



Quand les Cosnois passaient le bac...

Bien avant la construction d'un pont à Cosne, les échanges entre les rives nivernaise et berrichonne de la Loire étaient assurés par les passeurs, qui transportaient hommes, animaux et marchandises sur leurs barques et garantissaient ainsi un lien économique indispensable entre deux territoires, deux populations.

Avant la Révolution, le service des bacs était le plus souvent détenu par des nobles ou des ecclésiastiques, qui l'affirmaient à des mariniers ou des pêcheurs. Il constituait une source de revenus fort lucrative pour ses propriétaires.

L'abolition des droits féodaux entraîne la réorganisation de ce service. Au début du 19^{ème} siècle, les sous-préfets sont désormais chargés de l'*« adjudication des droits à percevoir aux bacs et bateaux de passage établis sur la Loire »*. A Cosne, le premier fermier connu est Jean Dugenne, qui exerce jusqu'en 1807.

Le 21 septembre 1807, Jacques Carré, maître marinier, procède « à l'estimation des bateaux et agrès que doit prendre le nouveau fermier », Alexandre Quillier. Le matériel estimé se compose d'une charrière, d'un charronneau et de deux toues garés sur le port, ainsi que d'un charronneau et de trois toues garés « sur le bord du second bras de rivière, en face du port ». Les bateaux ainsi désignés sont décrits plus précisément dans un cahier des charges de 1822 :

Le passage de Cosne sera desservi 1°. par une charrière de 15 mètres 70 centimètres de longueur sur 3 mètres 40 centimètres de largeur, garnie de son gouvernail et de ses appontemens, et de deux bourdes ferrées; ladite charrière pouvant être chargée de trente à quarante pièces de vin ou de 150 personnes, y compris les mariniers.

2°. Par un charronneau ou bac ayant 15 mètres de longueur, sur deux mètres 90 centimètres de largeur, garni de ses appontemens et gouvernail, et de deux bourdes ferrées, lequel pourra être chargé de 20 pièces de vin ou de cent personnes.

3°. Par une toue de 9 mètres de longueur sur un mètre 70 centimètres de largeur, garnie de ses gouvernail et appontemens, et de deux boufdes ferrées, et pouvant être chargée de 36 personnes,

4°. Par une autre toue de 9 mètres 90 centimètres de longueur sur 2 mètres 13 centimètres de largeur, garnie de ses gouvernail et appontemens, de deux boufdes ferrées, et pouvant contenir 50 personnes.

5°. Par une autre toue de 12 mètres 70 centimètres de longueur, sur 3 mètres 40 centimètres de largeur, aussi garnie de ses gouvernail et appontemens, et de deux bourdes ferrées, et pouvant contenir 75 personnes.

6°. Par une autre toue de 10 mètres 25 centimètres de longueur sur deux mètres 10 centimètres de largeur, garnie de ses gouvernail et appontemens, de 2 bourdes ferrées, et pouvant être chargée de 50 personnes.

7°. Par une autre toue de 9 mètres 70 centimètres de longueur sur deux mètres 75 centimètres de largeur, garnie de ses gouvernail, appontemens, de deux bourdes ferrées, et pouvant être chargée de 50 personnes.

Les sept bateaux ci-dessus désignés sont jugés nécessaires pour ce passage, à cause des deux bras de la Loire à traverser, et quatre mariniers sont employés au service de ce pontonnage.

Quelques autres articles extraits de ce cahier des charges :

ART. VIII.

Le fermier ne pourra demander ni la résiliation de son bail, ni indemnité, ni diminution de prix sous prétexte d'événemens imprévus, tels que grosses eaux, sécheresse, glaces, inondations, et autres accidens quelconque, causés par l'intempérie des saisons ; il ne pourra non plus céder son bail sous aucun prétexte.

ART. XV.

Le fermier sera tenu de faire placer les tarifs sur un poteau, en lieu apparent, de l'un et de l'autre côté de la rivière ou fleuve, sur lequel sera tracé le niveau d'eau au-delà duquel le supplément de tarif est exigible, et le niveau des hautes eaux au-delà duquel tout passage est interdit en bateau, passe-chaux ou batelet.

