

# Archives d'Anjou

Un fleuve, des hommes :  
la Loire et ses affluents, une histoire tumultueuse

Numéro spécial (4) - 2000



Association des Amis



des Archives d'Anjou

## SOMMAIRE

### I - ÉTUDES HISTORIQUES

#### Au fil de la Loire

- Hugues **COURANT**, Christian **CUSSONNEAU**  
Les sites de la meunerie hydraulique en Loire et dans la Maine, du XI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle ..... 7
- Florent **GODELAINE**  
Les conditions de navigation sur la Loire et la Mayenne  
de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à la Révolution ..... 47
- Sébastien **GODARD**  
Le métier de marinier au XIX<sup>e</sup> siècle, apogée et déclin :  
l'exemple des Ponts-de-Cé ..... 65

#### Au péril des eaux

- Jean-Paul **LECOMPTE**  
Turcies et levées dans la haute vallée d'Anjou, du IX<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle :  
réflexions d'après de nouvelles données archivistiques et archéologiques ..... 87
- Jean **BRODEUR**  
Une mort particulière : la noyade en Anjou, du Moyen Âge à l'époque moderne ..... 117
- Amélie **RICHIR**  
Les associations syndicales des riverains de la Loire,  
de Saumur à Bouchemaine, au XIX<sup>e</sup> siècle ..... 129

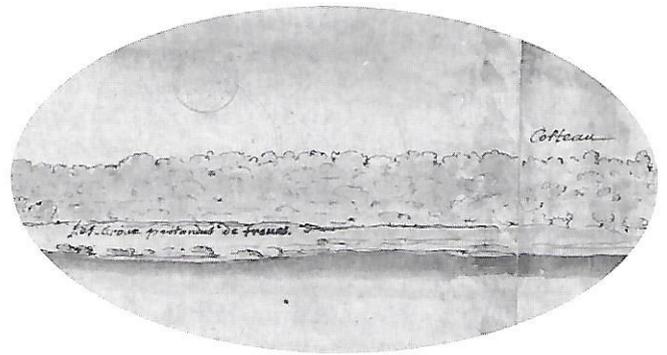
#### Au gré des berges

- François **COMTE**  
L'île des Carmes à Angers au Moyen Âge : occupation du sol et aménagement ..... 141
- Viviane **MANASE**  
Le Thouet, une rivière et des hommes ..... 165
- Marie **BARDISA**  
La Loire à Saumur, avant et après 1756 ..... 179

### II - ANALYSES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

- Nathalie **CARCAUD**, Anne-Laure **CYPRIEN**, Lionel **VISSET**  
Marais et vallée de la Loire, mémoire des paysages depuis dix mille ans :  
étude comparative des marais de Distré et Champtocé  
et de la vallée de la Loire à Montjean-sur-Loire ..... 187
- David-H. **JONES**  
Le régime hydrologique de la Loire et de la Maine :  
quelles influences sur la conception du moulin pendu  
et le travail quotidien du meunier ? ..... 217
- Charles-Alain **SCHULÉ**  
Les crues inondantes en Anjou aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ..... 237

Sébastien GODARD  
 Etudiant en histoire<sup>1</sup>



## LE MÉTIER DE MARINIER AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE, APOGÉE ET DÉCLIN

### L'exemple des Ponts-de-Cé

«Où sont-ils les mariniers, mais où sont les neiges d'antan ? Notre siècle, le siècle de la grande vitesse, les a tués. Quelques-uns survivent cependant à la ruine du métier. Ils disent la gloire passée, l'animation du port, les voyages à Paris, les longs hivernages dans les eaux glacées du fleuve, ils disent la couleur locale à jamais effacée<sup>2</sup> ...»

**V**oilà quel terrible constat on peut trouver dans les ouvrages de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces quelques phrases publiées en 1886 résument à elles seules les difficultés rencontrées par la marine de Loire de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et son histoire révolue (Fig. 1).

Une histoire aussi longue que le plus long fleuve de France. Un trafic si intense que Louis XIV disait de la Loire qu'elle «portait la meilleure part du commerce de France». Aujourd'hui, la Belle s'est endormie. Elle ne sert plus qu'aux ballades touristiques entretenues par quelques passionnés du patrimoine ligérien qui remettent les gabares à

l'eau, ainsi qu'à une poignée de pêcheurs qui s'entêtent à maintenir les traditions. Pourtant, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la Loire est l'axe économique essentiel de la France. Son orientation sud-nord de Roanne à Orléans et est-ouest d'Orléans à Nantes font d'elle l'organe principal de la distribution du pays.

Par le biais de la navigation intérieure, les portes de l'Atlantique s'ouvrent alors à Paris et à l'Est de la France. En effet, Nantes profite de ce «chemin qui marche tout seul» pour envoyer ses marchandises et ses produits coloniaux vers Angers, Tours, Blois et surtout Orléans qui est devenu très vite un port incontournable. Véritable plaque tournante du trafic ligérien, Orléans est ainsi le grand centre commercial de France. C'est elle qui organise l'orientation de la circulation. De ses quais, les marchandises sont redistribuées vers Paris par le canal de Briare ouvert en 1642 ou vers Nevers, Digoin et Roanne. De là elles relient Lyon et l'Est de la France, soit par la route, soit par le canal du Centre (Digoin - Chalon-sur-Saône) ouvert en 1832.

