



HAL
open science

Le Général, le duc et l'ingénieur. Aux origines de l'aménagement de l'estuaire de la Loire (XVII^e -XVIII^e siècle)

Geneviève Massard-Guilbaud

► To cite this version:

Geneviève Massard-Guilbaud. Le Général, le duc et l'ingénieur. Aux origines de l'aménagement de l'estuaire de la Loire (XVII^e -XVIII^e siècle). Jean-Paul Barrière, Régis Boulat, Alain Chatriot, Pierre Lamard, Jean-Michel Minovez (dir.). Les Trames de l'histoire : entreprises, territoires, consommations, institutions. Mélanges en l'honneur de Jean-Claude Daumas. , Presses universitaires de Franche-Comté, 2017. hal-01660341

HAL Id: hal-01660341

<https://hal.science/hal-01660341>

Submitted on 10 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Cet article est paru dans Jean-Paul Barrière, Régis Boulat, Alain Chatriot, Pierre Lamard, Jean-Michel Minovez (dir.), *Les trames de l'histoire : entreprises, territoires, consommations, institutions. Mélanges en l'honneur de Jean-Claude Daumas*. Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2017, p. 473-483.

Le Général, le duc et l'ingénieur. Aux origines de l'aménagement de l'estuaire de la Loire (XVII^e-XVIII^e siècle)

Geneviève MASSARD-GUILBAUD

Entre 1920 et 1940, la ville de Nantes connut des aménagements d'une très grande ampleur, appelés localement les « comblements ». Ces derniers consistèrent à combler deux des quatre bras de la Loire, ceux qui passaient en centre-ville et dans lesquels venait se jeter l'Erdre, importante rivière venue du nord, que l'on détourna dans un tunnel¹. Ces comblements bouleversèrent la topographie nantaise. La recherche des raisons pour lesquelles on en était arrivé à ce que les Ponts et Chaussées présentèrent alors comme un désastre inévitable m'a progressivement amenée à m'intéresser à l'estuaire ligérien. C'est là, en effet, que commencèrent, deux siècles plus tôt, les travaux qui menèrent aux comblements de Nantes. Mes recherches m'ont d'abord conduite au XIX^e siècle et à la guerre à laquelle se livrèrent les villes de Nantes et de Saint-Nazaire et leurs chambres de commerce respectives, par aménagement de l'estuaire interposé, puis aux siècles de l'Ancien Régime et aux premières opérations d'aménagement du fleuve².

Je n'ai pas eu besoin, pour cela, de recourir aux archives antérieures à la Révolution, qui ne me sont pas familières. Au milieu du XIX^e siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont en effet procédé à un recensement minutieux et à la recopie de tous les documents concernant les travaux effectués par leurs prédécesseurs. C'est sur le copieux corpus d'archives qu'ils ont compilé que j'ai travaillé³.

¹ On trouvera un premier aperçu de mes recherches sur ce sujet dans « Du risque "naturel" comme outil de légitimation de l'aménagement territorial. Nantes 1850-1950 », Anne-Marie GRANET-ABISSET et Stéphane LE GAL (dir.), *Les Territoires du risque*, Grenoble, PUG, 2015, p. 69-98.

² Je remercie mes collègues modernistes Stéphane Durand et Patrick Fournier pour leur relecture. Les erreurs éventuelles restent évidemment miennes.

³ Les archives citées dans cet article sont donc des copies manuscrites, certifiées conformes, conservées aux Archives départementales de Loire-Atlantique – désormais ADLA – sous les cotes 3S1030 à 3S1050. Les originaux se trouvent dans les séries C des ADLA ou DD des Archives municipales de Nantes – désormais AMN.

Il n'existe pas, pour l'estuaire ligérien (ou Loire maritime), de travaux similaires au livre remarquable de Roger Dion sur la Loire fluviale⁴. Étudiant les aménagements apportés au fleuve depuis le Moyen Âge, Dion montre comment ces travaux, censés avoir pour finalité la protection des populations contre les crues, furent en réalité entrepris pour des raisons beaucoup plus prosaïques (l'agrandissement des domaines cultivés), au mépris des savoirs traditionnels des riverains, et poursuivis pendant des siècles malgré leur inefficacité. Pour la Loire maritime, le seul travail qui recoupe mes propres recherches sur cette période est un mémoire de DES de 1967 dont je n'ai repéré l'existence qu'après avoir pratiquement achevé la rédaction du présent article⁵. Excessivement détaillé, ce mémoire m'a permis de préciser certains points, mais les rares analyses qu'il propose sont aux antipodes des miennes – l'évolution dans la perception de l'environnement depuis un demi-siècle est flagrante.