ART. XIX.

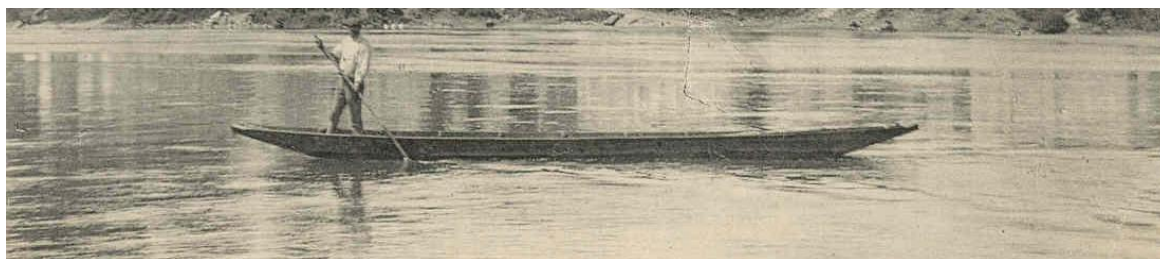
Le fermier, ses préposés ou mariniers, ne pourront sous les peines portées par les articles 52, 53, 54 et 55 de la loi du 6 frimaire an 7, exiger autre et plus forte somme que celle portée aux tarifs, ni se permettre d'injurier, menacer ou maltraiter les passagers.

ART. XXIV.

Il fera exactement balayer les ports et cales lors des crues d'eau, et tenir propres en tout tems, les abords et pontons des bacs et bateaux.

Il garnira les bacs et bateaux de planches ou sièges, de manière que les passagers y soient avec propreté et sûreté, et tiendra toujours les bateaux vides d'eau.

Alexandre Quillier est donc le fermier du bac de 1807 à 1813. Lui succèdent Jean-Marie Thomasset de 1814 à 1822, Jacques Grosellier de 1823 à 1828, et Pierre Monin-Légrand de 1829 à 1834.



Le 24 février 1833, un accident se produit côté Cher : une barque conduite par Honoré Chabin se renverse. Le commissaire de police mène l'enquête. Interrogé, l'un des 47 passagers raconte les circonstances de l'accident : *« Vu le monde qu'il y avait, j'ai entrevu, lors du flottage de cette toue, qu'il y avait du danger à passer. J'ai recommandé audit Chabin ... de mettre la barque à bord... aussitôt il a allongé sa bourde dans l'eau. Tout le monde était troublé et il se fit un mouvement parmi les passagers qui se sont jetés en partie sur le côté droit de cette barque, qui ne put supporter cette pesanteur. Alors l'eau est entrée d'un côté et dans une seconde la barque a coulé à fond et d'aplomb. Heureusement il n'a péri personne, la presque totalité des passagers se tenaient les uns aux autres, sept ou huit personnes sont tombées dans la Loire et ont été retirées peu de temps après par les secours qu'on leur a aussitôt portés. Il y en avait que le courant de l'eau entraînait. »*

Plus de peur que de mal donc pour ces passagers qui pourront bientôt traverser le fleuve en toute sécurité. En effet, suite à l'ordonnance royale du 7 juin 1832, la construction de deux ponts suspendus sur la Loire débute. Ils sont ouverts à la circulation le 2 janvier 1834 à minuit.

Par conséquent, l'adjudication du Bac de Cosne passée le 27-3-1828, au profit de M. Minois-Légrand, est révisée à partir du 1^{er} Janvier, présent mois, à Minois.



