



Institut Edouard Nignon
Les amis de la cuisine nantaise

Les bacs de Loire

Indre



Déjeuner Culinario-Culturel

Jeudi 6 octobre 2022

Le Relais du Bac

44610 INDRE

Un peu d'histoire

Sur la Loire moyenne, les services de bacs jalonnaient le fleuve tous les quinze kilomètres environ. Comme les péages, les bacs étaient très souvent la propriété des nobles, seigneurs ou ecclésiastiques, qui affermaient ces services, à des mariniers ou des pêcheurs par exemple, et leur permettaient ainsi de compléter d'une manière non négligeable leurs revenus. Malgré les nombreux accidents et inconvénients dus aux caractéristiques du fleuve, ces activités étaient florissantes jusqu'au XIXe siècle.

Le premier véritable bac de Loire est entré en service en 1790 entre Saint-Nazaire et Saint-Brévin-les-Pins. Il était conçu pour embarquer trois personnes à pied. Il perdurera jusqu'en 1975, année de la mise en service du pont de Saint-Nazaire.



Le terminal de Mindin

En 1822, avec l'apparition des premiers bateaux à vapeur, une ligne fluviale régulière est mise en place reliant, en six escales, Nantes à Paimboeuf / Saint-Nazaire.

Une seconde liaison a été mise en place entre Basse-Indre et Indret en 1877 après les comblements de la Loire afin de desservir le quartier d'Indret qui se retrouvait isolé au sud de la Loire. Cette liaison était assurée par un bac à vapeur remorquant une charrière pour les véhicules.

La liaison entre Le Pellerin et Couëron est lancée en 1914 avec la mise en place d'un bac à chaîne (inauguré le 23 février 1914) portant le nom de Saint-Julien. Des chaînes disposées au fond du fleuve venaient s'enrouler dans la machine à vapeur du bateau afin de le faire avancer. Un bateau à vapeur tractant une charrière prit ensuite le relai, avant l'arrivée successive de nouveaux bacs amphidromes : le Saint-Bernard en 1955, le François II en 1962, le Saint-Hermeland en 1970 et le Anne de Bretagne en 1977.

En 1940, les bacs se développent pour faire face à la destruction de nombreux ponts au cours de la seconde guerre mondiale. Le premier **bac amphidrome**, c'est-à-dire qu'il peut se déplacer et accoster indifféremment par l'avant ou l'arrière, est mis à l'eau en 1954.

Mais la vague de construction des ponts remet en cause leur rentabilité. Toutefois, en 1992, piétons, cyclistes ou automobilistes, nombreux sont les Ligériens qui empruntent quotidiennement le bac. C'est particulièrement vrai dans la commune d'Indre qui a comme originalité de s'étendre sur les deux rives de la Loire. Chaque jour, des habitants de Basse-Indre prennent le bac pour aller travailler à l'arsenal d'Indret ; chaque dimanche, ceux d'Indret-La Montagne viennent au marché de Basse-Indre. Un autre bac, le *Saint-Hermeland*, navigue un peu avant dans l'estuaire et permet le passage entre Couëron et Le Pèlerin. L'agglomération nantaise comprend pourtant cinq ponts routiers qui relient le nord de l'agglomération à l'Île de Nantes et trois autres entre l'Île et le sud de l'agglomération. Le dernier en date, le pont de Cheviré situé à l'entrée ouest de Nantes, inauguré en avril 1991, n'a cependant pas fait cesser le trafic des bacs. Au contraire depuis 10 ans, ce mode de transport en commun unique n'a cessé de croître puisqu'en 2004, plus de 500 000 véhicules ont en effet embarqué à bord des navires de la Compagnie d'exploitation des Ports, jusqu'à présent concessionnaire. D'ailleurs, face à l'attractivité grandissante des passages et à la demande récurrente des usagers, le Conseil Général qui veut engager rapidement des actions de renforcement des capacités de franchissement de Loire, a annoncé en septembre 2005, après celle des piétons, la gratuité des bacs pour les voitures. Aussitôt le succès est au rendez-vous, en un an la fréquentation augmente de 50%.