1 - Sébastien Godard, *Les hommes de Loire aux Ponts-de-Cé de 1848 à 1914. Le déclin d'une profession, la disparition d'un groupe*, maîtrise d'histoire contemporaine, université d'Angers, 2000.

2 - *Histoire populaire des Ponts-de-Cé jusqu'en 1815*. Angers, Imprimerie Lachèse et Dolbeau, 1886, p. 3.

## LE MÉTIER DE MARINIER

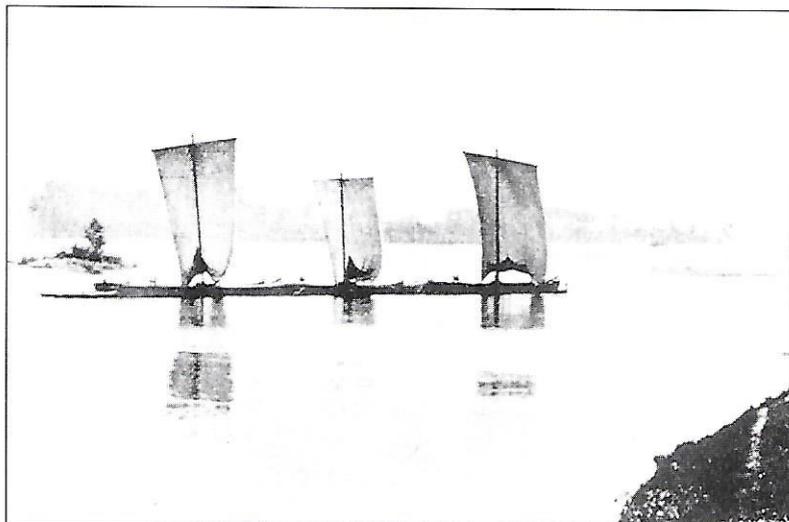
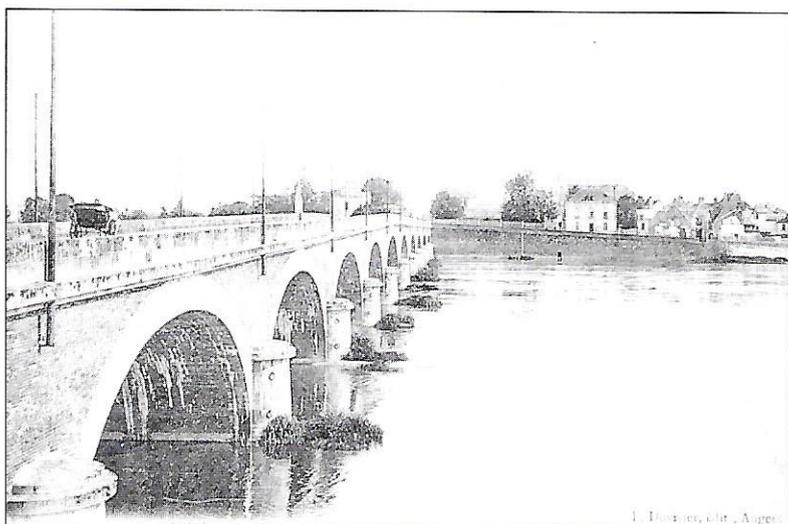


Fig. 2 : Train de chalands sur la Loire. Arch. dép. Maine-et-Loire, 4 Fi 358. Cl. C. Cussonneau.

Fig. 3 : Les Ponts-de-Cé, le Grand pont sur la Loire. Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 Fi 3598. Cl. C. Cussonneau.



3 - Chant traditionnel de mariners, cité par Henriette Dussourd, *Les hommes de la Loire*, Paris, Berger-Levrault, 1985, p. 167.

4 - Du terme celtique *Sea* signifiant une grande étendue d'eau. Plusieurs toponymes des bords de Loire portent cette marque.

La Loire fait alors vivre des centaines de communes entre ces grands pôles. Servant d'étapes, de ports de chargement ou de déchargement, elles ont toutes leur importance et les mariners aiment les célébrer (Fig. 2).

«De Nantes, Ancenis et Oudon  
On voit nos belles flottes  
Surtout quand le vent nous est bon,  
Cela nous ravigote.  
La Toue, à la berne, en avant  
Les balises nous dirigeant [...]  
De Saint-Florent aux Ponts-de-Cé,  
Une grande distance  
Saumur, Chapelle-Blanche et Chouzé  
L'plus beau pays de France  
Aussi la ville de Tours  
Amboise et ses alentours<sup>3</sup> [...]»

Parmi ces communes, la ville des Ponts-de-Cé, située à cinq kilomètres environ au sud d'Angers, témoigne jusque dans son nom de la présence du fleuve. Des trois mots de son toponyme, deux sont la marque de l'eau, Ponts et Cé, car il fut un temps où la Loire s'appelait « Cé »<sup>4</sup>, le troisième les unit, semblant unir l'histoire de la ville à l'histoire de la Loire.

La physionomie de l'agglomération est façonnée par les cours d'eau. La Loire, le Louet, l'Authion et de multiples ruisseaux baignent les Ponts-de-Cé qui ne sont qu'îles.

