

Généalogies - calamités

Chantal HUPE

Naufrage Mauves-sur-Loire 1800

Edité par le groupe Généalogie-calamités

Dossier 3

Généalogie- calamités

Avant-propos

Voici un peu plus de trois mois que notre groupe est créé. Déjà deux dossiers parus et diffusés sur plusieurs groupes en France. Pour nous c'est un début prometteur. Avec ce troisième dossier, nous changeons un peu de registre. Il s'agit d'un accident et non d'une maladie ou d'une catastrophe naturelle.

A ce jour, le groupe Généalogie-calamités qui passe la barre des 250 membres a plusieurs dossiers en réserve. Celui-ci, travail de Chantal HUPE, nous amène en 1800 sur la Loire. Notre colistier illustrateur ayant planché sur les illustrations et Rose-Marie sur sa mise en pages, nous avons trouvé, et cela naturellement, une équipe de volontaires pour parfaire le présent dossier.

Par ailleurs, notre récente collaboration avec la Gazette de Thierry Sabot, apporte beaucoup. Sa large audience permettra sans nul doute de diffuser au plus grand nombre le dossier sur ce naufrage.

Je tiens à remercier Chantal pour son travail rapide et personnel, Pascal pour ses efforts volontaires à illustrer, mais aussi Rose-Marie et André qui effectuent les mises en pages en duo.

Lorsque vous aurez lu ce dossier, il serait utile de nous faire profiter de vos commentaires et critiques constructives.

Donc bonne lecture.

Patrick GEOFFROY
Genealogie-calamites



SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	4
<u>LE NAUFRAGE - DÉCOUVERTE DES VICTIMES</u>	5
<u>LES VICTIMES</u>	6
<u>DESCRIPTION DU CORPS DE FRANCOIS JAUNEAU</u>	6
<u>DESCRIPTION DU CORPS DE JULIEN FRELON</u>	6
<u>QUI ÉTAIENT LES VICTIMES?</u>	7
<u>LE BATELIER ET SA TOUE</u>	7
<u>JOSEPH LAJOIE, BATELIER DE LOIRE</u>	7
<u>L'ITINÉRAIRE SUIVI</u>	7
<u>LE BATEAU , UNE TOUE</u>	8
<u>LA NAVIGATION DE LOIRE</u>	9
<u>QUE S'EST-IL PASSÉ ?</u>	9
<u>CONCLUSION - ET APRÈS LE NAUFRAGE ?</u>	10
<u>SOURCES ET LIENS</u>	11
<u>TEXTES :</u>	11
<u>PHOTOS :</u>	11

Introduction

Quand on parle de naufrage, on y associe presque inévitablement la mer.

Pourtant, jusque vers le milieu du XIX^{ème} siècle, les rivières - et plus tardivement les canaux - ont été le moyen le plus rationnel de véhiculer marchandises, bêtes et gens, avant que le chemin de fer, puis les automobiles et les camions, ne viennent prendre le relais jusqu'à nous en faire oublier l'importance passée des voies navigables.

Ce moyen de transport n'était cependant pas sans risques. Qu'un bateau chavire, et les passagers, pour la plupart ne sachant pas nager, prisonniers de lourds vêtements de fibres naturelles qui se gorgeaient d'eau, avaient peu de chances d'échapper à la noyade.

C'est d'un de ces naufrages qu'il va s'agir ici. Il eut lieu en face du port de Mauves, en Loire «Inférieure» comme on disait alors - c'est à dire près de l'estuaire -, en l'an VIII de la République. Il fit cinq victimes.



Erwan Le Vourc'h

Grande toue cabanée Brasse-Bouillon (des Bateliers de St Etienne de Chigny)

Le naufrage - Découverte des victimes

(d'après Jean GERARD, adjoint municipal de la commune de Mauves en 1800, "en l'absence du citoyen LE BERTS")

Le 20 germinal de l'an VIII (10/04/1800), face au port de Mauves-sur-Loire (44), la toue du batelier Joseph LAJOIE, originaire de Chouzé (37), fait naufrage. Cinq passagers se noient.

Le lendemain, le batelier déclare l'accident au juge de paix et officier de police judiciaire du canton de Thouaré, Emmanuel Auguste JOUBAYE.

