

FRANCHIR LA LOIRE

AVEC LES PASSEURS DE LA MEILLERAIE

Didier DANIEL

Avant la création des ponts métalliques au XIX^e siècle, le franchissement du fleuve entre Nantes et Angers ne peut se faire qu'avec les bacs de Loire. L'activité du passage est ancestrale et assurée par des générations de bateliers.

L'évocation des passeurs de la Meilleraie, un village entre Varades et Saint-Florent-le-Vieil, est ainsi l'occasion de redécouvrir ce métier disparu. Si les ponts mettent un terme en 1852 aux navettes des toues traversières, ils ne peuvent supprimer l'ensemble de la navigation transversale. Celle-ci perdure de nos jours avec les charrières à bestiaux ou les plates de Loire.

L'AFFERMAGE DU DROIT DE BAC

L'histoire de la navigation transversale se découvre aujourd'hui dans les baux d'affermage des bacs dits de "Saint-Florent-le-Vieil". Bien qu'administratifs, les actes conservés dans les services d'archives révèlent une multitude de détails sur cette activité ancienne.

Avant la Révolution, le franchissement de la Loire et l'établissement d'un bac relèvent du droit féodal. Les seigneurs riverains étaient alors possesseurs des chemins de terre et des voies navigables. Dans les premiers temps, seules les grandes abbayes implantées en val de Loire détiennent le droit de passage sur le fleuve. Celle de Saint-Florent près de Saumur possède ainsi un bac de longue date qu'elle conserve jusqu'à l'établissement des ponts dans cette ville. En face de Varades, l'abbaye de Saint-Florent-le-Vieil obtient, elle aussi, de nombreux privilèges, notamment un droit de libre circulation pour quatre bateaux, acquis dès le IX^e siècle. Le passage du fleuve figurait-il au nombre des droits obtenus ? Si la question reste posée, nous savons que plus tard, en 1660, il appartient au marquis de Charost, Armand de Béthune, seigneur d'Ancenis. Celui-ci est déjà titulaire du bac d'Ancenis, en partage avec le seigneur de Liré. Le service dit aussi "port traversain" est sans doute affermé par le propriétaire comme il se fait à Ancenis. Ainsi l'est-il au XV^e siècle dans le port ligérien pour la somme de 30 livres. A la fin du XVIII^e siècle, le bac de Saint-Florent-le-Vieil demeure la propriété de la famille de Béthune-Charost. Il est exploité localement par les riverains de la Meilleraie.

L'identité des passeurs apparaît dans différents documents. Un acte notarié en date du 11 décembre 1782 attribue à Jean Bernier, fermier demeurant à l'Epinay, paroisse de Varades, l'exploitation du passage de Loire. Ce jour-là, Bernier, en compagnie du notaire, se rend à la Meilleraie afin d'y rencontrer le sieur Loyer (probablement Jean Loyer, l'ancien passeur). A cette occasion, une expertise des bateaux, des toues et du matériel est entreprise par les charpentiers en bateaux Julien Cosneau, 55 ans et Mathurin Orthion, 48 ans, tous deux de la Meilleraie. Jean Bernier s'installe dès lors à la Meilleraie comme aubergiste et passeur. Il s'illustrera dix ans plus tard dans les événements de la guerre civile à la tête des révoltés de l'île. La suppression du droit de bac pendant la Révolution a-t-elle été un motif de contestation pour cet homme ? La dénonciation du privilège entraîne certes une désorganisation des passages, en laissant toute liberté aux riverains de concurrencer le passeur. Bernier ne semble pas accepter cette évolution.

Un procès intenté le 23 janvier 1792 en témoigne. Deux voituriers par eau qui "se sont ingérés de passer un étranger du port de la Gravelle à Saint-Florent" sont ainsi poursuivis. Mais le passeur n'eut sans doute pas gain de cause, la loi sur la liberté du passage fluvial étant adoptée au cours de cette même année.



Le passage du bac à Saint-Florent-le-Vieil

Illustration de l'ouvrage de Touchard-Lafosse, *La Loire historique*, 1851.