L'histoire du bac à Cosne ne prend pas fin pour autant avec la construction des ponts. Le 8 décembre 1870, au cours de la guerre contre les Prussiens, « lorsque nos troupes évacuaient Gien et que par conséquent l'ennemi était encore à plus de dix lieues de nous, l'autorité militaire a ... fait sauter une pile de notre pont suspendu sur la Loire, bien que nous ayons offert d'arriver au même résultat en faisant enlever le tablier et les chaînes. Une demi-heure à peine après ce désastre arrivait un autre ordre du général qui, mieux renseigné, jugeait la mesure au moins prématurée. »

Pendant les travaux de réparation du pont et jusqu'à leur réouverture à la circulation le 25 septembre 1872, le bac reprend du service. La Compagnie des ponts de Cosne (1) obtient provisoirement « le droit exclusif de transporter, de Cosne à la rive gauche de Loire, et de cette rive à Cosne, par bacs offrant toute sécurité, les personnes, les bêtes de somme, de trait et de selle, les voitures vides ou chargées, et toutes denrées transportables ». Le sieur Leblanc, dit Mina, marinier, « est agréé comme préposé en chef dudit passage par bac. »

TARIF des Droits à percevoir par la C			
			par Bacs
1.	1 personne à pied,		» 10
2.	1 cheval ou mulet non attelé	(conducteur compris),	» 60
3.	1 âne non attelé,	id.	» 40
4.	1 bœuf ou vache,	id.	» 60
5.	1 veau	(conducteur non compris),	» 10
6.	1 mouton ou chèvre,	id.	» 05
7.	1 porc,	id.	» 10

Quelques exemples de tarifs en 1870

Nouveau siècle, nouvelle guerre. Après la destruction de la passerelle construite par les Allemands suite au bombardement du pont le 16 juin 1940, les passeurs effectuent à nouveau la traversée de la Loire, avec des barques ou des bateaux à moteur. En 1944, ils sont 7 à assurer ce service : MM Bouchetard, Denué, Maillet, Quillier père et fils, Martin, Perreau et Lafont.

Néanmoins la population proteste. Le passage de la Loire donne lieu à des abus de la part des passeurs : les prix pratiqués sont prohibitifs et la surcharge constante des embarcations présente un danger certain. Pour remédier à cette situation, la Ville décide l'exploitation du service d'un bac qui sera installé par les Ponts et Chaussées et confié à un concessionnaire. Le 4 décembre 1944, la commission d'appel d'offres retient la candidature de Joseph Lafont.



Le bac à la fin de la 2nde guerre mondiale

Par lettres datées du 29 janvier et du 8 février 1945, le passeur avertit le maire qu'en raison des crues, « *l'état de la Loire devient dangereux pour le passage.... Il sera interrompu à 17h30... Cette heure passée, la visibilité devenant mauvaise, la Loire transportant toutes sortes d'épaves dangereuses, il serait dangereux de tenter d'autres passages.* »

Le 10 février à 8h30, c'est le drame. Le bac, qui transporte 7 passagers, chavire, entraînant la mort de 6 personnes : Charles Neubeck, Jacques Lestienne, Pierre Collin, Gisèle Bailly, Mme Prin et Paul Lachambre, dont le père intentera une action en justice contre la Ville.

Le bac vit ses dernières heures. En 1945, une nouvelle passerelle est construite par les Ponts et Chaussées pour permettre le franchissement de la Loire. Elle assurera le lien entre les deux rives jusqu'en 1959, année d'inauguration du nouveau pont.

(1) La Compagnie des ponts de Cosne, composée essentiellement d'actionnaires locaux, a été constituée en 1831, à l'effet de se rendre adjudicataire des travaux de construction des ponts suspendus. En contrepartie, elle a obtenu la concession d'un droit de péage. Après le rachat des ponts par divers souscripteurs, le passage libre (et gratuit !) d'une rive à l'autre est établi à compter du 14 juillet 1885.

Sources Archives municipales de Cosne :

1 D 17 Registre des délibérations du conseil municipal, 1870-1878

3 O 3 Bacs : procès-verbal d'estimation des bateaux, procès-verbaux d'adjudication, réclamations, 1822-1834

2 S 1 à 37 Fonds de la Compagnie des ponts de Cosne

1 W 748 Organisation de la traversée de la Loire par bateau : correspondance, adjudication, accident du 10 février 1945, 1944-1945

162 W 2 Fonds Bauchet

Cartes postales : collections du Musée de la Loire