Pour ma part, je n'ai pas considéré *a priori* les aménagements effectués dans l'estuaire ligérien comme des progrès *nécessaires*. J'ai plutôt tenté de saisir les rapports de force qui les ont rendus possibles, les enjeux économiques et sociaux qu'ils recouvrent, la vision de la rivière qui les sous-tend et les conséquences à long terme de ces travaux sisyphéens. Ces aménagements ont, en effet, eu des conséquences négatives majeures, sans pour autant atteindre leurs objectifs de façon durable : conséquences pour l'estuaire lui-même, qui est aujourd'hui l'objet d'un plan de restauration consistant globalement à défaire ce qui a été fait à grands frais depuis environ trois siècles⁶, mais aussi pour les populations riveraines, largement impactées, et enfin pour la ville de Nantes elle-même.

Il n'était évidemment pas possible de présenter ici l'ensemble des résultats d'une recherche qui couvre plusieurs siècles. C'est la façon dont la question de l'estuaire fut appréhendée sous l'Ancien Régime qui sera abordée. On discernera le rôle joué par les différents acteurs et le type de débats auquel l'aménagement donna lieu. On verra aussi comment les questions réputées techniques cachaient en réalité des enjeux économiques et sociaux, et comment les choix faits en matière d'aménagement du fleuve ne correspondaient guère à un introuvable « intérêt public », mais à celui de groupes sociaux limités, mais puissants.

⁴ Roger DION, *Histoire des levées de la Loire*, Paris, 1961 [éditeur non indiqué]. Il s'agit d'une réédition partielle de sa thèse sur le Val-de-Loire publiée en 1934.

⁵ Jean-Pierre ROUSSEAU, « Les conditions de navigation sur la Basse-Loire au XVIII^e siècle », mémoire de DES, Univ. de Nantes, 1967 ; Paul JEULIN, *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic du port de Nantes depuis ses origines*, Paris, PUF, 1929, reste une référence ; Bernard MICHON, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, s'intéresse plus à la géographie des liens commerciaux qu'à l'estuaire.

⁶ <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/pourquoi-intervenir-dans-le-lit-a99.html>, consulté le 11 oct. 2016.

Les enjeux de l'aménagement de l'estuaire ligérien

La ville de Nantes, située à une soixantaine de kilomètres de l'océan, doit sa localisation aux facilités qu'offrait le site pour traverser la Loire : un archipel d'îles plus ou moins parallèles barraît, dès l'Antiquité, le lit du fleuve, constituant le point de franchissement le plus aisé depuis l'embouchure⁷. Le site est aussi celui de la confluence avec la Loire de deux rivières importantes, l'Erdre au nord et la Sèvre au sud. Les marchandises venant du Poitou, de la Bretagne et de la vallée de la Loire se rencontraient donc là, dans ce site qui fut longtemps le point de rupture de charge entre les trafics fluvial et maritime.

L'estuaire de la Loire ne fut pourtant à aucune époque propice à la navigation. Les dynamiques estuariennes, pratiquement inconnues avant la seconde moitié du XX^e siècle, sont très complexes, et celles de la Loire le sont plus que tout autres. Aux déplacements de sable entraînant la formation d'atterrissements nombreux et changeants, à la mobilité du chenal de navigation, au rehaussement des fonds et à l'ensablement des ports s'ajoutent les accumulations turbides appelées « bouchons vaseux », qui se déplacent en fonction du débit et de la saison⁸. Du fait de l'ensablement, les Nantais furent, depuis longtemps, amenés à déplacer leurs ports toujours plus loin vers l'aval. Ainsi le principal port nantais, créé au VI^e siècle par l'évêque Félix et initialement situé au lieu-dit Richebourg, glissa-t-il progressivement vers l'ouest⁹ : au XIII^e siècle, il était situé un peu plus en aval, quai Maillard, et au XVI^e, tandis que le commerce maritime prenait le pas sur le commerce fluvial, il s'installait pour trois siècles au lieu-dit la Fosse, à l'extrémité ouest de Nantes. Aujourd'hui, c'est plus près encore de l'embouchure que s'étend « Nantes-Saint-Nazaire Port ».

