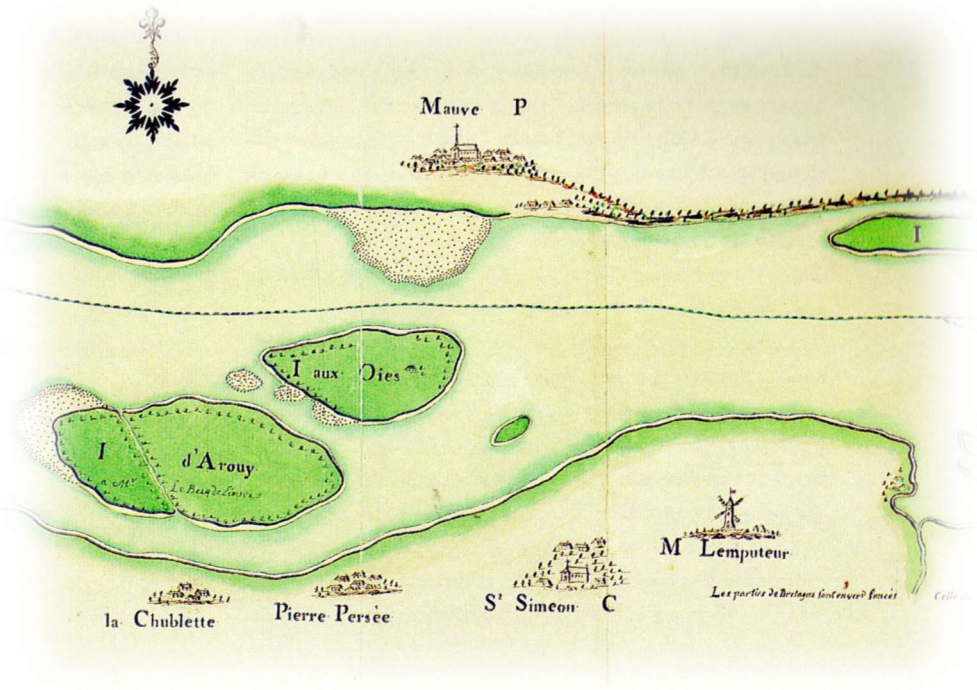
# Les passeurs de Loire




*Le passage de Mauves est ancien. Bien avant 1380, le premier seigneur de la Seilleraie, Jean de Kérarigo, possédait un droit sur les bateaux navigant sur la Loire, cela s'appelait « le devoir de Kérarigo ». Au XVIIIe siècle, il existait à Mauves, un droit d'avoir « un bac sur la rivière ». Ce droit avait été donné le 27 mai 1724 au seigneur d'Avaugour, alors seigneur de Mauves. Il sera confirmé 29 février 1776, au marquis de Becquedelièvre. Dans le sens opposé, ce même droit était donné à Madame de Trémitière, héritière de Messire de Montmorency. La révolution mit un terme à ces droits seigneuriaux.*

## Au XVIIème siècle

Cette maison située, en bas chemin pavé fut probablement la maison des passeurs au XVIIe. Le passeur y tenait en ces lieux, une auberge, (*qui donnera le nom aux terres en surplomb : l'Alberge*) et de relais de poste pour changer les chevaux. Nous savons que le Cardinal de Retz, lors de son évasion, en 1654, y fit une étape avant de traverser la Loire. Le tenancier est Etienne Launay et le nom du lieu-dit était alors le passage. Par la suite, le point de passage fut déplacé de 500 mètres en amont, en face Saint Simon. Ce nouveau lieu reprit le nom passage.

