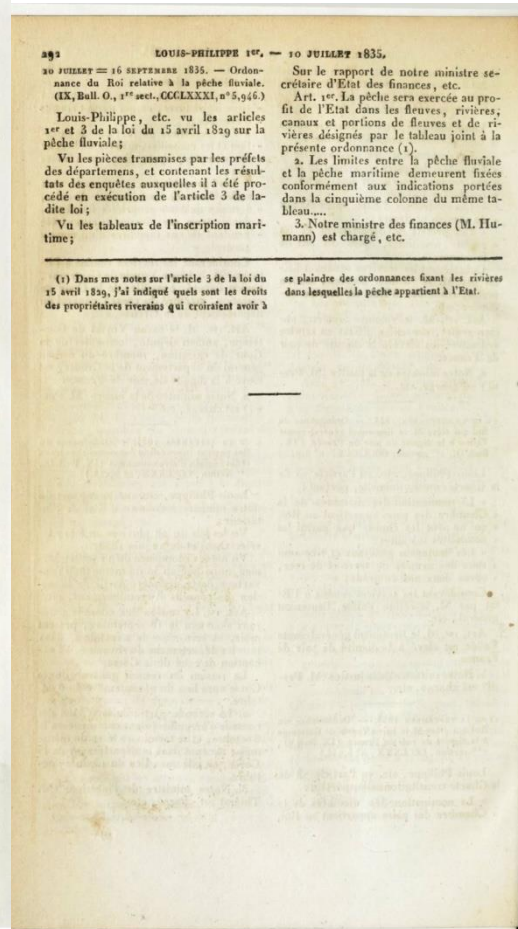
En amont, elle est déclarée flottable du confluent de la Petite Creuse jusqu'au port de l'Auvergnière.

L'ordonnance du 16 septembre 1835, relative à la pêche fluviale, déclare que la pêche sera exercée au profit de l'Etat dans les fleuves et rivières ... désignés par le tableau joint à la présente ordonnance (voir ci-dessous).

Ordonnance du 16 septembre 1835



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



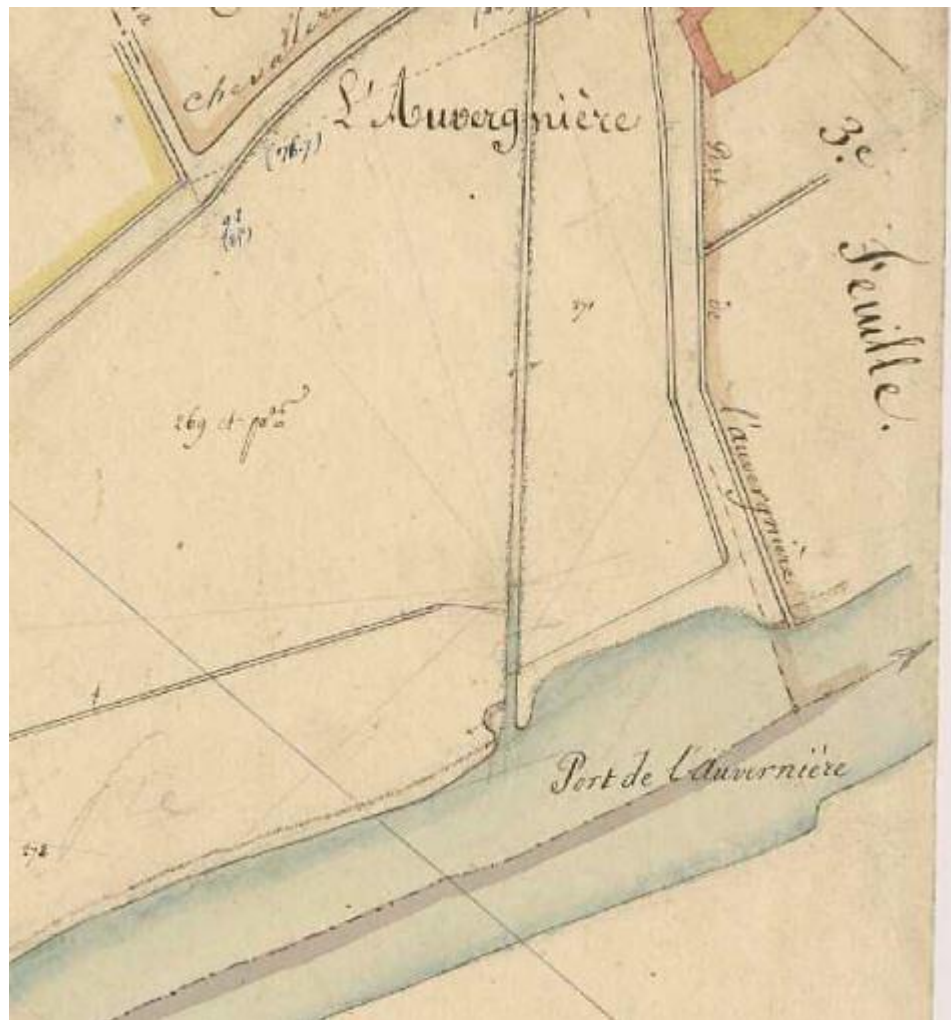
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

LOUIS-PHILIPPE 1 ^{er} . — 10 JUILLET 1835.				301
DÉPARTEMENTS.	RIVIÈRES ou PARTIES DE RIVIÈRES et canaux.	GENRE DE NAVIGATION. FLOTTABLES en trains.	NAVIGABLES par bateaux.	POINT qu'où s'étend l'action de l'inscription maritime.
INDRE-ET-LOIRE (Suite).	Creuse.	Sur tout son cours.	Du pont de Lavernières à son embouchure dans la Vienne.	Néant.
	Loire.	"	Sur tout son cours dans le département.	Voir au départem ^t de la Loire-Inférieure.
	Masse.	"	A partir du barrage existant près du quai de la ville d'Amboise jusqu'à son embouchure dans la Loire.	Néant.
	Vienne.	"	Sur tout son cours jusqu'à son embouchure dans la Loire.	idem.
ISÈRE.	Canal de Berry.	"	idem.	idem.
	Drac.	Du pont de Clair à son embouchure dans l'Isère.	Point de navigation par bateaux.	idem.
	Isère.	"	Sur tout son cours dans le département, depuis son entrée en France au-dessous de Montmeilhan.	idem.
	Rhône.	"	Sur tout son cours dans le département.	Voir au départem ^t des Bouches-du-Rhône.
URA.	Ain.	A partir du pont de Navoy.	De la Chartreuse de Vauluse à la limite du département de l'Ain.	Néant.
	Bienne.	Depuis St. - Claude jusqu'à la limite du département de l'Ain.	Point de navigation par bateaux.	idem.
	Doubs.	"	Sur tout son cours dans le départe-	idem.