La ville présente l'originalité de se développer perpendiculairement au fleuve et ses différentes sections y sont reliées par quatre ponts célèbres chez les gens de Loire. Au nord, le pont Bourguignon, achevé en 1830 traverse la rivière de l'Authion canalisée dans les années 1820 et permet d'entrer dans la première paroisse pont-de-céaise : le bourg Saint-Aubin. Un second pont franchit le premier bras de Loire et mène à la section de l'Île, centre administratif de la commune par la présence du château et de la mairie. Le troisième pont, dit pont de Saint-Maurille (ou pont Dumnacus) enjambe le bras principal du fleuve et offre l'accès à la paroisse Saint-Maurille (Fig. 3). Enfin, le quatrième pont passe sur le Louet, le bras sud de la Loire, et permet de quitter les Ponts-de-Cé pour la commune de Mûrs.

Cette dépendance à la Loire développe aux Ponts-de-Cé une forte population de marinières et de pêcheurs. On en dénombre 125 en 1780<sup>5</sup>, ce qui fait de la ville la communauté d'hommes de Loire la plus importante de l'actuel Maine-et-Loire après Angers (410 personnes) et devant Saint-Clément-des-Levés (118) et Saumur (117).

En 1848, pleine période d'apogée pour le trafic ligérien, on peut encore recenser 123 hommes de Loire dont 96 à 98 marinières dans les registres d'état civil ponts-de-céais, soit, en comptabilisant les familles, un peu plus de 10 % de la population de la ville (environ 4 000 habitants)<sup>6</sup>. Pourtant, moins de quarante ans plus tard, les quelques lignes citées plus haut indiquent un effondrement de l'activité ligérienne et la disparition des marinières. En 1886, on n'en repère plus que 17 aux Ponts-de-Cé, quelques années plus tard, ils ont disparu<sup>7</sup>.

Quel tableau dresser alors de la navigation sur la Loire dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ?

Face à la concurrence du chemin de fer, les irrégularités du cours du fleuve sont une entrave importante au maintien de la marine. Le métier est totalement dépendant des aléas naturels et souffre, en cette seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, de non-adaptation aux nouvelles exigences économiques. Quelles ont été alors les conditions de travail des marinières entre la seconde République de 1848, période de mise en place des grandes lignes de chemin de fer, et la première guerre mondiale qui marque la quasi-disparition de la circulation ligérienne avec l'arrivée des camions et un réseau ferroviaire extrêmement dense ?

#### **Un fleuve rebelle et l'illusion d'une Loire vivante : difficultés dues au fleuve et tentatives d'aménagements**

La marine pâtit donc d'abord d'un problème de régularité. Les caprices du fleuve sont fréquents et parfois violents. Qu'il s'agisse de l'absence d'eau ou au contraire de crues tragiques, les riverains et les marinières ont toujours eu à subir ses humeurs. Les poètes aiment parler de la Loire comme d'une femme rebelle, libre, dont le caractère ne peut être amadoué par aucun homme.

Jules Lemaître écrivait : «La Loire est une femme. Amoureuse et pâmée, Mais prompte à s'échapper en des caprices fous<sup>8</sup> ...»

Au XIV<sup>e</sup> siècle, la Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et autres fleuves descendant en icelle s'organise pour entretenir périodiquement le cours d'eau. Il ne s'agit que d'un travail d'enlèvement des obstacles obstruant la circulation sur le fleuve (bois, pierres, débris...) et de l'indication par balisage du chenal navigable. La communauté supprimée en 1772, la charge de la Loire devient un office, la Révolution la place ensuite dans les prérogatives du service des Ponts et Chaussées.

L'innovation du XIX<sup>e</sup> siècle est de vouloir maîtriser la Loire de manière définitive et de ne plus se limiter à un entretien provisoire. En effet, les nouvelles exigences économiques du XIX<sup>e</sup> siècle industriel en matière de productivité et de rapidité rendent indésirable l'usage d'une voie commerciale irrégulière. Le mouvement s'organise avec la création par décision ministérielle du 9 décembre 1837 d'un service spécial de la Loire réellement mis en service le 18 juillet 1840<sup>9</sup>. Placé sous l'égide du ministère des Travaux Publics et relevant de la subdivision des Ponts et Chaussées, il a pour but de rendre la navigation possible dans de bonnes conditions pendant la majeure partie de l'année.

Pour cela, il lui faut régler le problème de l'eau, élément crucial pour la navigation qui est seulement idéale par une hauteur de 2 à 3 mètres au-dessus de l'étiage<sup>10</sup>. Or l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Rérolle, calcule en 1833<sup>11</sup> les moyennes suivantes : 66 jours d'interruption de la navigation dans des eaux inférieures à 65 centimètres, 208 jours de navigation très médiocre pour un niveau d'eau se tenant entre 65 centimètres et 2 mètres, 22 jours de navigation à nouveau médiocre lors de crues se situant entre 3 et 5 mètres et une nouvelle journée sans navigation lors de crues supérieures à 5 mètres (crues qui connaissent une fréquence exceptionnelle dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle). Il ne reste plus alors que 68 jours de navigation optimale dans des eaux se situant entre 2 et 3 mètres au-dessus de l'étiage.

5 - 73 à Saint-Aubin, 46 à Saint-Maurille, 6 à Sorges, selon *Le Bulletin de la Société des Amis du Musée de la Marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire et de sa région*, n° 13, 1977.