Pendant la guerre civile, la libre circulation sur le fleuve devient impossible et le service du bac ne peut être assuré. Le franchissement du fleuve se fait donc aux risques et périls des voyageurs. Il reste au bon vouloir de quelques *“marins de Varades et du Montglonne, qui passaient indistinctement...”* comme le précise un administrateur du canton de Varades en 1799. Le retour à la paix autorise à nouveau les passages réguliers. En l'an IV (1795/1796), le citoyen René Macé, un des deux voituriers par eau du village de la Meilleraie, se propose de rétablir le bac. Les autorités municipales varadaises acceptent son offre provisoirement pour le rétablissement du libre commerce. Le voiturier *“se conformera... aux anciens usages pour la rétribution de ses peines et soins...”*. Le bac est officiellement affermé le 11 brumaire an V (1^{er} novembre 1796) par la commune de Saint-Florent-le-Vieil qui reprend à son compte le privilège du baron d'Ancenis, déchu de son droit. Elle entend cependant partager le revenu d'affermage avec la commune voisine de Varades. René Macé, de la Meilleraie, déjà en place, obtient le bail pour deux ans mais ne peut le conserver plus longtemps. Le 1^{er} novembre 1798 il doit le céder à l'aubergiste de la Meilleraie, François Verger qui lui-même le transmet trois ans plus tard lors de nouvelles enchères à Pierre Leconte, fermier à la Meilleraie. Le 5 fructidor an XII (août 1804), le bac de *“Saint-Florent sur la Loire”*, comme il est mentionné sur l'acte, est cette fois acquis pour neuf années.

Tout au long du XIX^e siècle, les passages d'eau se multiplient sur la Loire et sont placés sous la responsabilité des préfets. Ils sont gérés localement par les maires des communes riveraines et régulièrement affermés selon des baux de trois, six ou neuf ans. En 1838, Alexandre Monet, habitant d'Ingrandes-sur-Loire, obtient le passage de Varades pour six années. Le second soumissionnaire, Nicolas Onillon, est également originaire d'Ingrandes. Cette ville voisine est dotée d'un bac depuis fort longtemps. Elle est un des rares points de franchissement du fleuve dans la région. En l'an IX (1799/1800) le passage d'Ingrandes est régi par Pierre Robert, dont la contribution foncière s'élève à cette époque à 400 francs comme fermier du bac au compte de la Nation. Cette somme doit alors correspondre au prix du fermage en cours.

La lignée des passeurs de la Meilleraie semble dans cette période s'éteindre, sans doute à cause d'un prix de bail devenu conséquent. Après la Révolution, l'inflation du prix du fermage est constante, évoluant de 410 francs annuels en l'an v (1796) à 640 francs en l'an xii (1804) et jusqu'à 1000 francs dans les années 1830. Le droit de bail atteint la somme de 1130 francs en 1838. Le cautionnement fourni en biens immobiliers est devenu obligatoire et doit se faire au cours des vingt-quatre heures suivant l'adjudication. La caution est le moyen de garantir le prix de ferme annuel et de couvrir le cas échéant la moins-value des biens mobiliers mis à disposition par l'Etat. Celui-ci s'engage à fournir, au moment de la jouissance, un matériel en bon état et à remplacer le cas échéant les bateaux vétustes qu'il fera réparer ou reconstruire. En l'an xii (1804), Leconte apporte en terme de caution douze boisselées de terres labourables situées sur la commune de la Rouxière, d'un revenu net de 40 francs, et six boisselées de vignes situées sur la commune d'Oudon, d'un revenu net de 60 francs.

Les passeurs s'engagent à respecter, comme le stipule un cahier des charges précis, les franchises et modérations des droits de passage. Aucun paiement n'est exigé des employés et agents de l'Etat, militaires, gendarmes, maires et juges de paix en tournée puis plus tard des facteurs ruraux, des agents et employés des lignes télégraphiques. Sur le territoire du port transversain, seuls les riverains propriétaires de biens dont ils sont séparés par les eaux sont autorisés à traverser avec leur propre bateau. En dehors de ces cas précis, le monopole du fermier est entier. Mais le passeur est aussi tenu à de nombreuses obligations. Il ne peut négocier les conditions de son bail annuel sous prétexte de fortes intempéries subies ou de réparations faites au bac, aux routes et chemins y conduisant. Les grosses eaux, la sécheresse, les glaces, les inondations seront autant de risques à prendre. Cette disposition semble rigidifier l'usage ancien des remises accordées en fonction des aléas climatiques et autres accidents. Le fermier doit, de plus, assurer un entretien régulier du matériel baillé qu'il doit peindre et goudronner au moment de l'entrée en jouissance. Il renouvellera l'opération tous les trois ans pour les parties hors d'eau. Le nettoyage des cales d'abordage après les crues lui incombe également ainsi que les réparations plus importantes.