Carte de l'Etat Major (1820 – 1866)



Cadastre napoléonien de 1833 – Balesmes section H2 Moulin Neuf



L'Auvergnière – photo satellite Google Earth – Mars 2018





La petite Creuse à proximité de Fresselines (Creuse)
confluence avec la Grande Creuse.
Départ du flottage descendant vers l'Auvergnière.



Claude Monet – la Petite Creuse

Ces deux textes sont fondamentaux pour le règlement des litiges relatifs aux droits de l'eau, notamment le droit de pêche.

Dans le contexte de l'époque :

- où les anciens propriétaires et seigneurs riverains revendiquent encore les droits qu'ils détenaient sous l'ancien régime,
- où un même cours d'eau, tout au long de son parcours, peut être déclaré non navigable, puis flottable, puis navigable,

les tribunaux vont s'attacher à interpréter le texte dans le sens d'une domanialité étendue, notamment lorsqu'il s'agit des parties de la rivière déclarées flottables. Ils vont également analyser la légitimité des titres détenus et examiner si un entretien du cours d'eau a été fait pour le bien public ou pour un intérêt privé.

Ce fut le cas en ce qui concerne la Creuse, pour les droits de pêche détenus à la Guerche par la famille Voyer d'Argenson.

[Voir l'affaire Voyer d'Argenson](#)

XIXème siècle (suite)

- En 1848, le Conseil Général d'Indre-et-Loire « renouvelle le vœu qu'il a tant de fois exprimé, pour la canalisation de la Creuse, et qu'en attendant, cette rivière soit rendue navigable jusqu'à La Haye-Descartes.
- En 1855, Ernest Grangez, dans son Précis historique et statistique des voies navigables de la France, insiste sur l'intérêt de ces aménagements :
« La navigation se fait a bon compte.../ nul doute qu'elle ne prît beaucoup d'essor si le régime de la rivière était amélioré entre la Haye-Descartes et l'embouchure de la Vienne. La navigation, une fois prolongée jusqu'à la Haye-Descartes, à 5 k au-dessus de l'Auvernière, des entrepôts considérables s'établiraient nécessairement à Rive, siège d'usines à blé très importantes, et les nombreux transports qui s'effectuent aujourd'hui par terre jusqu'à la station de chemin de fer, à Port-de-Piles, prendraient la voie de la rivière. »
- En 1873, les projets d'aménagement de la Creuse ne sont plus jugés prioritaires :
« La Creuse pourrait donc, assez aisément et à peu de frais devenir réellement navigable.../ mais a-t-on intérêt à faire ce travail, si minime qu'il soit.
.../ Dans la situation actuelle, on ne peut guère songer à améliorer la partie basse de la Creuse ; bien d'autres travaux plus urgents réclament nos soins et nos capitaux. » cf. délibérations Conseil Général.

Pour quelles raisons ces projets d'extension et d'amélioration de la navigabilité de la Creuse n'ont-ils pas reçu les moyens nécessaires à leur réalisation qui aurait servi l'industrie, le commerce et l'agriculture des régions riveraines ?

Alors même que depuis le XVII^{ème} siècle les arguments ne manquaient pas pour dire que la Creuse pouvait être facilement rendue navigable à peu de frais, une analyse plus réaliste s'employait à montrer les obstacles à une telle réalisation.

- En effet, dans sa partie navigable, la Creuse tourangelle est « malaisément praticable, parce qu'elle varie essentiellement de profondeur, divisée qu'elle est en mouilles ou biefs plus ou moins creux et en jards ou seuils avec très peu d'eau et courant rapide : or rien que dans l'Indre-et-Loire il y a 49 de ces jards. » (1)
- De plus, le flottage des bois et la navigation sont gênés par les moulins, en particulier d'Yzeures, de Chambon, et de la Guerche qui possèdent des pertuis d'un passage difficile. A la Guerche, des installations destinées à recueillir tout le poisson qui remonte le cours d'eau, forment un barrage malaisé à franchir.(2)

- Par ailleurs, le flottage des bois destinés à la marine représentait une part importante de l'activité de navigation de la Creuse. Avec la diminution puis l'arrêt des achats de bois par la marine, les transports de bois destinés à alimenter les ports et les chantiers de construction de la Basse-Loire sont devenus quasiment nuls.
- Enfin, l'amélioration du réseau routier et surtout l'arrivée du chemin de fer viennent achever le déclin du transport par eau sur le cours de la Creuse.

(1) Dictionnaire géographique et administratif de la France et de ses colonies – P. Jouanne - 1890

(2) Arrêt de la Cour de Cassation – Pêche-Barrage – Voyer d'Argenson - 1835

SECONDE PARTIE

En ce temps là,
... la navigation sur la Creuse tourangelle

(à venir)

Cette présentation n'est que la compilation, un peu mise en forme, des renseignements trouvés sur le sujet de la navigation.

Les recherches continuent, notamment sur la vie des « gens de la Creuse tourangelle ».

Tous ces documents pourront peut-être un jour faire l'objet d'une présentation thématique, plus agréable à découvrir. Mais il est important de rassembler des bases qui permettent de mieux comprendre l'environnement juridique, économique et le contexte historique.

Définition

« Le transit sur les rivières, qui relevaient toutes d'une autorité royale ou seigneuriale, était soumis à deux taxes principales : **le péage**, qui est un impôt prélevé sur le **passage**, par voie terrestre ou fluviale, et le **tonlieu**, qui est un impôt sur les **marchandises**, perçu également sur les marchés, mais dans la pratique ces deux termes qui désignent en principe des prélèvements distincts, sont très souvent associés, voire confondus » (1)

Vocabulaire

Péage, *pedagium*, est le mot substitué dans la langue du moyen âge à l'ancien mot romain *vectigal*; c'est le nom du droit perçu, du tribut imposé, mais un nom générique qui embrasse et comprend des droits divers, désignés eux-mêmes sous des noms spéciaux; noms qui varient suivant les lieux où le droit s'est établi, les circonstances qui l'ont fait naître, le titre d'où il émane, le mode de sa perception ou la nature des marchandises qu'il frappe.