6 - 3 924 habitants recensés en 1846 et 3 839 en 1851 (Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 M 6 et 6 M 7).

7 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 5 Mi 1128.

8 - Cité par Camille Bloch, *La Loire d'autrefois*, Orléans, Herluison, p. 21.

9 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6794.

10 - À l'échelle du pont Cessart de Saumur.

11 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6657, «Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Maine-et-Loire sur l'amélioration de la navigation en Loire», 9 décembre 1833.

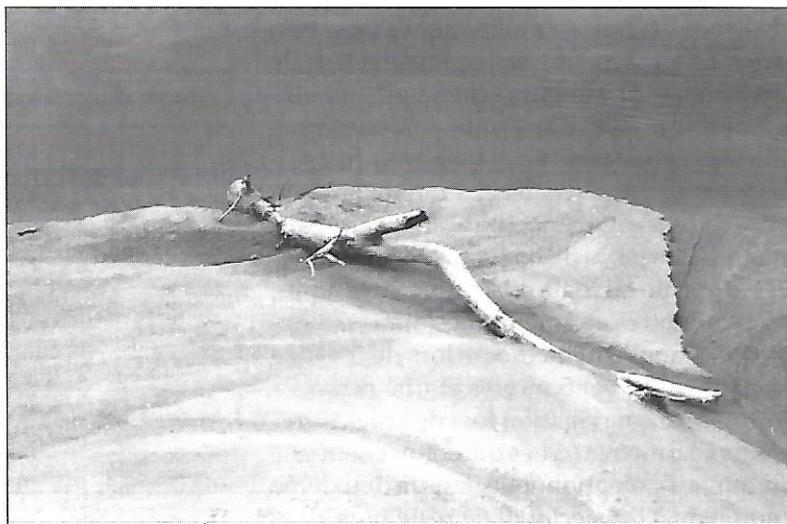


Fig. 4 : Sables dans le bras de Saint-Aubin.  
Cl. S. Godard.

### Les basses eaux et le sable

De nombreux projets sont proposés pour remédier aux basses eaux. Pour régler définitivement cet obstacle, il faut maîtriser l'écueil du sable. Ce sable, la Loire le transporte depuis sa source jusqu'à l'estuaire, aidée de sa forte pente<sup>12</sup> (Fig. 4). Mais cette pente diminue après Roanne et surtout après Orléans et le courant n'est plus assez puissant pour emporter la totalité des matériaux. Ils se déposent alors dans le fond du fleuve et posent ainsi deux problèmes qui surgissent en période d'étiage. Le premier est la formation de seuils qui sont de véritables barrages interdisant toute navigation. Le second est l'extrême mobilité du talweg qui rend difficile la circulation sur la Loire. En

Fig. 5 : Obstacle déposé par la Loire.  
Cl. S. Godard.



effet, la légèreté des sables les rend très fluides et sous l'action des courants, crues ou débâcles, ils se déplacent sans cesse, modifiant ainsi le lit du fleuve. Ainsi, aux Ponts-de-Cé, le bras de Saint-Aubin ne sert à la navigation qu'en période de crue. En eaux basses il est totalement obstrué par les sables. De la même manière, le bras de Loire qui sépare l'île Marrière de la vallée de l'Authion s'est complètement ensablé au début du siècle et n'est plus utilisé que comme prairie. Les mariniers perdent énormément de temps à rechercher le chenal navigable (balisage) et à creuser les sables (chevalage). La navigation est dans ce cas fortement ralentie et n'est pas compétitive avec la régularité du chemin de fer.

Les ingénieurs du service spécial de la Loire vont donc chercher tout au long du siècle les moyens de régulariser ce talweg et de régler le problème du manque d'eau. Mais les nombreuses tentatives qu'ils ont effectuées pour contrôler le cours mineur du fleuve, se sont heurtées à l'opposition des riverains et des mariniers. Le projet est de retenir le talweg et contenir les eaux à bon niveau dans un lit rétréci par la fixation des bancs de sable. Les enrochements proposés pour défendre les rives et éviter leur érosion ont très peu mobilisé les propriétaires qui devaient prendre en charge les deux tiers de la dépense. Les plantations d'arbustes pliants (luisettes, osiers...) sur les grèves pour fixer les sables et ainsi empêcher la mobilité des matériaux, connaissent les mêmes difficultés. De fait, ces travaux ont surtout empêché l'écoulement des eaux en période de crue. Les multiples projets de digues basses et submersibles visant aussi à réduire le lit du fleuve ont soulevé l'indignation des mariniers. Ces derniers se plaignent de l'augmentation de la vitesse du courant entraînée par le rehaussement des eaux d'étiage. Cette rapidité accrue gêne les manœuvres et creuse trop profondément le lit de la Loire, empêchant les mariniers d'utiliser les ancres et les bâtons nécessaires pour diriger les embarcations. Aussi les projets des ingénieurs Lemièrre (1834-1838), Coumes (1848-1849), Collin (1858) et de l'agent-voyer retraité Audouin (1895) ne voient-ils que des réalisations éphémères.

12 - Yves BABONAUX, *Le lit de la Loire, étude d'hydrodynamique fluviale*, Paris, Bibliothèque nationale, 1970, p. 121.