Hier on empruntait le bac pour visiter un proche, acheminer des marchandises. Aujourd'hui, franchir la Loire est devenu pour certains un moyen d'aller travailler, pour d'autres de flâner un jour de marché, de se promener aussi.

Les bacs Lola et Ile Dumet, mis en service en 2012 et 2013 ont été construits en Loire-Atlantique par les chantiers Merré (Nort-sur-Erdre) et Mecasoud (Saint-Nazaire).

Aujourd'hui les bacs peuvent accueillir pour une traversée 300 personnes + 40 voitures ou 300 personnes + 24 voitures + 1 poids lourd. La charge maximale est de 136 tonnes.

Bibliographie :

- Jacques Poirier, *Les heures de gloire de la marine de Loire*, Corsaires éditions, 2003.
- Conseil Départemental de Loire-Atlantique
- Wikipédia

Caractéristiques des bacs



Longueur : 68,80 m

Largeur : 12,50 m

Vitesse maxi : 8 nœuds (environ 15 km/h)

Charge maximale : 136 tonnes

Trafic : 1,2 millions de véhicules transportés

L'équipage des bacs de Loire

4 équipages par liaison se relaient pour assurer un service public fonctionnant 364 jours/an (1er mai seul jour sans service).

Chaque équipage est composé d'un capitaine, d'un chef mécanicien et d'un matelot.

Déjeuner au Relais du Bac

Menu

Apéritif :

Kir

Entrée :

Terrine de poissons

Maison

Plat :

Pluma de porc ibérique

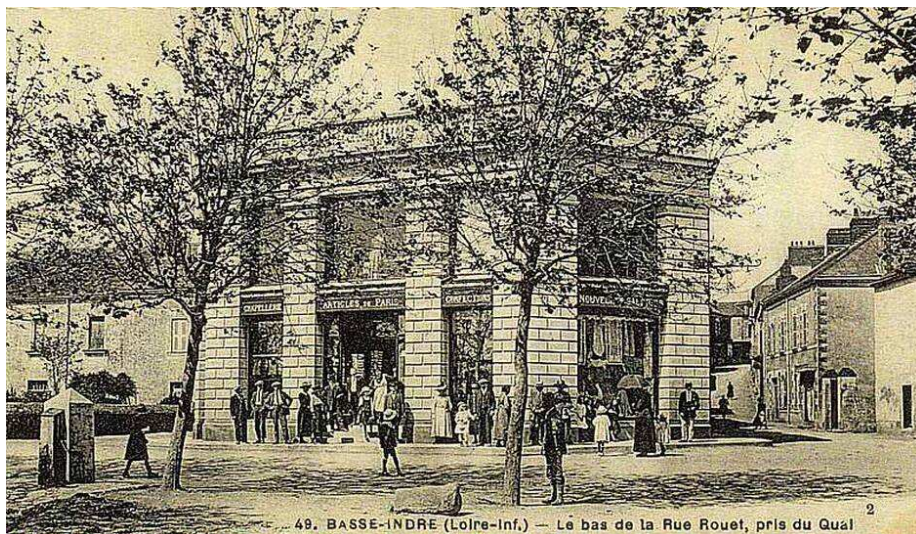
Sauce aux poivrons fumés et gratin dauphinois

Dessert :

Charlotte aux poires

Vins

Café



Au début des années 1900, le bâtiment abritait les Nouvelles Galeries.

L'histoire de la commune

A l'origine, Indre est formée de trois îlots rocheux, situés à 8 kilomètres en aval de Nantes, au milieu du lit de la Loire. Au cours des siècles, lors des aménagements du fleuve, Basse-Indre et Haute-Indre se sont ancrées sur la rive Nord, Indret sur la rive Sud.



Aujourd'hui, la commune d'Indre se compose de ces trois anciennes îles. Du fait de sa topographie d'ancienne île en forme de chaloupe, Basse-Indre est sillonnée de rues étroites qui grimpent vers le cœur du bourg. Jadis, les habitants des quais, souvent victimes des crues de la Loire, empruntaient ces passages pour gagner le centre actif de l'île.