Droits de *vicomté*, de *prévôté*, tribut seigneurial levé sur bateaux passant dans les limites du territoire soumis à la juridiction du vicomte, du prévôt.

Droits de péage, *trépas*, *passé-port*, *congé*, *méage*, *voyaulté*, *travers*, *coutume traversaine*, tribut levé sur les bateaux passant.

Droit d'*entrée de France*, sur bateaux passant de Bretagne en Anjou, de Poitou en Anjou, en Touraine.

Droit de *passé-debout*, tribut levé sur les vins et eaux-de-vie.

Droits d'*aide*, de *commandise*, tributs levés sur le marchand ou batelier conduisant bateau.

Droits de *pontnage*, levé au passage d'un pont; de *bac*, levé sur personnes ou marchandises traversant par bac; d'*écluse*, au passage d'une écluse.

Droit de *voillage*, sur bateaux montant à la voile.

Droits d'*arrivage*, levé sur bateaux arrivant au port; de *courtage*, sur denrées débarquées et vendues; de *mesurage*, *minage*, *muyage*, *boisselage*, sur denrées débarquées et mesurées; de *levage*, sur denrées embarquées.

Droits de *neufvage*, de *nouage*, de *lançage*, sur bateaux neufs, sur bateaux passant pour la première fois; de *peautre*, d'*écusson*, sur bateaux munis d'un gouvernail.

Droits de *sallage*, de *charronnage*, de *métier de saunerie*, tribut levé sur les bateaux chargés de sel; de *jallage*, *correct*, *cotteret*, tribut levé sur les bateaux chargés de vins; de *havage*, droit de prendre sur les grains, les fruits, ce que les deux mains en peuvent contenir; *coutume du menu métier*, droit levé sur les harengs,

→ Page suivante

Droit de *truage, tréhus*, tribut levé sur le passage de denrées et marchandises diverses, notamment du vin.

Droit de *subside, devoir, acquit, traite domaniale, dace*, tributs levés sur denrées et marchandises diverses.

Droit de *meillage, de poictonnage, de quarantième, vingtième, dixième*.

Droit de *branlage*, obligation pour le batelier d'arrêter ses bateaux à portée du receveur du péage et d'attendre sa visite.

Les péages, comme les autres impôts, n'étaient pas supportés indistinctement par tous les citoyens et ne pesaient pas d'un poids égal sur toutes les classes de la société.

[RETOUR](#)

Extrait de « Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière Loire et les fleuves descendant en icelle » – tome 1 – pages 63/64 – P. Mantellier – 1864/1869

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62459184/f70.image.r=mantellier.langFR>

L'affaire Voyer d'Argenson

Dans le répertoire des fonds de la série 7 M – adjudication - droits de pêche – édité par les Archives Départementales d'Indre-et-Loire, une mention attire l'attention :

« On note un dossier particulier sur la requête spécifique du marquis Voyer d'Argenson contre le classement de la Creuse en rivière navigable en 1835 ».

Cette découverte méritait quelques recherches au moment d'étudier le contexte juridique de la navigabilité de la Creuse tourangelle.

L'explication viendra de la découverte, dans le recueil Dalloz-Sirey, des procès intentés par la famille Voyer d'Argenson, reproduits ci-dessous.(*)

(*)Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle

Source : Gallica.bnf.fr (Bibliothèque nationale de France)

avant qu'il modifie la disposition, quant à son étendue, et, dans tous les cas les familles sont admises à faire valoir devant lui leurs intérêts. Ainsi leur position vis-à-vis les personnes avantagées est toute différente selon qu'il s'agit d'un particulier ou d'un établissement public, même en laissant de côté la prétendue nullité invoquée par les intimés à laquelle la cour ne s'arrête point. — Et attendu que les articulations admises en preuve par les premiers juges peuvent conduire à décider la question de fait dont il s'agit dans la cause ; La cour, par ces motifs, confirme en ce sens l'interlocutoire dont est appel, renvoie pour l'exécution devant les premiers juges...

Du 27 janv. 1848. — C. d'Angers. — MM. Desmazières, 1^{er} pr. — Méliyer, av. gén. — Ségris et Bellanger, av.

SERVITUDE, PASSAGE, AGGRAVATION.

L'exhaussement et l'agrandissement des bâtiments en faveur desquels un droit de passage est établi sur le fonds voisin, ne constitue pas une aggravation de servitude, encore bien que le nombre des habitants doive se trouver notablement augmenté (c. civ. 702) (1).

(Marie C. Costé). — ARRÊT.

LA COUR. — Attendu qu'en l'an 12, Desmarests partagea entre ses deux enfants un immeuble qui fut divisé en deux lots et que le premier lot, appartenant actuellement à Marie, fut assujéti à une servitude de passage dont l'étendue et les conditions furent réglées en faveur du deuxième lot, appartenant maintenant aux frères Costé ;

Attendu qu'à l'époque du partage, des bâtiments d'habitation existaient sur le fonds dominant ; — Que si, depuis, ces bâtiments ont été surélevés ou agrandis, cette surélévation et cet agrandissement ne peuvent être considérés, ni d'après le contrat, ni d'après la loi, comme une véritable aggravation de servitude ; car, d'une part, le père de famille, en accordant, d'une manière générale, un droit de servitude de passage en faveur d'un lot sur lequel des bâtiments habités existaient, n'a pu avoir la pensée de restreindre ce droit, de manière à empêcher le passage des habitants de ces bâtiments, s'ils venaient à être surélevés ou agrandis ; et, d'une autre part, la loi ne considère pas comme une véritable aggravation de la servitude de passage l'augmentation, par suite de la division du fonds dominant, du nombre de personnes qui usent de ce passage, pourvu que ce fonds conserve sa nature et sa destination, que le passage s'exerce par le même endroit, avec la même étendue et sans rien changer aux conditions qui ont constitué ce droit de servitude ; — Confirme.

Du 11 mars 1840. — C. de Rouen, 1^{er} ch. — MM. Gesbert, pr. — Blanchet, av. gén. — Nion et Deschamps, av.