Fig. 6 : Inondations de février 1904 : vieille rue de l'île Saint-Aubin. Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 Fi 3616. Cl. C. Cussonneau.

Tout au long du siècle, les échecs se succèdent. Le seul remède efficace employé par les ingénieurs du service spécial de la Loire reste alors celui des « Marchands fréquentant » : l'entretien provisoire du lit du fleuve par le chevalage et le balisage. Ils organisent et modernisent tout de même ce système en mettant en place un corps de cantonniers-baliseurs. Son rôle est de sonder le fleuve pour en ôter les obstacles à la navigation, comme les souches, épaves, pierres et autres écueils (Fig. 5). Il doit aussi baliser les eaux pour permettre aux marinières de repérer facilement le chenal navigable creusé par le personnel chevaleur. La voie est indiquée par des perches en osier. Quand leur extrémité est cassée et pendante, le passage se situe à gauche, quand la tige est intacte il se situe à droite. Ce moyen était utilisé par les marinières depuis longtemps, mais une fois les embarcations passées le patron ordonnait généralement la destruction des indications afin qu'un autre convoi n'en profite pas. Avec l'organisation administrative de ce système, un règlement est établi interdisant ce genre de concurrence<sup>13</sup>. Le chevalage se modernise dans le Maine-et-Loire dès les années 1860 avec l'emploi de bateaux équipés spécialement pour creuser le lit du fleuve, qu'on appelle chevaleuses (la Loire-Inférieure s'équipe même de chevaleuses à vapeur). Mais la nécessité de renouveler ces appareils en 1883 et 1884<sup>14</sup> montre à nouveau l'incapacité des hommes à

régler le problème des eaux basses. On a aussi recours au dragage dans certaines zones, mais là encore, les marinières se plaignent de l'absence de fond trop considérable.

### Les crues

C'est la même impuissance qui caractérise la réflexion sur le danger des crues. Des levées, ou digues insubmersibles, sont mises en place depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Celle des Ponts-de-Cé est plus tardive (à l'image de l'ensemble des levées de la basse Loire). La levée de Belle-Poule est achevée vers 1825. Pourtant, la fréquence et la violence des inondations s'accroissent exceptionnellement au XIX<sup>e</sup> siècle. Les années 1843, 1846, 1856, 1866, 1910 marquent fortement les sols et les esprits. Au total, aux Ponts-de-Cé entre 1843 et 1914, 16 crues passent au-delà de la barre fatidique des 5 mètres au-dessus de l'étiage (Fig. 6). Pour expliquer ce phénomène, les contemporains accusent les déboisements massifs qui ont lieu dans le bassin supérieur de la Loire<sup>15</sup>. Ils dénoncent aussi l'arasement des levées pour la construction des voies de chemin de fer<sup>16</sup>. Les ingénieurs persistent alors dans l'édification de digues insubmersibles bien qu'elles semblent être la cause principale du redoublement de la violence des eaux. En empêchant les eaux du fleuve de s'étendre quand elles le désirent, les digues en

13 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6794.

14 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35. «Compte de la situation au service de la Loire au premier juillet 1885.»

15 - *Ibidem*, 121 S 25.

16 - *Ibidem*, 121 S 25.

## LE MÉTIER DE MARINIER

Fig. 7 : Inondations de février 1904 : église et quartier Saint-Maurille. Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 Fi 3618. Cl. C. Cussonneau.



augmentent le niveau. Or, plus ce niveau est élevé, plus le débit s'accroît et plus les flots continuent à grossir (Fig. 7). L'archiviste du Loiret Camille Bloch cite l'inspecteur des Ponts et Chaussées Léchalas qui affirme : « Il est de l'essence des digues hautes de provoquer l'exhaussement des crues<sup>17</sup> ». Quelques voix s'élèvent tout de même contre ce système. À la suite des terribles inondations de juin 1856 (5,57 mètres aux Ponts-de-Cé), l'ingénieur Comoy, chargé de dresser un plan de défense du val de Loire, propose la création de déversoirs dans les digues. Ce n'est qu'après les nouvelles graves crues d'octobre 1866 (5,60 mètres aux Ponts-de-Cé) que leur mise en œuvre s'effectue. Mais là encore, l'opposition des riverains qui craignent les menaces de la Loire et sont hostiles à toute perte de terre, empêche la réalisation complète du projet.

### Embâcles, vents et brouillards

Les marins doivent encore, pendant cette seconde moitié du siècle, supporter les dangers et les périodes de chômage dus aux conditions naturelles. À ces eaux lunatiques, il faut ajouter les embâcles, les journées de brouillards et celles sans vents qui interdisent les sorties fluviales (les vents d'ouest permettent la remonte du fleuve). Aux Ponts-de-Cé, on peut ainsi indiquer 23 jours de basses eaux en 1879 accompagnés de 76 jours d'arrêt de la

navigation du fait de crues, 29 jours de glaces, 210 jours d'absence de vents favorables à la remonte ou pas assez puissants pour pousser les bateaux et 12 jours de brouillards<sup>18</sup>. En 1884, 40 jours de basses eaux, 232 jours de vents défavorables et 9 jours de brouillards<sup>19</sup>. Les brouillards et l'absence de vents favorables peuvent parfois coïncider avec les journées de chômage dues au manque d'eau, il est donc difficile de donner le nombre exact de jours de travail, mais on peut quand même se rendre compte des difficultés rencontrées par les marins. Rérolle estimait à 40 jours les possibilités de bonne navigation dans une année, déduction faite des vents et des brouillards.