Les hommes ne ménagèrent pourtant jamais leurs efforts pour améliorer la navigabilité de l'estuaire. Les tentatives en ce sens s'échelonnèrent du Moyen Âge au XX^e siècle, avec des temps forts dans les deuxièmes moitiés du XVIII^e et du XIX^e siècles et dans l'entre-deux-guerres. La première tentative connue de creusement du lit date du règne du duc Jean IV (1364-1399), qui « entreprit, avec le concours des marchands de Nantes, d'approfondir le chenal de la Loire, de manière à permettre aux chalands d'un tonnage élevé de remonter jusqu'au port de cette ville »¹⁰.

⁷ Jacques SANTROT, « Au temps d'Argiolatus, Nantes, Rezé et le port des Namnètes », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 115-1, 2008, p. 55-97, p. 71.

⁸ Jacques GRAS, « Les conséquences de l'aménagement du chenal fluvial sur la géographie de l'ensemble estuarien de la Loire », *Villes et Ports. Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*. Paris, éd. du CNRS, 1979, p. 463-482. Voir aussi, dans le même volume : François OTTMAN, « Aménagement des estuaires et préservation du milieu naturel », p. 423-444.

⁹ Michel LAUNAY, « Les travaux d'urbanisme à Nantes, de Saint-Félix au VI^e siècle », mémoire de DES, Univ. de Nantes, 1962 ; Noël-Yves TONNERRE, « Le Haut-Moyen-Âge, V^e-XIII^e s. », in Paul BOIS, (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 47-76 ; Roger JOXE et Jean CASEVITZ, « Nantes, la ville et l'industrie. », *Annales de Géographie*, t. 38, 213, 1929, p. 230-245.

¹⁰ Jules MATHOREZ, « Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne », *Bulletin Hispanique*, t. 14, 2, 1912, p. 122.

Si Jeulin estime qu'à la fin du XVI^e siècle, l'état de l'estuaire était encore excellent¹¹, d'autres témoignages incitent à nuancer fortement ce jugement¹². Jeulin mentionne une opération de désensablement du port de Nantes en 1624¹³. Celle-ci ne dut pas être d'une grande efficacité puisqu'un document daté du 25 février 1625 atteste la persistance des difficultés. Il s'agissait d'un inventaire des réparations à apporter aux infrastructures urbaines, qui signalait la présence de bancs de sable entravant la navigation¹⁴. Il ne fut pas suivi d'effets, vraisemblablement en raison d'une incapacité à financer les travaux.

En 1646, un dénommé Jean Eon rédigea un long plaidoyer en faveur du commerce maritime, *Le Commerce honorable*¹⁵. Le chapitre dix comportait une description des multiples avantages présentés par la ville de Nantes dans ce domaine. Il se terminait néanmoins par ces lignes :

Il n'y a qu'une seule chose à regretter ou plutôt à désirer pour le comble des avantages & commoditez qu'à la ville de NANTES pour la Navigation, qui est que le canal de la rivière fût assez profond depuis l'embouchure de la mer jusques dans la FOSSE, pour y amener les grans vaisseaux. Mais outre que la plupart du tems les vaisseaux de deux et trois cens tonneaux y montent, les Nantois esperent en bref y donner ordre, & le rendre capable de recevoir les plus grans vaisseaux [...]¹⁶.

Quoi qu'en aient dit les négociants qui espéraient « y donner ordre », l'économie nantaise n'était pas excessivement affectée par les difficultés de navigation puisque le XVIII^e siècle fut celui de l'apogée du grand commerce colonial. Il est vrai que seuls les navires de 150 à 180 tx pouvaient remonter jusqu'à Nantes, et seulement s'ils étaient de construction hollandaise, celle-ci exigeant moins de profondeur. La cargaison des navires de 300 et 400 tx devait être transbordée dans l'un des avant-ports de l'estuaire vers des gabarres à fond plat¹⁷. Ces transbordements compliquaient évidemment l'activité. Mais, surtout, ils augmentaient les coûts, ce qui ne faisait pas l'affaire des négociants. Le procès-verbal de 1625 cité plus haut allait jusqu'à prétendre que « le profict de la marchandise n'y [pouvait] suffire ». À la fin du XVIII^e siècle, Perronet, dont on verra plus bas le rôle qu'il joua dans cette affaire, estimait à trente à quarante sols par tonneau le coût de la décharge et du transport des marchandises de Paimboeuf à Nantes, ajoutant que ce coût devait être intégré dans le prix des marchandises¹⁸. C'est donc pour augmenter leur marge, et