Les tarifs des passages sont affichés au frais de l'adjudicataire. Ils doivent être apparents de part et d'autre du fleuve sur un poteau où se trouve tracé le niveau d'eau au-dessus duquel un supplément de taxe est exigible, ainsi que le niveau des hautes eaux, au-dessus duquel tout passage est interdit. De 1790 à 1799, les tarifs pour le passage de la boire de Varades sont de deux centimes et demi par personne, par cheval chargé, par bête de somme, ou par douzaine de moutons, le prix pour traverser le bras de Loire entre la Meilleraie et le Montglonne étant fixé à cinq centimes. Les jours des foires du Marillais et des grandes eaux les tarifs en vigueur sont doublés. De nouveaux tarifs sont proposés le 1^{er} floréal an xii (21 avril 1804). A cette date, le prix du passage est globalisé pour la traversée complète du fleuve d'une rive à l'autre. La mesure s'avère préjudiciable aux habitants des îles. Quelques entorses au règlement sont alors pointées par l'administration, le passeur se rangeant aux habitudes des riverains. La limite des grosses eaux est fixée en l'an xii, à la hauteur de 3 mètres au dessus de l'étiage ou lorsque le fleuve atteint 1900 mètres de largeur.

LA NAVIGATION TRANSVERSALE DES “TRAVERS”

Avec l'installation des bacs ou “*travers*”, il est permis de découvrir une forme spécifique de navigation, dite transversale, soit perpendiculaire au courant. Les passeurs utilisent pour cela plusieurs sortes d'embarcations : bacs, bateaux et batelets comme le précise le cahier des charges d'affermage. Sous l'ancien régime comme au xix^e siècle, les types de bateaux sont identiques. Une description précise est donnée dans chaque bail. Les batelets mis à disposition sont plus communément appelés futreaux, bachots, passe-chevaux ou barques. Ce sont de petites embarcations longues de 7 à 8 mètres pouvant transporter 8 personnes ou un cheval et son cavalier. Le passeur possède des barques de plus grande capacité. Il utilise ainsi un grand bateau dit “*plate de Loire*”, long de 14 mètres, sur 2,50 mètres de large. La plate est dotée d'un gouvernail ou *piautre*, de deux rames ou *gâches* et de deux bâtons ferrés. Elle permet d'embarquer 20 personnes y compris le passeur. Le bac est quant à lui une toue, soit une embarcation beaucoup plus large et plus solide, permettant d'y dresser un mât portant la voile.

À Varades, plusieurs toues sont utilisées. Une grande de 14 mètres de longueur sur 3 mètres de large servant de bac principal sur lequel 15 personnes, y compris les mariniers, peuvent prendre place avec 8 chevaux, mulets, bœufs ou vaches. Elle est garnie d'une piautre, de trois bâtons ferrés, d'une ancre, d'amarres, de voiles et de cordages. Trois petites toues de 11 mètres sur 2,50 mètres complètent la flottille. Elles permettent de passer chacune 20 personnes y compris le passeur. Les agrès mentionnés témoignent des moyens de propulsion en usage à cette époque : la voile, la perche et le halage. Nous avons découvert les capacités autorisées de charge pour chaque bateau. Toutefois une ligne de flottaison doit être visible le long des bacs et bateaux afin de signifier la charge maximale. Cette ligne consiste en planches ou linteaux installés sur les bordés. La charge est complète lorsque la surface de l'eau affleure l'arête inférieure des planches. En cas de chargement mixte, d'individus et d'animaux, il devra rester au moins 30 centimètres de hauteur de bord au-dessus de l'eau. À l'inverse, le passage d'une personne seule sans supplément de prix devient obligatoire en l'an XII, lorsque le client a attendu plus de trente minutes, ainsi qu'en 1838 si le passage nécessite un batelet, ou plus d'une heure d'attente pour une traversée en bac. Enfin, les bacs et bateaux ne peuvent quitter le port par grand vent, grandes eaux ou lorsque le fleuve charrie des glaces. Le port du bac correspond alors à une portion de rivière signalée sur chaque rive par deux poteaux où la perception du droit de passage peut s'exercer. En 1838, ce territoire est délimité à 500 mètres en amont et 200 mètres en aval du point de franchissement.