## A partir de la révolution…

La digue de la Divatte n'étant pas encore crée, l'accès de la rive gauche, dans la prairie de Saint-Simon, zone inondable, reste difficile et varie selon les hauteurs de l'eau. Comme partout ailleurs, le service du bac est désorganisé pendant la révolution. Son importance est finalement reconnue afin de soustraire à une gestion floue et incertaine.  C'est la teneur de la délibération du conseil municipal du 24 messidor an IV (12 juillet 1796). A  en croire les autorités, la prestation des pêcheurs et mariniers autoproclamés passeurs s'avèrent insuffisante. Ceux-ci renâclent à passer des personnes seules ou exigent la somme exorbitante de 24 sous. Ils ne sentent pas tenu par obligation, et refusent d'effectuer les passages aux grandes eaux ou par mauvais temps. La probité de certains passeurs semble douteuse, certains étant considérer comme « reste de brigand et de chouans ». Les affres de guerre civile divise la communauté villageoise.

TARIF

POUR LE PASSAGE DE MAUVES,

COMMUNE DE MAUVES.

*EXTRAIT du Décret du 26 Vendémiaire an 13.*

Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes, cinq centimes. . . . . 05

Le batelier ne pourra être contraint à passer, que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif pour cinq personnes à pied; et, dans ce cas, il emploiera le bac ou un batelet, à sa volonté.

Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet; mais embarquées à bras d'homme, et d'un poids de cinq myriagrammes, cinq centimes. . . . . 05

Pour chaque myriagramme excédant, deux centimes . . . . . 02

Nota. *Le chargeur déclarera le poids qui pourra être vérifié par le passeur.*

POUR le PASSAGE

D'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, quinze centimes. . . . . 15

D'un cheval ou mulet chargé, dix centimes . . . . . 10

D'un cheval ou mulet non chargé, six centimes. . . . . 06

D'un âne chargé ou d'une ânesse chargée, six centimes. . . 06

D'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée, cinq c. . 05

Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, quatre centimes. . . . . 04

Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, dix centimes. . . . . 10

Par veau ou porc, trois centimes . . . . . 03

Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou dindons, deux centimes . . . . . 02

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne paiera que la moitié du droit.

Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., paieront quatre centimes. . . . . 04

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section que lorsque les conducteurs lui assureront une recette au moins de quarante centimes. . . . . 40

POUR le PASSAGE D'UNE charrette chargée attelée

D'une voiture suspendue à deux roues, celui du cheval ou mulet, vingt-cinq centimes. . . . . 25

D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur, cinquante cent. 50

D'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet, et du conducteur, quarante centimes . . . . . 40

*Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.*

D'un seul cheval, mulet ou deux bœufs, y compris le conducteur, vingt-cinq centimes. . . . . 25

De deux chevaux, mulets ou quatre bœufs y compris le conducteur, trente-cinq centimes. . . 35

De trois . . . . . cinquante centimes . . . . . 50

POUR une Charrette

D'une charrette à vide, le cheval et le conducteur, quinze c. 15

Chargée employée au transport des grains ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, quinze centimes . . . . . 15

La même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, douze centimes . . . . . 12

Chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur, douze centimes . . . . . 12

Il sera payé par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et par âne ou ânesse, le droit fixé pour les ânes et ânesses non chargés.

Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui assurera une recette au moins de cinquante centimes. . . . . 50

Le Préfet déterminera le *maximum* de la charge et du nombre des personnes que les bacs et bateaux pourront recevoir.

Pour extrait conforme :