Les hommes ne parviennent donc pas à assagir la Loire. Vers la fin du siècle, la volonté dans une France revancharde de rivaliser avec l'Allemagne qui possède un bon réseau de voies navigables relance les débats. Le plan Freycinet de 1879 qui vise à améliorer les voies de communication aboutit, dans le domaine des voies d'eaux et des canaux, à un éparpillement des projets et des crédits. Le mouvement de la « Loire navigable » qui se constitue vers 1892 ne parvient pas non plus à trouver la solution entre l'amélioration de la navigabilité du fleuve et la création d'un canal latéral. Seule, la mise en place d'épis noyés à partir de 1904 donne quelques résultats satisfaisants. Il s'agit là encore de

17 - Camille Bloch, *La Loire d'autrefois*, op. cit., p. 47.

18 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35. «Compte de la situation du service de la Loire au premier juillet 1880».

19 - *Ibidem*, 121 S 35. «Compte de la situation du service de la Loire au premier juillet 1885».

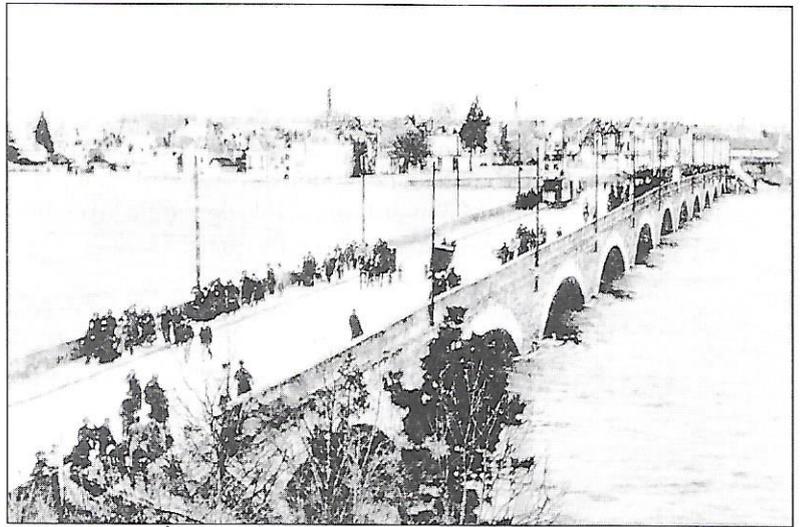
maintenir une hauteur d'eau suffisante sans provoquer d'aggravation lors des crues. Ce système consiste à planter des pieux et à les couvrir d'enrochements en formant de longues lignes qui s'avancent dans le lit de la Loire, de la rive jusqu'à la limite du chenal, en suivant un angle de 80° par rapport à la direction du courant. Si ce principe remplit son rôle, il arrive tardivement. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la marine a quasiment disparu du fleuve et les quelques mariniers que l'on peut encore rencontrer à ce moment naviguent essentiellement sur les canaux.

### Nouveaux ponts et nouveaux ports : remèdes ou placebos ?

À défaut de pouvoir contrôler le fleuve, un vaste mouvement de modernisation des infrastructures nécessaires à la marine de Loire se met en place.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, on assiste à un véritable effort de construction et de rénovation des ports, des quais et des ponts. Les ponts sont un véritable obstacle à la navigation et les Ponts-de-Cé ont la réputation d'être particulièrement dangereux. De nombreux observateurs réclament des améliorations. C'est le cas de la chambre de commerce d'Orléans qui écrit en 1839 au préfet du Loiret : «Les Ponts-de-Cé et de Beaugency sont si dangereux que nous n'hésitons pas à compter sur votre appui pour demander au gouvernement les améliorations qui peuvent les rendre faciles<sup>20</sup>.» Cette requête est suivie d'une description alarmante de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les vieux ponts de la ville. Alors les rapports des ingénieurs se succèdent. Tous corroborent les observations de la chambre de commerce. Le 15 septembre 1845, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées écrit au préfet : «Depuis que le service de la Loire m'a été confié, je n'ai cessé de signaler les Ponts-de-Cé comme l'obstacle le plus dangereux que rencontre la navigation», il poursuit, «Je n'ai jamais franchi ces malheureux ponts sans entendre s'élever du bateau à vapeur une clameur générale et un concert de malédiction<sup>21</sup>.»

Ainsi, les travaux débutent dès 1844 avec la construction d'une arche marinière sur le pont Saint-Aubin suivie en 1846 de la mise en place d'une autre arche marinière sur le



pont Saint-Maurille. Ces arches sont de simples passerelles en bois ou en fer surélevées par rapport à l'ensemble des vieilles arches du pont pour faciliter le passage des bateaux. Elles se développent sur tout le cours du fleuve en cette période où la marine connaît une forte recrudescence de son trafic et où elle doit améliorer son rendement. Mais ces arches sont rapidement jugées insuffisantes. La chambre de commerce d'Orléans réclame depuis le début la reconstruction des ponts. Appuyée par les compagnies de bateaux à vapeur, dont le poids politique est autre que celui des mariniers traditionnels, elle obtient gain de cause et les travaux de construction du pont Saint-Aubin commencent en mars 1847, ceux du pont de Saint-Maurille le 4 septembre de la même année. Le 31 octobre 1848 le grand pont de Saint-Maurille est terminé (Fig. 8). Reconstitue quatre-vingts mètres en amont du vieux pont, il présente des arches plus larges et plus hautes afin de favoriser la navigation et moins d'un an après, en septembre 1849, les travaux de démolition de l'ancien pont peuvent commencer.