PÊCHE, 1^{re}, 3^e, 4^e DOMAINE DE L'ÉTAT, PRESCRIPTION ; 2^e FÉODALITÉ.

Les droits de pêche acquis dans les rivières navigables ne peuvent être revendiqués qu'autant qu'ils résultent de titres authentiques extérieurs à l'édit de 1566, et passés avec les rois prédécesseurs de Louis XIV (2).

Le droit exclusif de pêche, droit féodal, demeure aboli par le décret du 4 avril 1789 (3).

Sous l'empire de l'ordonnance de 1669, comme sous l'empire de la loi du 14 flor. an 10, le droit de pêche n'ayant pu être exercé exclusivement par personne, n'a pu être prescrit.

Le propriétaire riverain d'une rivière navigable ou flottable ne peut revendiquer le droit de pêche par ce motif qu'il aurait fait certains ouvrages d'art qui facilitent le cours de la rivière, s'il a agit, non point uniquement à titre de propriétaire riverain, mais dans l'intérêt de ses usines et en vertu des obligations qui lui sont imposées (4).

(Voyer d'Argenson C. l'État.)

Le domaine de la Guierche, situé dans la commune de ce nom, département d'Indre-et-Loire, est traversé par la rivière de la Creuse qui alimente un moulin à blé dépendant de cette propriété, à l'aide d'un barrage au milieu duquel se trouve ouvert un pertuis pour le passage des trains et des radeaux flottés. A diverses reprises, M. Voyer d'Argenson, propriétaire de ce domaine, protesta contre l'affermement de la pêche sur la Creuse dans la partie comprise entre le gué Roiblay et le bec de Claise, lors de la mise à exécution de la loi du 14 flor. an 10 ; d'abord, puis ensuite, lorsque fut promulguée la loi du 15 avril 1820 relative à la pêche, à l'ordonnance royale du 10 juill. 1825, qui classa la rivière de Creuse comme flottable par trains et sur tout son cours dans le département d'Indre-et-Loire, et comme navigable du port de l'Auvergnière à son embouchure dans la Vienne. La pêche ayant été mise en adjudication, M. Voyer d'Argenson se pourvut auprès du conseil d'État pour faire réformer cette ordonnance, et demanda « qu'il fut sursis à son égard à toute prise de possession et mise en adjudication de la pêche, jusqu'à ce qu'il fût statué définitivement par les tribunaux sur les droits à la propriété de la pêche dans ladite rivière, où jusqu'après le paiement d'une indemnité préalable. » Un avis du 10 juillet 1825 rejeta le pourvoi, tout en déclarant que l'ordonnance du mois de juillet 1825 n'empêchait nullement le propriétaire du domaine de la Guierche de faire valoir devant les tribunaux les droits qu'il croyait avoir sur la pêche d'une partie de la Creuse.

Assignation fut donc donnée à l'État en la personne du préfet d'Indre-et-Loire devant le tribunal civil de Loches, pour voir dire et ordonner :

Que M. d'Argenson serait reconnu et déclaré propriétaire exclusif du droit de pêche sur la rivière de Creuse, le long du barrage de son moulin dans les pertuis et vannes en dépendant, et dans toute l'étendue de la rivière qui bordait ou traversait sa propriété de la Guierche ; qu'en conséquence, défense serait faite à qui que ce fût de le troubler à l'avenir dans l'exercice de ce droit ; — Subsidièrement, dire et ordonner que l'État ne pourrait se mettre en possession du droit de pêche qu'après une indemnité préalable qui serait réglée, d'après le vœu de la loi du 15 avril 1820, et suivant les formes prescrites par les art. 10, 17 et 18 de la loi du 8 mars 1810 et condamner, dans tous les cas, l'État aux dépens ; — Très-subsidiairement, donner acte à M. Voyer d'Argenson de ce qu'il articulait, mettait en fait et offrait de prouver : 1^o Que c'était uniquement à l'aide des barrages et autres constructions d'art établies dans la partie supérieure de son cours et jusqu'au nord de l'Éclouvière, que la rivière de la Creuse était flottable pendant une partie de l'année ; que, sans les constructions exécutées par les riverains et à leurs frais, le flottage ne serait aucunement possible sur une partie de la Creuse ; que les riverains seuls entretenaient les digues et ouvrages d'art, à l'aide desquels subsistait la flottabilité, et qui étaient leur propriété ; — 2^o Que les riverains seuls aussi entretenaient le cours et le lit de la rivière dans toute la partie sus-indiquée, et que l'État n'y pourvoyait point et n'y avait jamais pourvu ; — Et dans le cas où ces faits seraient contestés, dire et ordonner que M. d'Argenson serait admis à en faire la preuve, tant par titre que par témoins et par toutes les voies légales, tous droits, moyens et dépens en ce cas réservés.

M. d'Argenson produisit en même temps les titres de propriété suivants : 1^o un acte notarié, en date du 19 oct. 1450, suivant lequel Nicole Chambray, écuyer, seigneur de la Guiche en Touraine, a vendu et octroyé au seigneur de Villequier et de Saint-Sauveur, le vicomte absent, la ville, vicomté, terre et seigneurie de la Guierche en Touraine, avec toutes ses appartenances et dépendances quelconques, soit châteaux, villes, maisons, bourgades, patronages, péages, forêts, bois, rivières, étangs, écluses,

sions qu'il suffisait que le riverain eût agi comme propriétaire pour qu'il eût acquis le droit de pêche. — Mais cela est trop général : il faudrait de plus une prise de possession exclusive qui eût enlevé la partie occupée du fleuve à tout usage public quelconque ; et encore serait-il nécessaire (Argum. de l'art. 541 c. civ.) que le cours d'eau eût, par suite de diminution ou de division de ses eaux, cessé de faire partie du domaine public, c'est-à-dire d'être navigable et flottable, pour que la prescription eût pu être acquise au possesseur.

(1) Cette question est indiquée au Dict. gén., v^o Servitude, n^o 769, et Suppl. cod. — V. en ce sens Caen, 27 août 1843 (D. P. 43. 2. 66).

(2) Conf. 9 nov. 1826, Req. (D. P. 37. 1. 28). — V. aussi Dict. gén., Suppl., v^o Pêche, n^o 23, 2^e et 3^e.