Entre Varades et Saint-Florent-le-Vieil, les points de passage ont bien sûr évolué en fonction du fleuve. Seul le bras de la Meilleraie est navigable au XVII^e siècle. Au siècle suivant, la configuration du lit fluvial exige l'usage de plusieurs bateaux pour traverser le fleuve. Un document de 1792 pointe l'existence de trois lieux de franchissement. Le premier est situé sur le bras de la Boire Torse au lieu dit la Gravelle. Ce passage est devenu indispensable selon le rapport de 1799, déjà cité, lorsque le niveau d'eau, sous l'effet des crues d'hiver comme d'été, devient important. Le second point de passage est sur le bras de la Meilleraie entre le port et l'île du Piloquet. Le troisième enfin se trouve entre cette dernière île et la rive du Montglonne. En l'an VII (1799) la largeur du passage de la boire à Varades est d'un kilomètre, celui de la Loire étant d'un kilomètre et demi, les données toutefois comprennent le passage par eau et par terre. Le premier cadastre varadais de 1813 en donne le tracé exact qui comprend plus de chemins de terre sur les îles de la Meilleraie et du Piloquet que de traversées fluviales. La marche à pied ou le voiturage à cheval pour les plus fortunés s'ajoutait à la traversée en bac. La longueur du passage obligeait l'adjudicataire du bac à mettre deux toues dans le bras de la Loire, une sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche et une troisième pour le passage de la Gravelle. En 1838, il était enjoint à tout passeur de la rive droite de tenir, la nuit, une toue sur la rive gauche pour les passages d'urgence. Celle-ci était attachée, dans le port de Saint-Florent-le-Vieil, avec chaînes et cadenas dont les clés étaient remises au commandant de gendarmerie. Le service du bac occupait trois mariniers, contraints de demeurer sur le lieu de travail du lever au coucher du soleil.

Bien que la réglementation des bacs soit exigeante, l'état des bateaux est souvent l'objet de litiges. Jean Bernier se voit condamné pour le manque d'entretien de ses bacs. Le 4 septembre 1792, les gardes nationaux de Varades, exerçant leur droit de police, se transportent sur les lieux du passage et visitent ses bateaux. La lecture du procès-verbal est éloquente. Le futreau de la Gravelle ainsi que la toue du Piloquet sont jugés inutilisables. Le bac de la Meilleraie, quant à lui, n'est pas en meilleur état. Il prend l'eau en différents endroits et demande à être "*raccommodé avant la foire*" du Marillais.

Une autre affaire concernant le passeur Monet occupe les esprits en 1841. Après diverses plaintes relatives au mauvais état de ses bacs, un naufrage survient le 11 octobre. Sur la rive gauche du bras de la Boire Torse, la toue chargée de 5 personnes et de 6 bestiaux coule à quelques mètres de la rive. Fort heureusement, l'accident se limite à la perte de deux taureaux. Plus dramatique est toutefois le naufrage du bac de Saint-Florent-le-Vieil en 1780. La foire du Marillais ayant attiré de nombreux visiteurs venus du nord de la Loire, le bac du samedi 24 juin à quatre heures du soir est surchargé. Se trouvent à son bord 60 à 70 personnes. Or, au milieu du fleuve, le bac est déséquilibré et chavire. Les victimes sont nombreuses, près de la moitié des passagers, particulièrement des jeunes filles attirées en nombre par la foire.



Le bac de 1940 après la destruction du pont de Varades
Coll. ARRA.

UNE SURVIVANCE DES BACS D'ANTAN

Au début du ^{xx}^e siècle, l'usage du bac s'éteint sur nos rives et ne conserve plus qu'une petite existence sur l'estuaire de la Loire. Seules les sombres circonstances de la dernière guerre vont redonner à cette navigation particulière un sursaut de vie, là où l'on s'affronte. C'est le cas de Varades dont le pont est dynamité par les soldats français du génie, le 19 juin 1940. Un bac est aussitôt mis en service, installé près des vestiges du pont. Ainsi, de la première cale de la Meilleraie, il assure la liaison avec l'île du Piloquet, en face.

Le deuxième pont, celui de Saint-Florent-le-Vieil, est quant à lui toujours utilisable. Le bac de cette époque n'est alors, ni plus ni moins, qu'un ponton flottant poussé par une plate motorisée. Les traversées sont gratuites et ont lieu toutes les demi-heures sauf le dimanche jour de repos. Il est aussi possible de franchir le fleuve à tout moment mais les passages privés deviennent payants. Pour cela, certains habitants de la Meilleraie tiennent leur barque à disposition.