Le 22 germinal, Joseph LAJOIE "perche" un des noyés, le transporte sur la rive et le dépose dans le bateau de Pierre BEAUDOIN, ancré dans le port de Mauves. Puis il informe le juge qui se rend sur les lieux vers huit heures du matin, assisté de deux habitants du port, Modeste VALLENCOURT, huissier, et Pierre HERY, batelier.

Tandis qu'ils examinent le cadavre (voir description 1), arrivent Julien JAUNEAU, laboureur à Varades, et Sébastien FRELON, laboureur à La Roussière qui disent reconnaître avec certitude le corps. C'est celui de François JAUNEAU, respectivement leur frère et beau-frère, laboureur, âgé d'environ trente ans, marié, demeurant à Varades. Il était parti de Nantes le 20 à bord de la toue de Joseph LAJOIE pour se rendre chez lui. La cause de la mort étant connue, le juge délivre le permis d'inhumer.

Le 24 germinal, un homme est découvert parmi les peaux de boeufs qui ont coulé lorsque la toue a chaviré. Le juge, accompagné d'Alexis ROBERT et de Pierre BROUSSARD, tous deux habitant au port de Mauves, arrive aux environs d'une heure à la toue de ce dernier où a été déposé le corps (voir description 2). Joseph LAJOIE, interrogé, pense qu'il doit s'agir d'une des victimes du fait de l'endroit où on l'a trouvé.



Erwan Le Vourc'h

Remontée du sel de Guérande

Comme on sait, par leurs habits, que trois des cinq disparus venaient de la campagne et que, parmi ceux-ci, au dire de Sébastien FRELON, Julien et Marie FRELON, frère et soeur, sont toujours portés manquants, le juge conclut qu'il s'agit de Julien FRELON. Jean Baptiste BOURGET, aubergiste au port de Mauves, accepte de se charger de remettre aux parents la somme de vingt-quatre francs soixante centimes et un quart trouvée dans la poche du défunt. La cause de la mort étant connue et l'état de putréfaction du cadavre ne permettant pas d'attendre une plus longue information, le permis d'inhumer est délivré.

Les victimes

(toujours d'après Jean GERARD)

Description du corps de François JAUNEAU

Homme de la campagne

Agé d'environ trente ans

Cheveux noirs

Nez gros, bouche moyenne « autant que nous avons pu le remarquer »

Habillé d'un gilet et veste de serge bleue, bouton d'os blanc

Grande culotte « barrée » bleu et rouge pâle

Rien dans les poches

Cadavre « paraissant de la hauteur d'un pied un ou deux pouces » (!!!)

Description du corps de Julien FRELON

Homme «vêtu en habillement d'habitant de la campagne »

Gilet gris

Veste de serge bleue, bouton de «fits » rouge

Grande culotte «barrée » de flanelle rouge

Dans ses poches, une somme de vingt-quatre francs soixante centimes et un quart

NB : **Les vêtements traditionnels bretons**, tels que nous les connaissons, correspondent à la fin du XIXe siècle. Il existe peu de documents antérieurs à cette époque et pratiquement rien avant 1800.

Il faut savoir que diverses lois somptuaires (l'Encyclopédie Diderot-Dalembert en cite jusqu'en 1704) interdisent toute recherche vestimentaire au commun des mortels, notamment le velours, les dentelles et les broderies. Ces lois seront abolies à la Révolution, mais les changements n'interviendront que peu à peu.

Ici, on voit que chacun différencie immédiatement les habitants des villes de ceux de la campagne. Les paysans portent encore la culotte, qui commence pourtant déjà à céder la place au pantalon, plus commode pour le service militaire (la conscription apparaît en 1798) et qui finira par la supplanter lors des guerres napoléoniennes.

La monnaie est exprimée en francs. Cinq ans plus tôt on aurait encore parlé de livres. La livre, le sou et le denier ne correspondaient pas à des pièces précises. Il s'agissait de valeurs attribuées aux diverses pièces, valeurs elles-mêmes variables au gré du souverain. Au moment du drame, la situation est encore confuse. Circulent ainsi côte à côte des louis d'or et des écus d'argent de l'Ancien Régime, des francs révolutionnaires de divers métaux, des monnaies étrangères et même de fausses pièces d'alliages médiocres frappées hors de France. Le franc, qui deviendra bientôt le franc germinal (cf. la loi du 17 germinal de l'an XI), est issu de la Révolution, comme le centime et le millime, nés de l'abandon du système duodécimal ancestral au profit du système métrique. Avec le franc germinal, dont le taux en argent et son équivalence en or sont fixés une fois pour toutes, pièce et valeur coïncident enfin. Napoléon Bonaparte, alors Premier Consul, l'imposera sans trop de difficultés, en s'appuyant sur la Banque de France qu'il vient de créer (trois mois avant le naufrage). Ce franc sera si stable qu'il perdurera bon an mal an jusqu'en 1914.