¹¹ JEULIN, *L'évolution...*, *op. cit.*, p. 64.

¹² MICHON, *Le Port...*, *op. cit.*, p. 80 *sq.*

¹³ JEULIN, *L'évolution...*, *op. cit.*, p. 164.

¹⁴ ADLA 3S1041.

¹⁵ Jean EON, *Le Commerce honorable, ou considérations politiques, contenant les motifs de nécessité, d'honneur, et de profit qui se treuvent à former des Compagnies de personnes de toutes conditions pour l'entretien du Négoce de mer en France composé par un Habitant de la ville de Nantes*, Nantes, le Monnier imprimeur du roi, 1646, XIV ff., 361 p.

¹⁶ *Ibid.*, p. 322.

¹⁷ Un point détaillé sur ce sujet dans MICHON, *Le Port...*, *op. cit.* chap. 3.

¹⁸ ADLA 3S1041. Jean-Rodolphe PERRONET, « Mémoire concernant la rivière de Loire », daté du 29 août 1770.

non parce que le commerce périlait, qu'armateurs et négociants souhaitaient voir l'estuaire aménagé.

Les constructeurs nantais de navires les rejoignaient dans cette demande. Le port s'ensablant toujours plus, il leur devenait difficile de mettre à l'eau les bateaux qu'ils avaient construits. Ceux-ci devaient d'abord être déposés sur une sorte de berceau flottant qui les descendait jusqu'à Paimboeuf.

En 1663, un ingénieur hollandais envoyé par Colbert avait proposé d'établir un canal de Nantes à la mer moyennant la concession d'un droit de tonnage. Le roi en avait accepté le principe et recommandé une étude, qui n'eut pourtant jamais lieu¹⁹. Une compagnie – hollandaise également – proposait, elle, de rendre la Loire constamment navigable sous la seule condition que le port de Saint-Nazaire, qui n'était alors qu'un petit havre naturel, lui fût ouvert en franchise²⁰. La proposition n'eut pas plus de suite.

L'état du fleuve contrariait aussi les projets de la municipalité nantaise. Le bras de Loire le plus septentrional, où venait se jeter l'Erdre et où se faisait l'essentiel du commerce fluvial, tendait en effet à s'assécher en période de basses eaux. En 1718, la Ville s'adressa à l'intendant Feydeau de Brou pour lui faire connaître « le malheur qui menace la ruine du commerce de ladite ville » et lui demander d'envisager la construction d'une jetée qui rabattrait l'eau vers ce bras. C'est que de grands travaux d'urbanisme étaient en cours à Nantes, sous la houlette du maire Gérard Mellier (1720-1729). Parmi ceux-ci figurait l'urbanisation de l'île de la Saulzaie (future île Feydeau), située dans le bras menacé d'assèchement. En 1722, la Ville acquit ce qui n'était alors qu'un modeste îlot et le choisit pour un ambitieux programme de lotissement, vingt-quatre hôtels qui seraient bientôt occupés par de riches armateurs. Le succès de l'opération exigeait évidemment que cette île soit bien, à toutes les époques, entourée d'eau — et non de bras plus ou moins à sec et malodorants. Le maire et les échevins débattaient donc des moyens qui permettraient de remettre le bras nord « en état de servir comme par le passé à la navigation et au bien du commerce de cette ville »²¹. L'intendant lui-même reconnaissait que la dépense serait trop lourde pour le budget de la ville mais se demandait si « les marchands de la fosse ne seraient pas dans le sentiment de contribuer à cette dépense »²².

