

# Les Bacs

## 1) Du Moyen-âge au XVIIIème siècle

En aval de Saint-Savinien, nous trouvons trois bacs, de loin les plus importants de toute la Charente au XVII<sup>ème</sup> siècle : Soubise, Martrou, Tonnay-Charente. Ils supportent un trafic nord-sud très soutenu et assurent la desserte de ports actifs comme Soubise, ou majeurs comme Rochefort et Tonnay-Charente. Ces bacs sont parmi les plus anciens de la Charente avec notamment celui de Saint-Savinien, cité dès 1286. Celui de Soubise est attesté en 1477, celui de Tonnay-Charente en 1433 mais ils sont bien plus anciens que ne l'indiquent ces deux dates.



Passage du bac à Roffit en 1866 par Edwar May (Musée des Beaux-Arts d'Angoulême) : la Charente encore dans son costume paysan.

Au-dessus de Saint-Savinien et jusqu'à Saintes, les bacs restent des dessertes de port, attestées parfois anciennement : Port-Berteau (paroisse de Bussac) au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle au plus tard, celui de Geay, en aval, étant connu dès 1472. Ils assurent la traversée du fleuve à des routes nord-sud mais leur trafic est nettement moindre que celui des précédents.

Entre Saintes et Cognac, les bacs changent de nature. Si ceux de Chaniers et de Chauveau restent encore au milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle des points de passage importants, ils jouent surtout, tout comme les autres bacs de ce secteur, un autre rôle, essentiel pour les riverains : la liaison entre les prairies contiguës au fleuve et les villages où résident les propriétaires ou exploitants de celles-ci. Nous touchons là une fonction ancienne et permanente qui tient à la nature particulière de ce secteur de la vallée.

Tous les droits de passage entre Saintes et Port-du-Lys à la limite des actuels départements de la Charente et de la Charente-Maritime, appartenaient au chapitre de la cathédrale de Saintes. En 1477, un nommé Clereau voulut établir un passage près du lieu de la Peschoire, paroisse de Rouffiac : cela entraîna un conflit entre ce chapitre, qui se prétendait propriétaire de toute cette partie du fleuve, et le seigneur de Pons, dont relevait Rouffiac. Le chapitre parvint, et cela jusqu'au XVII<sup>ème</sup> siècle, à maintenir à trois seulement le nombre des passages réguliers, qu'il affermaient périodiquement, à Chaniers, Chauveau et Brives. Il refusait d'en entretenir d'autres : aussi le XVIII<sup>ème</sup> siècle est-il émaillé de conflits entre les habitants des paroisses riveraines, qui en sont dépourvus et en souhaitent l'établissement pour assurer le transport de leurs foins, des prés de la rive gauche vers leurs villages de la rive droite. L'utilisation des bacs pour cette activité agricole se maintint très tard puisqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, notamment chaque année de 1916 à 1921, nous voyons le préfet autoriser l'interruption du trafic des voitures au bac de Chaniers afin que l'on puisse utiliser la plus grosse des deux embarcations pour sortir les foins de l'île de la Baine.

Tous les bacs, qu'ils desservent des villes ou des ports, ou qu'ils facilitent l'exploitation des prairies riveraines du fleuve ont sans doute toujours été d'un faible revenu. Au XVII<sup>ème</sup> siècle, la révision des tarifs des bacs et passages impose une pancarte-type qui n'autorise que de très faibles revenus.

## 2) Depuis le XIXème siècle

Pour l'essentiel, les bacs tels qu'ils existent au XVII<sup>ème</sup> ou au XVIII<sup>ème</sup> siècle sont encore en place au même lieu au début du XIX<sup>ème</sup> siècle : dans le département de la Charente, en 1813, il y a vingt-deux bacs au total à Port-du-Lys, Cognac, L'Echassier, Bourg-Charente, Jarnac, Vinade, Juac, Sireuil, Port-Turcaud, La Meure, Basseau, Coursac, La Chapelle, Ambérac, La Terne, Lichère, Saint-Fort-sur-le-Né, Aubeterre, Bonnes, La Roche, La Madeleine, Pladuc-La-Chaise. Ce n'est guère qu'à partir du second Empire qu'apparaît la volonté de les remplacer par des ponts.

L'effort fut cependant rapide car en 1868, dans ce département, il ne restait plus que neuf bacs.



Le Bac (1) et le batelet (2)

En 1909 en Charente-Inférieure, il subsiste treize bacs, de l'aval vers l'amont à Port-des-Barques, Port-Neuf, Soubise, Martrou, L'Houmée, L'Hopiteau, Port-d'Envaux, La Grande-Porte, Port-Berteau, Port-Hublé, Chaniers, Chauveau et Dompierre-sur-Charente (unique rescapé à ce jour). Les adjudications au rabais qui sont passées montrent que très souvent les preneurs sont d'anciens marins. Les embarcations de bois, toujours au nombre de deux (une piétons, l'autre véhicules lourds, charrettes, voitures....), sont progressivement, à partir de la première guerre mondiale, remplacées par des bateaux de métal.

Les cahiers des charges, très détaillés, décrivent bien les embarcations alors utilisées et leurs conditions de fonctionnement. Le bac (1) de Dompierre, long de douze mètres, large de quatre, équipé d'un aviron, d'une gaffe, d'une chaîne d'amarrage et d'une bouée de sauvetage, porte obligatoirement sur le côté une planche indiquant la ligne de flottaison à ne pas dépasser. Il peut transporter au maximum soixante personnes ou huit chevaux, mulets, bœufs ou vaches ou une voiture de 2 500 kg. Le batelet (2), employé uniquement pour les piétons, peut transporter au plus six personnes et est équipé d'avirons, d'une perche ferrée et d'une chaîne d'amarrage (n'existe plus aujourd'hui).



Tous ces bacs, dans les premières décennies du XX<sup>ème</sup> siècle, fonctionnent dans les mêmes conditions : le passeur ne peut être contraint de traverser quand le fleuve charrie des glaces, quand les grandes eaux ou les grands vents peuvent faire craindre des accidents. Le passage est ouvert du lever (mais pas avant 05 h 00 en été et pas après 07 h 00 en hiver), au coucher du soleil, les délais maximum d'attente étant fixé par ces baux.

Parmi les causes de conflit, le refus de passage semble le plus courant. Il en était déjà de même dans l'Ancien Régime comme le montre un conflit à Taillebourg à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle : le « passager » refusa le passage

d'hommes et de bœufs qui s'étaient présentés après 10 h 00 du soir : il argua du fait que les passages étaient interdits la nuit. Les demandeurs détachèrent l'une des embarcations sans son accord et après l'avoir utilisée, l'abandonnèrent au fil de l'eau : le « passager » la retrouva le lendemain échouée sur une grève (des conflits existent encore sur les délais d'attente, et les passages sollicités hors horaires).

Au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècles, c'est grâce à des subventions du département que les bacs, devenus pour l'essentiel gratuits, continuent de fonctionner avant de disparaître progressivement dans les deux départements comme conséquence de la multiplication progressive des ponts.

### **3) Aujourd'hui**

Le bac de Dompierre propriété du département de la Charente-Maritime, fonctionne grâce à des subventions de celui-ci, une convention d'exploitation lie la commune de Dompierre et le département. Son exploitation soumise, à un cahier des charges, est à peu près identique à ce qui se pratiquait au début du XIX<sup>ème</sup> siècle (horaire, capacité, conditions météorologiques, conflits, gratuité). Les passeurs sont employés par la commune.

*Sources : Professeur Jean Chapelot  
(Directeur de recherches au CNRS)*