*à sa création, le franc vaut une livre trois deniers, sachant qu'une livre = 20 sous et un sou = 12 deniers

Qui étaient les victimes?

François JANNEAU* (et non JAUNEAU) avait 32 ans. Métayer à Varades, il avait épousé quatre ans plus tôt Marie Andrée MERCIER, native de Saint Herblain, veuve de René FRESLON. Celle-ci, à 34 ans, se retrouvait donc veuve pour la seconde fois. Lors du naufrage, elle perdait également deux membres de la famille de son premier mari, Julien et Marie FRESLON.

Tous trois étaient probablement allés vendre leur production à Nantes, car Julien FRESLON revenait avec une somme non négligeable en poche, plus que le budget mensuel moyen d'un couple de travailleurs agricoles, alors qu'au même moment le prix d'un hectolitre de blé atteignait les sommets de 20,34 F. Rapportaient-ils aussi le cuir qu'on a trouvé à proximité du corps ? Ce n'est pas impossible et cela pourrait expliquer le choix de ce mode de transport pour une distance relativement courte (50 km).

Quant aux deux citadins, ils ne seront pas identifiés.

*L'officier d'Etat civil ne fait que retranscrire les noms portés sur le procès-verbal du juge, sans les avoir entendus. La commune de Mauves comptant de nombreux JAUNET, il lit tout naturellement JAUNEAU et le récrit de même.

Le batelier et sa toue

Joseph LAJOIE, batelier de Loire

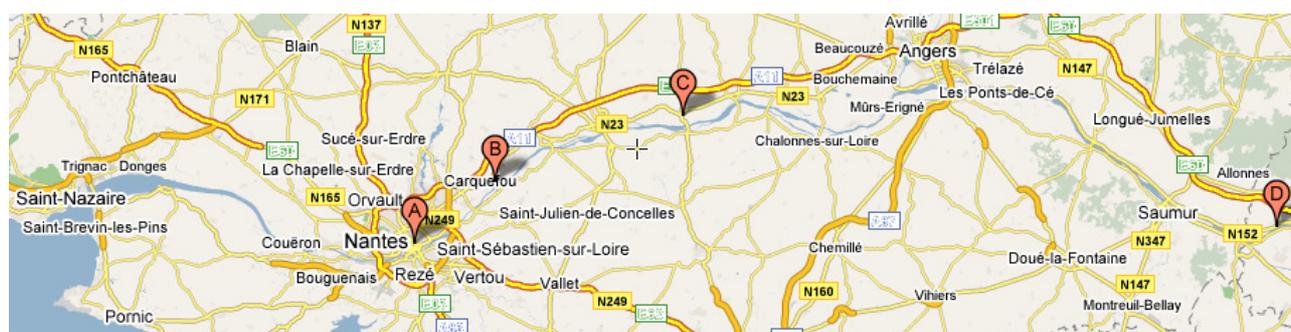
Il était originaire de Chouzé, en Indre-et-Loire, à 185 km de Nantes (165 km du lieu du naufrage). A supposer qu'il s'agisse bien du même individu, il devait être relativement jeune et vivre encore dans cette commune, car un Joseph LAJOIE y naissait deux ans plus tard.

Si l'on se réfère aux obligations définies dans une circulaire qui paraîtra peu après (1810), tout marinier aurait dû être âgé de «21 ans minimum et 55 ans maximum [...] vigoureux, de bonne vie et mœurs et bien au fait de la navigation ».

Joseph LAJOIE transportait des passagers (au moins cinq) et des marchandises («peaux de bœufs »).