(3) Conf. 8 mai 1826, Civ. c. (D. P. 26. 1. 275), et Dict. gén., v^o Pêche, n^o 5.

(4) À titre de propriétaire riverain... Il semble résulter de ces expres-

pêcheries, moulins, prés, pâtures, garennes, moyennant la somme de 145,000 écus d'or payés comptant; — 2° Un jugement prononcé par MM. les commissaires généraux du conseil, le 25 mai 1735, portant adjudication à M. Deslandes de Lancelot, avocat, moyennant la somme de 109,500 livres, de la propriété de la terre et seigneurie et vicomté de la Guierche en Touraine, consistant notamment en un droit de pêche sur la rivière de la Creuse, depuis le gué de Roilbay jusqu'au bec de Claise (ou trois lieues), avec droit d'amende et de visite sur toutes sortes d'engins servant à la pêche, moulin banal à la Guierche et dépendances dudit moulin; — 3° Un acte fait au greffe de la commission, le 20 mai 1735, par lequel le sieur Deslandes de Lancelot a déclaré que l'adjudication définitive qui lui avait été faite de la terre de la Guierche et de ses dépendances, était pour et au profit de M. Pierre de Voyer, comte d'Argenson, aïeul du demandeur.

Le demandeur ajoutait encore qu'avant la révolution, ses aïeux et lui avaient joui par eux-mêmes, par leurs fermiers, du droit de pêche résultant desdits titres; que depuis, et avant comme après la loi du 4 flor. an 10, il avait joui de ce droit comme propriétaire riverain dans toutes les parties de sa propriété, traversée ou longeée par la Creuse, droit au reste dont il justifie la jouissance par des baux notariés du 20 déc. 1786, 15 frim. an 6, 26 mars 1806, 18 août 1810, 18 avril 1811, 7 avril 1814, 16 mai 1820, et 19 août 1825, constatant qu'il avait consenti à diverses personnes, différents droits de pêche lui appartenant sur les rives de la Creuse, le long de ses propriétés, notamment depuis l'écluse du Grand-Moulin, en dessous jusqu'au ruisseau descendant du Moulin-au-Roy dans ladite rivière.

Le 17 août 1859, jugement du tribunal de Loches ainsi conçu : Le tribunal, les parties entendues par l'organe de leurs avocats et avoués dans leurs conclusions et plaidoiries respectives, et M. le procureur du Roi dans ses conclusions, et après avoir examiné les pièces déposées sur le bureau, en exécution de son règlement, a reconnu que la cause présente à juger la question suivante : — M. Voyer d'Argenson justifie-t-il le droit de pêche qu'il réclame sur la rivière de la Creuse, soit par des titres, soit par la qualité de riverain qu'il invoque, soit par une possession utile pour prescrire ce droit? — Considérant que les rivières navigables ou flottables ont toujours fait partie du domaine public; que ce principe, consacré par les ordonnances de 1407, 1554, 1573 et 1669, a été confirmé par la loi du 22 nov. 1790, et l'art. 538 c. civ.; — Qu'il n'y a aucune distinction à établir sous ce rapport, entre les rivières navigables avec bateaux, et les rivières flottables avec trains ou radeaux; que le flottage est un mode de navigation, et que les motifs qui ont déterminé le législateur à ranger les rivières navigables dans les dépendances du domaine public s'appliquent aussi aux rivières flottables; que pour se convaincre que l'expression *navigable* a été employée dans un sens générique dans l'ordonnance de 1669, il suffit de se pénétrer de l'ensemble des dispositions de cette ordonnance et de rapprocher l'art. 41, tit. 27, qui pose que le principe général de la domanialité des rivières navigables, des art. 42 et suivants du même titre; que cette opinion se fortifie encore si on examine le texte de l'art. 5, tit. 1, qui confie à la juridiction des eaux et forêts la surveillance des rivières flottables, et l'art. 25, tit. 3, dans lequel le roi se sert de ces expressions : nos rivières navigables et flottables; — Considérant que le droit de pêche est une conséquence, un accessoire du droit de propriété, d'où il suit que le droit de pêche dans les rivières navigables ou flottables est, comme ces rivières, une dépendance du domaine public; — Considérant que si l'ordonnance de 1669, art. 41, tit. 27, a maintenu les droits de pêche qui avaient été acquis dans les rivières navigables par titres ou possessions, cette disposition a été modifiée et restreinte par l'édit de 1685 qui n'a reconnu ces droits qu'autant qu'ils résultaient de titres authentiques antérieurs à l'édit de 1566 et faits avec les rois prédécesseurs de Louis XIV; — Considérant que le droit exclusif de pêche a été considéré comme un droit féodal et a été aboli par le décret du 11 août 1789; que telle est l'interprétation donnée à ce décret par les décrets subséquents des 6 et 30 juillet 1795 et 8 frim. an 11; que, sous l'empire de cette législation, le droit de pêche dans les rivières navigables est devenu commun à tous et qu'il n'a pu être exercé exclusivement par personne; — Considérant que la loi du 22 nov. 1790 a fait revivre le principe de la domanialité des rivières navigables ou