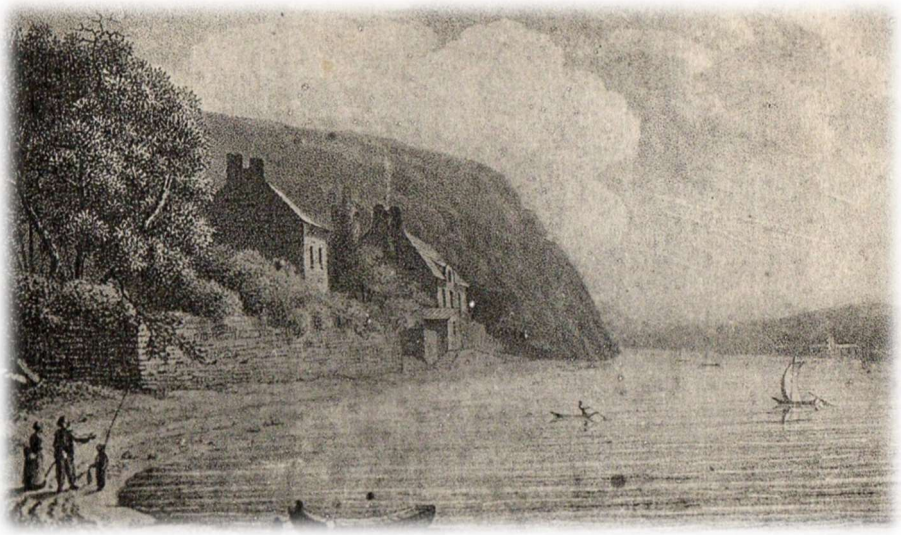
*Le Préfet de la Loire-Inférieure,*

SAINT-AIGNAN.

*NANTES, IMPRIMERIE DE MELLINET.*

Le choix d'un passeur, homme de confiance, devient une affaire cruciale. Lorsqu'il se présente, le citoyen Lelaure, pêcheur de son état, fait l'unanimité. Nommé passeur officiel de la commune de Mauves, il est chargé du même coup de la surveillance du fleuve, chargé d'aviser les autorités du passage « de personnes …dangereuses pour l'Etat », émigrés ou individus nuisibles. Lelaure conserve le bénéfice du bac plusieurs années. Au début du

XIXème siècle, pour son premier contrat, il s'associe à un nommé Lebert. La ferme du passage est acquise pour 170 francs annuels. Les deux associés se retirent en 1810. Les bateaux appartenant à l'état sont estimés à 440 francs. La succession est assurée par Mathurin Hervé pour les six années suivantes. Lors des nouvelles enchères, c'est la veuve Porchais qui le représente. Le bail est renouvelé pour neuf années. La pratique est courante chez les passeurs de se faire remplacer au moment des enchères. Ils délèguent leur femme ou une personne de confiance. Leur disponibilité est souvent réduite lorsqu'ils pratiquent la pêche ou le transport par eau. C'est ainsi un marinier, Joseph Robert, domicilié au Port de Mauves qui prend la relève en 1817 et dont la femme Marie Rousseau a acquis les droits. Ce passeur est assez convaincant pour obtenir, en 1820 1821, une réduction du prix du bail annuel de 40 francs, un geste de l'administration qui prend en compte « sa situation malheureuse et celle de sa famille nombreuse ». L'autorité de tutelle semble compatir envers ce petit peuple de l'eau.



*Le lieu-dit « le passage » : endroit où 'on prenait le bac vers 1825, pour rejoindre Saint Simon appelé aussi « le port de Mauves »*