Son bateau chavira sur le trajet de retour depuis Nantes, où étaient montées les trois victimes qui rentraient chez elles, à Varades, commune située à 50 km en amont de Nantes. On peut donc légitimement penser que la voile était hissée lors de l'accident (voir conditions de navigation sur la Loire)

L'itinéraire suivi



Légende: A --> Nantes B --> Mauves C --> Varades D --> Chouzé

Le bateau , une toue



C'est une embarcation spécifique à la Loire et adaptée au manque d'eau en été (fond plat). Elle peut mesurer de 10 à 15m de long sur 3m de large et peser 3 tonnes.

Elle est parfois «cabanée», c'est-à-dire recouverte partiellement d'un abri pour les voyageurs ou la pêche et un peu plus petite (6 à 8m).

C'est le camion des XVIIIe et XIXe siècles. On y transporte aussi bien des passagers (jusqu'à 25) que des animaux (vaches attachées deux à deux par les cornes, chevaux) ou des marchandises.

La descente se fait au gré du courant en se guidant à l'aide d'une grande perche ou, grand luxe, d'un gouvernail

La remontée est plus délicate. Pour les longues distances (il faut hisser le mât et les gréements...), elle se fait à la voile par vent favorable, le vent d'ouest étant heureusement dominant. Mais on utilise aussi les rames ou le halage, souvent à bras d'homme.



Erwan Le Vourc'h Grande toue cabanée Brasse-Bouillon (des Bateliers de St Etienne de Chigny)

La navigation de Loire

Pour le promeneur qui contemple ce vaste fleuve au lit majestueux (300m de large à Orléans), la Loire semble empreinte d'une grande sérénité. Impression trompeuse ! Sous ses dehors de géant débonnaire, la Loire est un torrent. Comme lui, elle est soumise à de très fortes variations de débit, avec des crues spectaculaires en fin d'hiver et un manque d'eau si cruel en été qu'elle y mérite à peine le nom de « rivière navigable ». Comme lui elle dévale une pente jusqu'à six ou sept fois plus forte que celle de la Seine, dans sa partie haute, pente qui ne décroît guère puisqu'elle en mesure encore plus du double en arrivant sur Nantes. Comme un torrent aussi, elle est le cours d'eau de tous les dangers.

En période praticable, hors crues de plus de trois mètres et hors pénurie d'eau, la descente de la Loire se révèle périlleuse, du fait du fort courant. Passer les ponts demande un regain de vigilance.

A la remonte, les ennuis commencent. Il faut hisser les voiles et attendre un vent favorable assez soutenu pour vaincre le courant contraire. Il n'est pas rare de voir des bateaux chargés de marchandises, partis de Nantes dans de bonnes conditions, puis bloqués en route pendant des durées considérables, les bateliers logés dans des campements de fortune en attendant le retour de l'eau ou du vent, mettre six mois pour rallier Orléans.

C'est pour cela que nombre de bateaux ne prennent jamais le chemin du retour. Construits de planches de sapin, ils sont désossés et vendus avec leur cargaison.

Mais la Loire réserve d'autres mauvaises surprises aux mariniers : elle charrie des tonnes de sable qu'elle redistribue de-ci de-là au gré des crues, sapant en permanence ce qu'elle vient de construire en amont pour le redéposer en aval. Aussi, sous la surface de l'eau, le paysage est-il en perpétuelle mutation. Si l'on ne s'aide pas impérativement d'une perche pour sonder les fonds, au mieux c'est l'engravement ou l'avarie, au pire l'accident. Plus on descend le fleuve, plus ces bancs de sable sont importants, tantôt invisibles et mouvants, tantôt formant de véritables îles immuables. L'apparente largeur du fleuve ne ménage en fait que d'étroits chenaux navigables où se croiser est tout un art.

Pourtant, avant que le chemin de fer ne vienne en sonner le glas, la navigation de Loire est très florissante.

On descend du vin, du bois, des pierres à bâtir, du charbon, du fer, de la laine et du blé. On remonte du sel, des poissons séchés, des pierres de taille, des ardoises et des produits d'importation (savons, cuirs – cf. les « peaux de bœufs » de la toue naufragée - et laine d'Espagne, sucre des Antilles).

Les passagers ne sont pas en reste. Les routes sont mal entretenues et parfois peu sûres. La Loire est le chemin le plus commode entre Paris, la Bretagne et le midi.