Dans l'élan de la modernisation, de nombreuses villes riveraines du fleuve entreprennent des travaux de rénovation des quais et des ports. Quarante ports sont construits ou reconstruits entre 1836 et 1891 en Maine-et-Loire<sup>22</sup>. On peut citer ceux de La Bohalle en 1846, Gennes en 1850 ou Saint-Clément-des-Levés en 1862<sup>23</sup>.

Pour les Ponts-de-Cé, il s'agit d'une nécessité. Les travaux de reconstruction des ponts ont fortement endommagé et même

Fig. 8 : Le pont Saint-Maurille. L'obstacle des hautes eaux. Remarque le faible espace entre l'eau et les voûtes. Arch. dép. Maine-et-Loire, 6 Fi 3600. Cl. C. Cussonneau.

20 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6794, *Observations de la chambre de commerce d'Orléans et de la marine de la Loire, sur les améliorations à apporter au cours de ce fleuve*. Orléans, Pellisson-Niel, 1839, p. 12.

21 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6658.  
22 - Philippe Cayla, «Marinier de Loire», dans *Anjou. Cadre naturel, Histoire, Art, Littérature, Langue, Économie, Traditions populaires*, Le Puy-en-Velay, Christine Bonneton Éditeur, p. 120.

23 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 35.

## LE MÉTIER DE MARINIER

24 - *Ibidem*, 121 S 57.

25 - *Ibid.*, 121 S 74.

26 - *Ibid.*, 121 S 73.

27 - Arch. nat., F<sup>14</sup> 6659.

28 - Arch. dép. Maine-et-Loire, 121 S 73.

parfois rendus inutilisables les vieilles cales naturelles rarement aménagées. Le 9 juillet 1849, une pétition d'habitants de la commune dans laquelle figurent de nombreux mariniens comme Louis Brazier, Pierre Joubert, Lecouffre, Rousseau, Legagneux... est adressée au préfet de Maine-et-Loire<sup>24</sup>. Elle demande le rétablissement des ports et des quais.

«D'après les travaux en voie d'exécution pour les ponts, presque tous les ports qui jusqu'à présent avaient suffi au déchargement des bateaux sont détruits sans espoir de jamais les voir rétablir puisque les murs s'élèvent à pic là où autrefois existaient des cales naturelles. Cet état de choses doit causer une gêne très grande à la marine et un préjudice incalculable aux intérêts de la commune. En effet on ne pourra plus charger ni décharger les bateaux qui se verront forcés de chercher d'autres ports et par conséquent notre pays se trouvera privé du bénéfice de la consommation continue de la marine.»

Aussi, le 22 août 1850, le ministre des Travaux Publics autorise l'exécution du projet «comprenant le rétablissement des chemins de halage, des ports, des rampes d'accès, et la régularisation du lit du fleuve<sup>25</sup>».

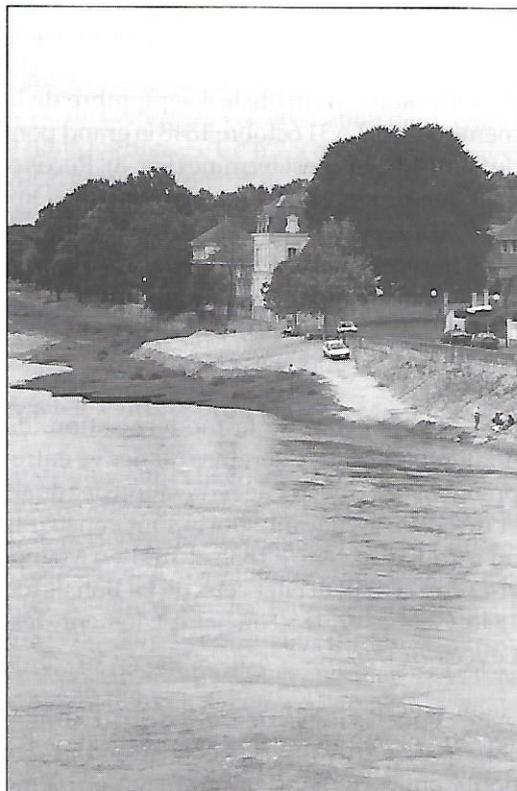


Fig. 9 : Le port Denoue.  
Cl. S. Godard.

Le port de la Fillerie fait le premier l'objet de travaux. Situé sur la rive gauche du fleuve à environ cent cinquante mètres en amont du pont de Saint-Maurille, il consiste en un simple arrivage incliné d'environ huit centimètres par mètre non revêtu d'empierrement ni de pavage. «Aussi est-il à peu près complètement impraticable dans les temps de pluie<sup>26</sup>». Ce port est important car il s'y fait des embarquements considérables d'ardoises. La commune décide alors de l'agrandir en rachetant les terrains alentours et de l'aménager d'une plate-forme de dix mètres de largeur et d'un glacis de cinq centimètres de pente par mètre, renforcé par des enrochements.