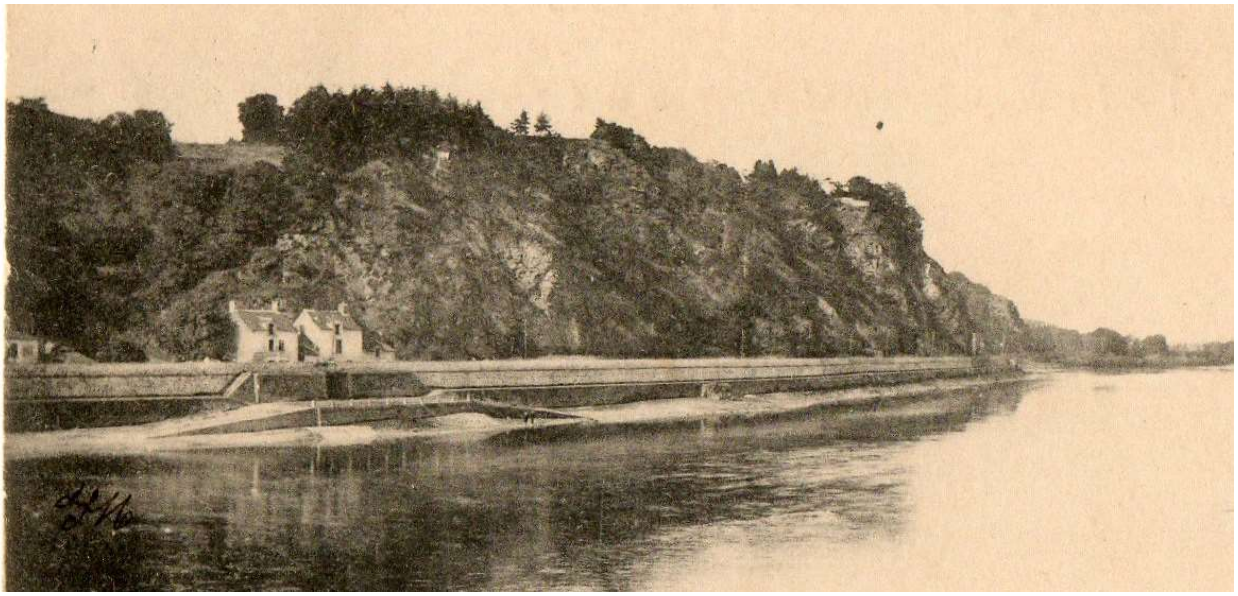
De 1832 à 1839, le fermier du bac est un certain Juteau qui utilise une grande toue de 11mètres et une plus petite de 9 mètres. Deux mariniers sont alors nécessaires. Juteau n'est pas recondiut dans ses fonctions. Après une première demande en 1839, l'administration le destitue en 1840. Le passeur mécontent des pertes occasionnées par le déplacement de la foire de la Saint Barthélémy, avait exigé une réduction du bail. La foire en question organisée à Saint Julien de Concelles, un événement dans le calendrier rural, occasionne de multiples passages. Elle est cependant transférée à deux kilomètres plus loin, un changement bénéfique au passeur de Thouaré.

Le bac est repris en 1840 par un nommé Durassier. Celui-ci fait l'objet de nombreuses plaintes. En 1850 ses bateaux sont hors d'usage. Le maire de Mauves, après de nombreuses réclamations, en interdit l'emploie. Le passeur, peu scrupuleux quant à l'entretien du matériel, se voit l'obligation de louer de nouveaux bateaux alors qu'il est en attente d'une livraison de toues neuves. Mais l'interdiction survient au mauvais moment. C'est la fin de l'été, la saison des grandes foires locales : la Saint Barthélémy, la Saint Denis à Mauves et la Saint Simon à la Chapelle Basse Mer. Le passeur enregistre une perte conséquente. Les années 1850 relancent la fréquentation du bac de Mauves. La construction du chemin de fer dynamise cette rive. Un nouveau quai, la « cale du viaduc », est aménagé pour le bac de Mauves. La construction du chemin de fer dynamise cette rive.

Un nouveau quai, la « cale du Viaduc », est aménagé pour le bac. Sur la rive gauche, le débarquement se fait à la maison dite du passeur, situé dans l'ancienne ile, près du village de Saint Simon. Les traversées sont assurées une heure avant le lever du soleil jusqu'à une heure après le coucher. En dehors de ces horaires le fermier est habilité à négocier le prix du franchissement avec les voyageurs. Une convention est établie avec la compagnie du chemin de fer d'Orléans. Un système de jeton métallique facilite le passage gratuit des voyageurs et de leurs bagages.