A la fin du XVIIIème siècle, Arthur Young écrit : « Entre Nantes et Orléans, il y a un service de bateaux partant quand il se trouve six voyageurs à un louis d'or par tête. On couche à terre ; le trajet dure quatre jours et demi. » La toue de Joseph LAJOIE en faisait peut-être partie.

Que s'est-il passé ?

Le port de Mauves est situé au débouché d'une île comme on en rencontre sur la Loire. Le marinier a-t-il été confronté à un problème de courant inhabituel ? Le mois d'avril est en général une période d'eaux abondantes ; il l'était certainement plus encore à cette époque, après des hivers rudes occasionnant d'importants dégels.

A-t-il heurté un banc de sable ?
Était-ce jour de tempête ? De brouillard ?
Le bateau était-il trop chargé ? Mal équilibré ?
Peut-être tout cela à la fois...
En l'absence de documents, toutes les options sont possibles.

Conclusion - Et après le naufrage ?

Même si le corps de Marie FRELON n'a pas été retrouvé, les trois victimes originaires de Varades ont été clairement identifiées. A l'époque, le bouche à oreille a bien fonctionné. Leur famille a su ce qui leur était arrivé.

Mais qu'en a-t-il été des deux «habitants de la ville» ? Qui a appris le naufrage et fait le lien avec leur disparition ? Pour une population ne sachant ni lire ni écrire, sans l'aide du courrier, des journaux, des papiers d'identité, pour ne pas parler de moyens plus modernes comme le téléphone, quelles étaient les chances de savoir ce qu'il était advenu des voyageurs qui ne revenaient pas ?

En 1800, on se préoccupait plus d'enterrer rapidement les morts que de les identifier. Quant à l'identification, elle ne résolvait pas non plus tous les problèmes. Si l'on se réfère aux avis nécrologiques transmis par l'armée, pour des militaires dûment répertoriés, il fallait parfois des mois, voire des années, avant que l'information ne parvienne à leur commune. Et l'on devra encore attendre 150 ans avant de voir une mention marginale de décès apparaître sur un acte de naissance...

Lorsque nous, généalogistes amateurs, rageons de perdre la trace de cet ancêtre introuvable sur les registres de décès de sa commune, il ne s'agit toutefois que d'un aléa dans nos recherches. Nous courons après un inconnu. Notre vie n'en est pas affectée.

Jusqu'au XIXème siècle, les proches de celui qui périssait ainsi loin de chez lui connaissaient souvent les mêmes difficultés que nous, mais il leur fallait aussi supporter l'absence, puis le doute et l'inquiétude, avant d'un jour se résigner et faire leur deuil, sans avoir appris ce qui c'était passé.



Erwan Le Vourc'h

Grande toue cabanée Brasse-Bouillon (des Bateliers de St Etienne de Chigny)

Sources et liens

Textes :

- *Archives départementales 44, Etat civil, Registre des décès, Mauves-sur- Loire, 22 et 24 germinal an VIII
documents consultables en ligne, le rêve de tout généalogiste
http://www.cg44.fr/cg44/display.jsp?id=a27sr_15189
- *Société d'histoire de St Jean de Boiseau, La batellerie et les toues
un site passionnant, documenté, attrayant et de navigation très aisée
<http://boiseau.free.fr/page13.html>
- * L.GALLOUEDEC, Annales de géographie, année 1897, volume 6, p.45- 60, La Loire navigable sur le site "Persée" du Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche
un document dense et complet sur la navigation de Loire au XIXème siècle et avant
http://www.persee.fr/showPage.do?urn=geo_0003-4010_1897_num_6_25_5548

Bibliothèque nationale de France

- site pédagogique : <http://classes.bnf.fr/>
- bibliothèque numérique Gallica : <http://gallica.bnf.fr/>

Photos :

- *Erwan LE VOURC'H, Photos de gabares de Loire, Jour de Loire sur Brasse Bouillon
de superbes photos dont une vingtaine de toues cabanées
<http://perso.orange.fr/erwan.levourch/jourdeloireBB.htm>
<http://perso.orange.fr/erwan.levourch/LOIRE.htm>



Erwan Le Vourc'h Remontée du sel de Guérande

Merci à vous tous qui nous avez permis de réaliser ce dossier, et plus particulièrement à Erwan Le Vourc'h pour la libre interprétation d'une de ses photos en page de couverture.