L'activité du transbordement garde aussi toute sa vivacité sous le coup d'événements plus naturels. L'inondation de la vallée place en effet le bateau au centre de la vie quotidienne. Elle oblige à circuler sur le fleuve et redonne à chaque fois une raison d'être aux passeurs de la Meilleraie. Un service de passage voit même le jour au cours de l'inondation de 1904. Désiré Perraud, pêcheur de la Meilleraie, obtient pour cela une indemnité de 45 francs 50 versée par la commune de Varades en compensation de treize journées effectuées comme passeur. En 1910, pendant la grande crue, un service de ravitaillement fonctionne également pendant plusieurs mois dans toute la vallée inondée.

De cette période, la commune de Varades a conservé l'habitude d'indemniser un passeur à la Meilleraie pendant les grandes eaux. Lors de la crue de 1995, René Perraud, pêcheur en retraite et petit-fils de Désiré, explique ainsi sa fonction de passeur à un journaliste d'Ouest-France. Sa connaissance du fleuve, après 45 années de pêche, et sa disponibilité, le rendent précieux pour transporter les riverains isolés. Il assure de plus le ramassage scolaire, les passages tardifs ou les urgences de nuit.



*VARADES (L.-Inf.) - INONDATIONS (Décembre 1910) - La plus grande crue depuis 1711.
Service de Ravitaillement pour les Communes inondées.*

Le passeur pendant la grande crue de 1910

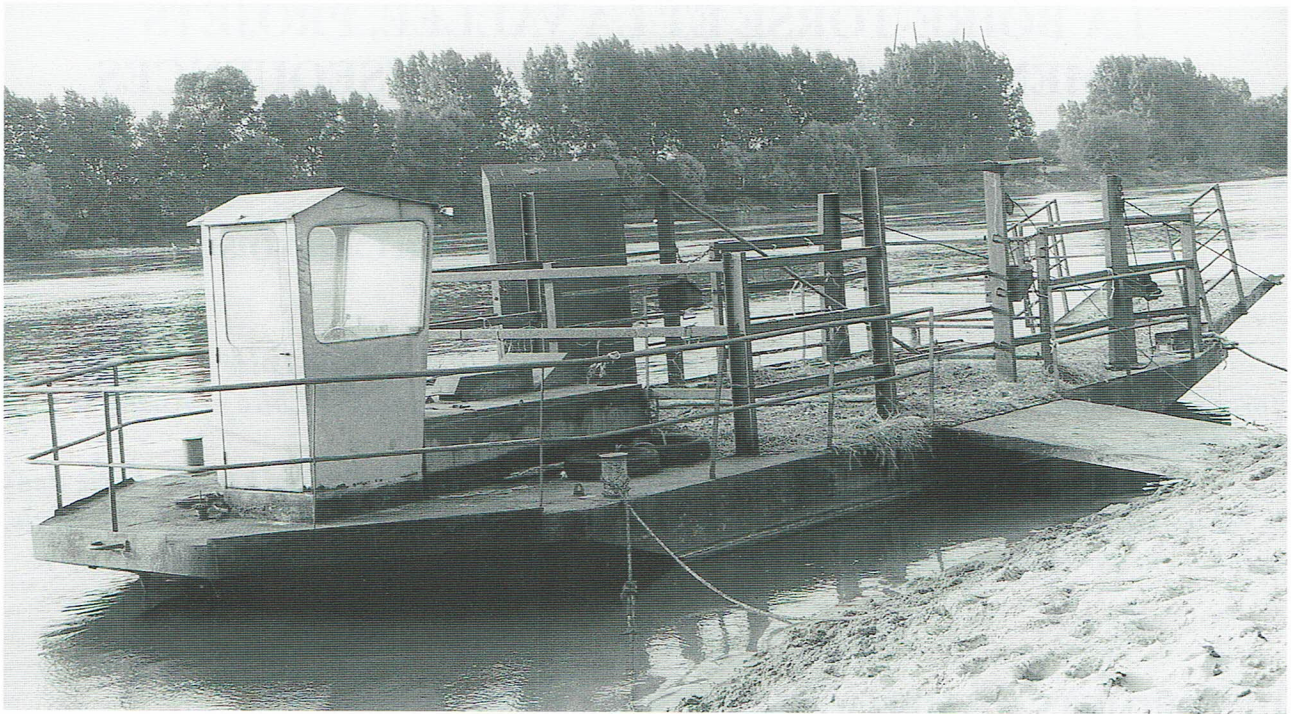
Photographie extraite de l'*Album-souvenir des inondations de décembre, 1910*.