Le passeur est rémunéré pour ce nouveau service, mais accepte en contrepartie d'être disponible aux heures des trains arrivants à Mauves et de fournir aux voyageurs de la rive gauche un jeton qu'il fait payer 10 centimes. La somme est déduite du prix du voyage. Il est alors expressément enjoint au passeur de garder ses bateaux en bon état de propreté , garni de bancs et conduits par un nombre suffisant d'hommes selon les circonstances de temps et de hauteur d'eau. Aucune surcharge de voyageurs, aucun retard ne sont admis.

Les fonctions de Durassier prennent fin en 1855.



*Le passage vers 1903, aujourd'hui « le Bout du monde »*

Un marinier de Mauves, Jean Epoudry, lui succède, mais il n'est pas titulaire du bail : il effectue les traversée pour le compte de Pierre Libeau.

Le passeur et sa femme, Marie Robert, doivent pour cela hypothéquer leur maison au Port, en faveur de Libeau. En contre, ils peuvent percevoir les droits de passage. Le bac ou passe-cheval est remplacé en 1857. Epoudry rechigne toute fois à l'utiliser. Selon lui, les bateaux fournis par l'administration, certes solides mais trop lourds, sont difficiles à manœuvrer. Une plainte des habitants de la rive gauche soulève publiquement la question en mai 1860. Le nouveau passe-cheval est délaissé pour un bateau plus léger. Aussi le passeur embarque jusqu'à vingt personnes, expose au danger la vie de ses passagers. Au renouvellement du bail, il est écarté au profit de Charles Epoudry, un autre marinier, mais les habitudes semblent tenaces. Les habitants de la Chapelle dénoncent encore des pratiques dangereuses en ce passage. Cette fois, c'est le fils Epoudry qui oblige à monter dans son futreau de pêche. La

plainte porte douze signatures : la surcharge de l'embarcation est avérée, et de surcroit, elle ne fait pas parti du matériel de l'Etat.

L'infraction semble caractérisée lorsque la requête évoque que l'eau « dans la frêle barque (s'infiltrait abondamment) ». Epoudry est remplacé en 1874 par Louis Héry, également marinier à Mauves : c'est le dernier passeur du site. Entre 1878 et 1882, le pont se construit. Une passerelle est établie provisoirement entre les piles du pont. Le passeur perçoit une redevance de 15 francs par mois afin de passer les voitures attelées en attendant l'inauguration du pont.

**Louis Héry, dernier passeur avant la construction du pont**

*Tableau, propriété Mairie de Mauves sur Loire* : La Loire, vue de la terrasse de Vielle-Cour, vers 1870

# Souvenirs de la dernière guerre: le retour des passeurs

En 1940, les ponts sont dynamités par les français au moment de la débâcle.

Jacques Perchec, passeur durant la dernière guerre

Qui pouvait s'improviser sur les rives du grand fleuve ? La destruction des ponts permet au métier de renaitre. A Mauves, Christian Babin et son neveu, Jacques Perchec organisent le service dès Juin 1940. Ils renflouent leurs barques cachées dans un bras de Loire comme au temps de la révolution. Dans un premier temps, les passeurs effectuent les passages à la rame.

Bientôt un instituteur à la retraite, M. Joubert met à leur disposition un bateau plus large muni d'une motogodille. Passagers et marchandises peuvent être transportés en plus grande quantité. En Aout 1940, le moteur est réquisitionné par les allemands, mais la kriegsmarine, basé à Nantes officialise le passage des bacs sur tout le cours de la Loire. Les besoins ravitaillement et de circulation président à la réorganisation des moyens de transport. Les maraichers de la rive droite sont les premiers demandeurs, afin de livrer sur les quais la gare de Mauves fruits et légumes. Des quantités impressionnantes transites sur cette rive et l'accostage, selon l'étiage, se fait autant à la cale du pont que celle de la rue de la plage.

(Extrait de textes « Passeurs de Loire » de Didier Daniel, Ed. Coiffard 2008)

**Texte en gris et dans l'encadré orange fait par Hubert*