flottables, et que par la loi du 14 flor. an 10, l'État a été ressaisi du droit exclusif de pêche dans ces rivières; — Considérant que, ces principes posés, il est évident que les titres produits par le sieur Voyer d'Argenson pour établir son droit de pêche dans la rivière de Creuse, ne réunissent pas les conditions exigées par l'édit de 1785; que dans l'acte de vente de la terre de la Guierche en date du 19 oct. 1450, consenti par Nicole Chambray à André de Villiquier, on voit figurer à la vérité des pêcheries comme dépendances de ladite terre, mais sans que l'origine du droit de pêche soit établie et sans qu'il soit possible de connaître à quels titres et par qui il a été concédé; — Que dans l'acte d'adjudication de la terre de la Guierche en date du 25 mai 1735, par suite de saisie faite, au nom du roi, sur le sieur André de Maujeon, le droit de pêche dans la rivière de Creuse, depuis le gué Roilbay jusqu'au bec de Claise, est formellement exprimé, mais que ce titre n'a pu conférer d'autres droits que ceux résultants de l'acte de 1440; que, du reste, il n'est pas plus explicite que ce dernier sur l'origine du droit de pêche dont il s'agit; qu'il est impossible de voir dans ces actes une concession faite par les rois prédécesseurs de Louis XIV; — Considérant d'ailleurs que le droit de pêche, tel qu'il résulte des titres produits, était évidemment un droit féodal, ainsi que le démontrent la contexture de ces titres et la série-même des droits féodaux au milieu desquels se trouve l'énonciation du droit exclusif de pêche dont il s'agit; que l'abolition de ce droit a été prononcée par le décret du 4 avril 1789; — Qu'en présence de ces titres, il devient inutile d'examiner si la loi du 22 nov. 1790 et celle du 14 flor. an 10 ont par leurs dispositions générales et absolues abrogé l'art. 41 de l'ordonnance de 1669, et anéanti irrévocablement le droit de pêche dans les rivières navigables ou flottables entre les mains de ceux qui possédaient ce droit, soit patrimoniallement, soit à titre d'engagiste ou d'échangiste; — Considérant que la rivière de Creuse est flottable par trains et radeaux, qu'à cet égard il y a usage constant et immémorial; que d'ailleurs il résulte de divers arrêtés du gouvernement et notamment d'un arrêt de règlement en date du 25 juillet 1783, qu'elle a été déclarée flottable et que des mesures de police ont été ordonnées pour en assurer la viabilité; que par le fait seul de cette déclaration et en vertu de la loi du 14 flor. an 10, l'État a été fondé à exercer exclusivement le droit de pêche dans la Creuse, qu'il importe peu que la rivière de Creuse soit flottable de sa nature, ou le soit devenue par suite de travaux de main d'homme; que par l'art. 538 c. civ., l'État seul a eu qualité pour décider si la rivière de Creuse est ou non flottable et que le tribunal est incompétent pour statuer sur le mérite de la décision administrative prise à cet égard; qu'en vain le sieur Voyer d'Argenson allègue que l'entretien de la Creuse a été à la charge des riverains, et qu'aux termes de l'art. 1, § 1, de la loi du 18 avril 1820, le droit de pêche ne peut être exercé au profit de l'État que dans des rivières flottables dont l'entretien est à sa charge; qu'il est facile de reconnaître que si les riverains ont fait des travaux sur la rivière de Creuse, c'est dans l'intérêt des usines que cette rivière alimente et non dans celui de la navigation; que les rivières navigables ou flottables étant domaniales, leur entretien est nécessairement à la charge de l'État, à moins d'exception résultant de concession faite à des particuliers et dont il faudrait établir la preuve par des actes émanés de l'autorité compétente à cet égard; — Que par ces rivières flottables dont l'entretien est à la charge de l'État, le législateur a voulu désigner les rivières flottables avec trains et radeaux et établir ainsi une distinction entre ces rivières et celles qui sont flottables à bûches perdues, dont la jouissance est laissée aux riverains et dont l'entretien est conséquemment à leur charge; — Considérant que la possession du droit de pêche, dont excipe le sieur Voyer d'Argenson, n'aurait pu en opérer la prescription à son profit; que sous l'empire de l'ordonnance de 1669 le domaine public était inaliénable et imprescriptible; — Que depuis l'abolition des droits féodaux jusqu'à l'époque où le droit de pêche sur les rivières navigables a été concentré entre les mains de l'État par la loi du 14 flor. an 10, le droit de pêche n'a pu être exercé exclusivement par personne, d'où la conséquence qu'il n'a pu être possédé ni même pour prescrire; — Que la loi précitée, par son art. 12, tit. 3, a porté des peines contre ceux qui pêcheraient dans les rivières navigables sans être fermiers de la pêche ou munis de licence; qu'ainsi, tant que cette loi a été en vigueur, l'exercice de la pêche dans les rivières navigables ou flottables constituait un véritable délit et

qu'une succession de délits ne peut constituer une possession utile. — Considérant que le sieur Voyer d'Argenson ne trouve, ni dans les actes qu'il a produits, ni dans la loi, ni dans la possession qu'il allègue, un titre justifiant des droits qu'il invoque et qu'il ne peut prétendre à aucune indemnité, et qu'il devient en conséquence inutile de chercher dans quel sens doit être interprété la disposition de la loi du 15 avril 1829 qui concerne les droits établis par possession ou titre, l'art. 2, qui déclare les rivières flottables dépendances du domaine public, n'établit aucune distinction à cet égard; — Déclare non pertinents et non admissibles les faits articulés par le sieur Voyer d'Argenson, et non recevable et mal fondé dans sa demande tendante à être maintenu dans l'exercice du droit de pêche dans la rivière de Creuse et dans sa demande en indemnité, et le condamne en tous les dépens.

Appel par le sieur d'Argenson devant la cour d'Orléans. — Le 29 juin 1840, la cour, par arrêt interlocutoire, l'admit à faire prouver tant par titres que par témoins, que c'était en sa qualité de riverain de la Creuse, que par des travaux d'art et de main d'homme exécutés à ses frais, il avait rendu flottable cette rivière. — Après enquêtes :

ARRÊT.