De nos jours, la navigation transversale perdure avec les transports d'animaux sur les îles de Loire. Ces terres ligériennes riches en prairies naturelles servent encore aux éleveurs de bovins et pour celles dépourvues de pont, un bac en assure la liaison. Les toues ou charrières utilisées pour les passages sont dorénavant métalliques. Entre Montjean et Mauves quatre bacs restent en fonction : un desservant les îles Neuve-Macrière à Oudon et Boire-Rousse à Anetz, deux à Varades et un dernier au Fresne-sur-Loire pour rejoindre l'île Meslet.

Pour atteindre l'île Mocquart, à Varades, Yves Allard a fait construire en 1964 une toue métallique, aux chantiers Merré de Nort-sur-Erdre. Elle est propulsée par une motogodille mais se voit souvent accouplée sur chaque flanc avec une plate. Au début du printemps et de l'hiver, huit bovins trouvent place à son bord. Le bateau est stationné au Grand Bouge près de la Loretterie.

Un autre bac dessert cette île, il appartient à Francis et Jacques Epoudry. Cette toue, visible dans le port de la Meilleraie, provient également des chantiers Merré mais date, quant à elle, de 1960. Elle peut transporter 12 bovins ou du matériel agricole. Plus en amont de Varades, une autre charrière existe sur l'île Meslet. Celle-ci date de 1973, en remplacement d'un bac en bois. Construite aux chantiers Bréhéret d'Ingrandes, elle fut commandée par le propriétaire de l'île, M. Palussière. La toue mesure 12 mètres de long et 6 mètres de large pour un tirant d'eau de 60 cm à vide et 80 cm en charge. Son moteur diesel développe 60 chevaux. Il peut transporter 12 gros bovins, soit 18 tonnes en poids autorisé. Le bac mis à la disposition des éleveurs, actuellement les frères Guiet du village de Cul-de-Bœuf au Mesnil-en-Vallée, se voit compris dans la location des terres. En 1987, les exploitants de l'île ont aménagé deux cales d'accès sur les deux rives de l'île, avec des parcs de contention pour leurs bovins.

Ces derniers bacs, certes promis à la disparition, doivent être aujourd'hui considérés comme des éléments importants du patrimoine fluvial. Mémoire vivante de la navigation transversale, ils méritent toute notre attention. ■



Charrière à bestiaux de l'île Meslet, commune du Fresne-sur-Loire
Cliché René Legendre

Bibliographie et sources

- Henriette Dussourd, *Les hommes de la Loire*, Paris, Berger-Levrard, 1985.
La Loire-Atlantique, des origines à nos jours, sous la direction de Fabrice Abbad, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1984.
J. et C. Fraysse, *Loire angevine et Maine, Mariniers et Riverains d'autrefois*, Cholet, 1967.
Henri-Michel Gasnier, *Histoire de Varades*, Maulévrier, Hérault Editions, 1985.
Pierre Davy, *Histoire de Saint-Florent-le-Vieil, un site historique sur la Loire*, Angers, Paquereau, 1999.
Bertrand Boquien, "Rive droite, rive gauche, du bac au pont", *Histoire et Patrimoine au pays d'Ancenis*, n° 11, 1996.
Archives communales de Varades, 3.O.1, dossier *bacs* de l'an XII à 1843.
Archives communales de Varades, 1.I. 1, dossier *Police locale*, 1790 à an IV.
Archives communales de Varades, cadastre communal 1813.
Archives communales de Varades, registre des Délibérations du Conseil Municipal, 24 avril 1904.
Archives communales de Ingrandes-sur-Loire, Contribution foncière de l'an IX.
Archives départementales de Loire-Atlantique, 630 S 1, n°56.
Archives départementales de Loire-Atlantique, L 2534, affaire du 23/01/1792.
Ouest-France, 8 et 9 janvier 1995.



Saint-Florent. Passeur débarquant des passagers et une malle sur l'île Batailleuse vers 1845. Reproduction partielle d'une gravure imprimée par Auguste de Bry (dessinée par le Baron de Wismes et gravée par J. Jacottet). Coll. L. Ménanteau.