C'est ensuite le port Denoue (ou des Noues) qui nécessite de nouveaux aménagements (Fig. 9). Placé sur la rive droite du bras de Saint-Maurille, dans la section de l'Île, en aval du nouveau pont, c'est vers lui que s'est transporté le talweg à la suite de la démolition des vieilles ruines du pont des Aireaux, ancienne route de Brissac. C'est pourquoi on lui donne priorité sur la reconstruction de l'ancien port principal des Ponts-de-Cé, le port du Grand-Large (une priorité qui était aussi demandée par la commission ardoisière). Le nouveau port s'étend sur une longueur de cinquante mètres. Il est composé d'une cale en tablier de douze mètres de large et d'une plate forme pavée de dix mètres de large s'arrondissant en quart de cercle à ses extrémités. Il s'accompagne d'un quai pavé sur plusieurs dizaines de mètres et large d'environ huit mètres<sup>27</sup>.

En relation avec la reconstruction du port Denoue, on améliore la gare de la Boire-Salée qui doit servir de refuge pour les bateaux en période de glaces (Fig. 10). Un canal de huit mètres cinquante de largeur et de soixante centimètres au-dessous de l'étiage est creusé dans le bras de Loire qui sépare l'île Forte et l'île du Château<sup>28</sup>. La gare s'élargit aux abords de la place du marché (île Forte) afin d'offrir un lieu de stationnement plus considérable. Pour faciliter les débarquements, le talus est protégé par un perré muni d'un escalier. Pour favoriser le transport des marchandises et le commerce, la Boire-Salée et le port Denoue sont reliés par deux voies. La première est constituée par l'ancienne traverse des Ponts-de-Cé qui joignait le vieux pont Saint-Maurille, permettant la communi-



Fig. 10 : La gare de la Boire Salée. Arch. dép. Maine-et-Loire, 4 Fi 1489. Cl. C. Cussonneau.

cation par roulage, la seconde contourne l'île Forte. Il s'agit d'un nouveau chemin de halage, conçu conformément à l'édit de 1783 réglementant la circulation sur la Loire. Aussi prescrit-on «l'enlèvement sur ces rives des murs, arbres, haies et clôtures qui existent dans la largeur de 14 pieds [3 mètres]».

En 1862, c'est le port de la Copardière qui fait l'objet d'améliorations. Placé sur la rive gauche du fleuve, face à l'île Courgain (ou Gourgan), c'est un port assez éloigné du centre de l'agglomération et les travaux ne sont que de peu d'envergure.

À la suite de cette série de travaux, l'aspect de la ville se trouve largement modifié. L'incommodité présentée, sur la rive gauche du bras de Saint-Maurille, par le port du Grand-Large et le quai Saint-Maurille, pousse la municipalité à entamer un nouveau programme de rénovation. Les aménagements du port ne commencent qu'en 1886, ceux du quai en 1890 mais ils ne concernent plus réellement la marine moribonde. Les ingénieurs insistent plutôt sur les conditions d'hygiène et de salubrité présentées par les lieux.

Ainsi, si les marinières sont toujours à la merci des caprices de la Loire, ils voient s'améliorer les conditions de travail dans des ports modernisés. Mais sur ce fleuve indomptable, ce sont des bateaux de bois qui circu-

lent. Ces bateaux évoluent très lentement et restent encore très proches de la gabare traditionnelle du XVIII<sup>e</sup> siècle. Quant aux techniques de navigation, elles aussi séculaires, elles ne semblent pas parvenir à se moderniser avant l'extrême fin du siècle.

#### Des bateaux de bois, des techniques de navigation séculaires

L'arrivée des premiers bateaux à vapeur sur la Loire en 1822 à Nantes<sup>29</sup> puis sur la Maine à Angers laisse supposer de beaux jours pour la marine ligérienne. Ces vapeurs font l'objet d'énormes évolutions technologiques. Dès 1833 ils se munissent de coques en fer<sup>30</sup>, dont le tirant d'eau n'est guère supérieur à celui des chalands traditionnels et l'usage d'une force artificielle, la vapeur, permet de naviguer à la remonte en l'absence des vents. Pourtant, la marine marchande séculaire voit les cheminées et les roues à aubes d'un mauvais œil et n'apprécie pas cette concurrence, en particulier celle des remorqueurs qui dès 1825<sup>31</sup> commencent à transporter des marchandises alors que les différentes compagnies de bateaux à vapeur orientent leur trafic vers le transport de passagers. Peu de marinières acceptent d'avoir recours à la traction d'un remorqueur pour tirer leur chaland, le prix est trop élevé et les innovations de ces nouvelles embarcations ne parviennent pas à trouver leur place sur les bateaux de la vieille marine marchande.

29 - La Loire est le premier bateau à vapeur à naviguer à Nantes. Il a été construit par les chantiers Guibert pour le compte de Stroble et Fenwick. Cf. H.-E. Williamson, *Les bateaux à vapeur sur la Loire, 1822-1852*, Observatoire de la Loire de Saint-Florent-le-Vieil, 1956, 101 p.

30 - Le *Vulcain*, imaginé par l'ingénieur-mécanicien anglais Thomson à Orléans.

31 - Le *Remorqueur*, à Nantes.