Autrefois, Basse-Indre possédait trois quartiers distincts : à l'Ouest les ouvriers des Forges, au centre les pêcheurs et à l'Est, la Roche, les notables.

Les commerces, surtout localisés dans la grande rue attiraient la clientèle locale et celle des communes voisines.

Tous les métiers avaient pignon sur rue. Les buvettes et cafés étaient des lieux de convivialité. Les pêcheurs rentrant par le Mastro, le long de l'île de la Motte,

accostaient sur le «môle». Selon les saisons, ils déchargeaient civelles, aloses, lamproies, saumons, plies, anguilles, chevrettes (crevettes de Loire), brochets, barbillons, éperlans...

Haute-Indre était baignée par la Loire, l'étier de Tougas, celui des Chevraies et l'étier des Chaintres.

Haute-Indre était le berceau des pêcheurs, marins bargers, navigateurs au cabotage, pilotes ou capitaines au long cours.



La plupart des habitants de Haute-Indre possédait un bateau, car une grande partie de l'année, les crues de la Loire encerclaient l'île. Au point haut de l'île, se situe le moulin, datant d'avant la Révolution : le chemin du meunier conduisait autrefois « par la vallée » à Saint-Herblain où il se ravitaillait en grain.

Indre et ses industries

La commune a longtemps été marquée par un riche passé industriel. Trois grands établissements ont dominé l'économie de la commune : Naval Group, Arcelor Mittal Atlantique-Lorraine et Soferti. En 2006, l'un de ces trois grands sites industriels fermait ses portes. Il s'agit de Soferti, propriété de Grande Paroisse, filiale de Total.

Naval Group (ex DCNS) est un leader mondial du naval de défense et un innovateur dans l'énergie. Entreprise de Haute technologie et d'envergure internationale située à Indret, le groupe conçoit réalise et maintient en service des sous-marins et des navires de surface. Elle propose aussi des solutions dans les énergies renouvelables.

ArcelorMittal Atlantique-Lorraine Spécialisé dans la production d'acier pour emballage alimentaire, le site de Basse-Indre se positionne au tout premier rang dans le domaine de l'acier destiné aux couvercles de boîtes à ouverture facile. Le site possède une capacité de production annuelle de 420 000 tonnes et emploie près de 500 personnes.

UN TRAIT D'UNION SUR LA LOIRE

Suite aux comblements du fleuve, au siècle dernier,
Naissent les liaisons par bac d'Indre et du Pellerin ;
L'une permettant de desservir Indre et ses riverains
D'abord avec un bac-vapeur-charrière difficile à manier.

L'inauguration du bac à chaînes, celles-ci disposées au fond du fleuve
Venaient s'enrouler au vapeur, pour le faire avancer.
Sur les charrières, les véhicules tanguaient durant la traversée.
De nouveaux bacs, les « amphidromes », seront plus tard mis à l'épreuve.

A l'ouverture du pont de de Cheviré, le service des bacs fut menacé ;
Perte de fréquentation, auquel s'ajouta un sérieux déficit
Comblé par les élus du Conseil Général en plébiscite
Afin de pouvoir maintenir le service public des fluviales traversées.

La gratuité des deux bacs est validée par décret,
Aux personnes et véhicules, au grand bonheur des riverains.
Aujourd'hui le taux de fréquentation du bac Indre est souverain
Bilan qui en France Métropolitaine n'est plus un secret.

L'histoire des bacs de Loire, autant plaisante que tragique
Les « passages d'eau » jadis se faisaient en longues barques plates,
Où, pour retrouver l'autre rive on s'entassait en toute hâte
Provoquant parfois un retournement douloureusement dramatique

Arrivé sur l'autre rive ... Fais y parvenir les autres (maxime)

Yvon GARNIER

Institut Edouard Nignon

www.institut-nignon.fr

Secrétariat 06 30 16 62 91