LA COUR; — Rapportant son délibéré ordonné à l'audience d'hier, où M. Sénéca, avocat général, en ses conclusions verbales, portant qu'il y a lieu par la cour de déclarer l'enquête non probante, et de confirmer le jugement dont est appel avec amende et dépens; — Attendu qu'en principe général et aux termes de l'art. 1 de la loi du 15 avril 1829, le droit de pêche dans tous les fleuves et rivières navigables et flottables appartient à l'État; — Qu'en exécution de l'art. 3 de ladite loi, une ordonnance royale, rendu sous la date du 13 juillet 1833, a classé les divers cours d'eau et notamment la rivière de la Creuse comme flottable par trains sur tout son cours dans le département d'Indre-et-Loire, et comme navigable, à partir du port de l'Auvernière jusqu'à son embouchure dans la Vienne; — Que la partie de la Creuse dans laquelle les héritiers d'Argenson prétendent avoir un droit de pêche, étant comprise dans les limites indiquées par ladite ordonnance, leur demande ne peut, sous ce dernier rapport, être considérée comme fondée et recevable; — Attendu que les héritiers Voyer d'Argenson ont allégué que c'est uniquement à l'aide de barrages et autres constructions d'art établies dans la partie supérieure de son cours et jusqu'au port de l'Auvernière que la Creuse est flottable; — Que, sans les constructions faites par les riverains et à leurs frais, le flottage ne serait pas possible; — Que les riverains seuls, dont ils ont pris part, entretiennent les digues, ouvrages d'art et le lit de la rivière, et que l'État n'y pourvoit en rien; — Que, conséquemment, le droit de pêche doit, dans leur système, leur être attribué, comme pour les rivières non navigables, ni flottables, conformément aux principes de cette matière; — Attendu qu'il convient d'examiner sous ce rapport non-seulement si en fait la navigation, ou la flottabilité de la Creuse, est le résultat des travaux d'art qui ont été faits par les héritiers d'Argenson et consorts; mais qu'il importe surtout d'apprécier à quel titre, à quelles conditions et dans quelles circonstances les travaux ont été exécutés, et s'ils peuvent devenir pour eux un titre utile, le principe et le fondement du droit de pêche dont ils revendiquent l'exercice; — Attendu que, des diverses dispositions contenues dans l'enquête faite en exécution de l'arrêt de la cour, en date du 29 juin 1840 par M. le président du tribunal de Loches, il résulte qu'en effet, dans l'étendue de la rivière qui borde ou traverse la propriété de la Guierche appartenant aux héritiers d'Argenson, des travaux d'art ont été, à diverses époques, créés et entretenus par leurs auteurs; — Mais, attendu qu'il n'est pas également établi que c'est uniquement à titre de propriétaires riverains que les travaux ont été accomplis; que, pour leur exécution, ils ont agi, soit dans l'intérêt de leurs usines ou moulins, de leur bonne et de leur utile exploitation, soit pour remplir les charges et conditions auxquelles ils pouvaient être soumis, en leur qualité de propriétaires d'usines, notamment en vertu de l'arrêt de règlement général du 23 juillet 1875, rendu pour la navigation de la Loire et des rivières y affluentes; — Qu'en effet, le règlement prescrit à tout propriétaire d'usines d'entretenir en bon état les digues, chaussées, épanchoirs, pertuis qui servent ou doivent servir au passage des bateaux, radeaux et bois à flots

(art. 11); de fournir, poser et entretenir des tours, cabestans ou galeries pour monter ou descendre les bateaux et radeaux; d'avoir un nombre d'hommes convenable pour les opérations aussitôt après leur arrivée aux passeils ou pertuis (art. 13); — Que toutes chaussées, ponts, pertuis, digues et autres ouvrages publics, sont par l'art. 5 du tit. 4, déclarés faire partie des ouvrages royaux et placés sous la sauvegarde royale; — Attendu que l'établissement et l'entretien des travaux d'art dont s'agit, ne doivent être considérés que comme ayant été faits dans un intérêt privé, comme la condition de l'autorisation accordée aux propriétaires d'usines, et une charge imposée en échange du droit dont ils étaient investis; — Que les héritiers d'Argenson, ou leurs auteurs, n'ont fait ainsi qu'exécuter la loi de leurs concessions; qu'étant, à ce titre, les ayants cause de l'État, les travaux d'art par eux exécutés ne peuvent devenir le fondement d'aucun droit personnel à l'exclusion de l'État, ni altérer les caractères de dépendance du domaine public de la rivière de Creuse; — Que, dans ces circonstances et conformément aux principes consacrés par les dispositions de l'art. 1 de la loi du 15 avril 1829, l'État doit être maintenu dans l'exercice du droit de pêche; — Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges; — Attendu que les parties de Pereira succombant dans leur instance, doivent être condamnées aux dépens; — Par ces motifs : — La cour vidant l'interlocutoire ordonné par son précédent arrêt; — Sans s'arrêter aux moyens proposés par les héritiers d'Argenson; — Met l'appellation au néant; ordonne que ce dont est appel sortira effet; condamne les appelants à l'amende et en tous les dépens.

Du 19 juin 1840.-C. d'Orléans, ch. civ.-M. Sénéca, av. gén.

FAILLITE, REVENDICATION.

§ 1. — La vente de marchandises faite avant leur arrivée par l'acheteur depuis tombé en faillite, ne fait pas obstacle à la revendication du vendeur primitif, si le connaissance n'était pas signé par lui; et cela, encore bien qu'il eût signé la lettre d'envoi de ce connaissance, et qu'elle eût été remise avec le connaissance au tiers acheteur (c. com. 570).

(Meneau C. Lupart.)

Le sieur Dufourmentelle-Jacob, négociant à Amiens, avait fait la demande au sieur Meneau, négociant à la Rochelle, de vingt-cinq quarts d'eaux-de-vie que celui-ci lui envoya le 23 oct. 1847 par le navire le Vigilant, avec une facture qu'il signa, et le connaissance revêtu de la signature du capitaine de navire, mais non de la sienne. Ces marchandises n'étaient pas encore parvenues à leur destination, quand le sieur Dufourmentelle les revendit au sieur Lupart par acte sous seing privé. En même temps il lui remit la facture et le connaissance. — Le 15 déc. 1847, il est déclaré en faillite par jugement du tribunal d'Amiens, les marchandises qu'il avait demandées au sieur Meneau étant encore en cours de voyage. Ce dernier les revendique, et, apprenant la vente consentie au sieur Lupart, il le fait assigner devant le tribunal de commerce d'Amiens, qui, par jugement du 21 mars 1848, rejette la demande du sieur Meneau. — Appel par ce dernier.

ARRÊT.

LA COUR; — Considérant que la revendication est une protection nécessaire contre le fait du commerçant qui, au moment de sa faillite, s'est hâté de multiplier les commandes; — Qu'elle est, dans les termes de l'art. 576 c. com., le droit commun; que l'opposition à l'exercice de ce droit est l'exception; — Que la loi ayant déterminé les cas dans lesquels la revendication n'est pas valable, l'acheteur, qui en invoque le bénéfice, doit établir qu'il remplit rigoureusement les conditions voulues; qu'il doit, notamment, justifier de l'achat sur facture et connaissance ou lettre de voiture signés de l'expéditeur; — Que la nécessité de la signature de l'expéditeur n'est pas une formalité sans portée; — Qu'elle a été ajoutée, en 1838, au nouvel art. 576, avec l'intention bien formellement exprimée, dans la discussion aux chambres, d'empêcher les fraudes; — Qu'il y a même raison pour exiger la signature de l'expéditeur sur le connaissance et sur la lettre de voiture, le connaissance étant un acte de même nature, ayant, dans les transports sur mer, le même objet que la lettre de voiture dans les transports sur terre; — Que la signature de la lettre, par laquelle

Cela vous paraît bien aride ? Vous aviez cru faire une belle promenade en barque au fil du courant, par une belle journée d'été... Et vous voilà « embarqués » dans les méandres d'affaires juridiques poussiéreuses et bien peu romantiques à lire !

Ne partez pas, nous irons faire un tour en bateau un autre jour, c'est promis (dans la seconde partie...).

Allons regarder de plus près ces jugements car ils font la synthèse de tout ce que nous avons évoqué précédemment sur le statut des rivières et l'exercice des droits sur l'eau... Et l'argumentation des juges n'est pas dénuée de malice, voire d'un soupçon de mauvaise foi.



- ❖ Il était une fois, la famille Voyer d'Argenson, propriétaire à la Guerche, d'un domaine traversé par la Creuse. Cette dernière alimente un moulin à blé au moyen d'un barrage au milieu duquel se trouvent ouvert un pertuis pour le passage des trains et radeaux flottés.
 - Sous l'Ancien Régime, le marquis Voyer d'Argenson est propriétaire du droit de pêche sur la Creuse en la partie traversant son domaine. Il en tire les profits, soit pour son propre usage, soit par contrats et concessions au bénéfice de tiers.

- Mais le ciel s'assombrit, les lois révolutionnaires et les textes postérieurs (An X, 1829 et 1835) réaffirment clairement la domanialité des rivières navigables et tirent des conclusions désagréables en matière de droit sur l'eau et en particulier de droit de pêche.

Ainsi, la pêche du domaine de la Guerche est-elle mise en adjudication au profit de l'Etat.

Le marquis Voyer d'Argenson s'estime lésé et ne peut supporter l'injustice que représentent pour ses intérêts, la loi du 10 juillet et l'ordonnance du 16 septembre 1835 qui déclarent la Creuse flottable et navigable et, en corollaire, reconnaissent un droit de pêche qui s'exerce au seul profit de l'Etat.

- C'est pour cette raison qu'il dépose un dossier pour tenter de s'opposer au classement de la Creuse en rivière navigable.
- Le dossier de contestation finira sa vie dans la poussière de la série 7 M et les textes de 1835 s'appliqueront, soulevant un certain nombre de procès.

- ❖ Bien, puisque les textes de 1835 sont tout de même « passés », reste la voie judiciaire !
 - Au plus haut d'abord : une action devant le **Conseil d'Etat** est intentée pour faire réformer l'ordonnance de 1835 et surseoir à toute prise de possession et mise en adjudication de la pêche sur la Creuse.
 - Le Conseil d'Etat rejette le pourvoi et précise qu'il est toutefois possible de porter l'affaire devant les tribunaux civils.
 - Qu'à cela ne tienne, les arguments sont solides, la cause est juste, l'affaire est portée devant le **tribunal civil de Loches** à qui le marquis Voyer d'Argenson demande :
 - « Etre reconnu et déclaré propriétaire exclusif du droit de pêche sur la Creuse » là où la rivière traverse le domaine de la Guerche.
 - Obtenir une indemnité préalable au cas où l'Etat se « mettrait en possession du droit de pêche ».

❑ L'argumentation du plaignant semble essentiellement fondée sur les textes de l'Ancien Régime, en particulier l'ordonnance de Louis XIV de 1669.
(Ici rappelés en rouge).

- ... font partie du domaine de la couronne, les rivières portant bateaux de leur fond, **sans artifices & ouvrages de mains.**

→ **arguments** : la Creuse n'est flottable qu'au moyen de barrages et autres constructions d'art. Ces digues et ouvrages d'art ne sont pas entretenus par l'Etat mais par les riverains → **donc la Creuse ne fait pas partie du domaine public.**

- ... Les droits sur l'eau ne sont maintenus que s'ils sont établis **antérieurement à 1566** en vertu **de titres légitimes** et dont les possesseurs auraient joui sans interruption aucune.

→ **arguments** : le plaignant retrace l'origine de propriété depuis 1450, citant les différents propriétaires depuis cette date. Depuis 1735, ses ancêtres et lui-même ont joui par eux-mêmes ou par leurs fermiers, du droit de pêche. → **donc leur propriété et leur jouissance du droit de pêche sont attestés par des titres légitimes antérieurs à 1566 → donc les droits sur l'eau doivent être maintenus à leur profit et ne relèvent donc pas du domaine public.**

❑ Les juges du tribunal civil de Loches vont réfuter chacun de ces arguments en affirmant :

- Que l'Etat est fondé à exercer exclusivement le droit de pêche dans la Creuse en vertu du principe de domanialité des rivières navigables réaffirmé par les lois de 1790 et de l'An X et des mesures de police prises ensuite pour en assurer la viabilité.
 - Que la Creuse est flottable par trains et radeaux et qu'il importe peu qu'elle soit flottable de sa nature ou le soit devenue par suite de travaux de main d'homme.
 - Que l'entretien de la rivière par le plaignant a été fait dans l'intérêt de ses usines que la Creuse alimente et non dans celui de la navigation.
 - Que le flottage par trains ou radeaux est « un mode de navigation » et que la Creuse relève donc bien du domaine public en sa qualité de rivière navigable. 
- Les titres de propriété présentés ne sont pas recevables car résultant de ventes entre particuliers et non d'actes émanant du roi « impossible de voir dans ces actes une concession faite par les rois prédécesseurs de Louis XIV »
 - La preuve de la jouissance ininterrompue et personnelle ne peut être rapportée car le droit exclusif de pêche est un droit féodal aboli en 1789.
 - Qu'il n'a donc plus été exercé exclusivement par personne depuis cette date et qu'il ne peut donc plus y avoir continuité de la jouissance. 

- Le Tribunal déclare non pertinents et non admissibles les faits articulés par le plaignant et que :
 - ne pouvant justifier la propriété du droit de pêche sur une rivière du domaine public, il ne peut prétendre à aucune indemnité.
 - le condamne en tous les dépens.
- ❖ L'affaire est portée devant la Cour d'appel d'Orléans.
- La Cour d'appel :
 - confirme le jugement du tribunal civil de Loches.
 - condamne à une amende et aux dépens.

[RETOUR](#)