En quelques décennies on vit alors se succéder les projets de Thévenon, ingénieur directeur des Ponts et Chaussées de Bretagne (1718 et 1725), Goubert, ingénieur des Ponts et chaussées

¹⁹ Lettre au gouverneur de la Meilleraye citée par Henri MORET, *Histoire de la ville de Saint-Nazaire*, t. 3, *Début XIX^e siècle- début XX^e siècle*. Cressé, Éd. des régionalismes, 2011 [1925], p. 29 ; voir aussi ROUSSEAU, *Les conditions...*, *op. cit.*, p. 45.

²⁰ *Ibid.*

²¹ ADLA 3S1041.

²² AMN DD159, cité par ROUSSEAU, *Les conditions...*, *op. cit.*, p. 41.

(1719), Lafond, ingénieur du roi mandaté par le Conseil de la Marine (1721), Vigneu, « Secrétaire de Commerce de Nantes »²³ (1738 et 1749), Abeille, ingénieur en chef de la province (1738), de Caux (1746), Pelletier, ingénieur du roi pour la Marine (1746, 1747 et 1749), Charon (1748)²⁴. Il serait fastidieux de détailler le contenu de tous ces projets, mais si l'on excepte ceux qui préconisaient d'éviter la partie la plus difficile de la Loire (par creusement d'un canal reliant Paimboeuf à Nantes, par exemple), toutes relevaient de la même conception de l'hydraulique. Il s'agissait toujours d'améliorer la navigabilité en forçant l'eau à passer dans un chenal étroit. La force du courant ainsi créé entraînerait le sable vers la mer, pensait-on, ce qui empêcherait la formation de hauts-fonds. Les nuances entre les projets portaient sur l'emplacement du « vrai » chenal (celui qu'il fallait laisser libre) et sur les moyens de condamner les autres.

La proposition de Thévenon (1725) fut présentée à l'Académie des Sciences et obtint un rapport favorable mais les États de Bretagne ne consentirent pas pour autant à la financer. Celle de Pelletier (1749) fut adoptée par les États et par le Conseil, mais ne vit pas plus le jour. Si aucune proposition n'aboutit, c'est d'abord parce que les sommes nécessaires étaient considérables. Les devis s'échelonnaient de quelques dizaines de milliers à quelques millions de livres (huit millions pour la plus coûteuse). Mais c'est aussi, et peut-être plus encore, parce qu'aucun accord ne se dégageait sur la façon de répartir les dépenses.

Le rôle des institutions locales : le Général de commerce et la Ville de Nantes

Les parties susceptibles de contribuer au financement des travaux étaient diverses. Les premiers intéressés étaient évidemment les armateurs et les négociants, regroupés dans le Général de commerce, ancêtre de la chambre du même nom. Cette institution consulaire était apparue en 1564 en tant que tribunal d'attribution dont le rôle était, en principe, limité aux contentieux commerciaux. Dans les faits, le Général était une assemblée des négociants en gros et des armateurs présidée par le juge de ce tribunal. Le Général représenta jusqu'en 1791 les intérêts de ces professions. Mais il ne le faisait qu'officieusement, toutes les tentatives de transformation en véritable chambre de commerce ayant échoué²⁵.

En 1721, les « juge et consuls », comme ils signaient usuellement, demandèrent à la Communauté de Nantes de « renouveler ses représentations au Conseil » aux fins de faire déblayer la rivière de ses sables²⁶. En 1734, ils publiaient un *Mémoire sur le comblement de Nantes à la*

²³ Il s'agit du secrétaire du « Général de commerce ». Sur cette institution, voir *infra*.

²⁴ Le corps d'origine de Charon et de Caux ne m'est pas connu.

²⁵ Maurice QUENET, « Le Général de commerce de Nantes. Essai sur les institutions corporatives coutumières des négociants au XVIII^e siècle », thèse de droit, Univ. de Nantes, 1973.

²⁶ AMN DD159, cité par ROUSSEAU, *Les conditions...*, *op. cit.*, p. 43.

mer qui rendait publique leur inquiétude sur l'état de l'estuaire²⁷. Parmi les nombreuses études effectuées sur le sujet, celles de 1738 et de 1745 avaient été financées par le Général de commerce. Bien que ses attributions légales n'aient pas inclus les travaux publics, son attitude était considérée comme légitime. Les projets d'aménagement lui étaient d'ailleurs toujours soumis pour avis, comme lui étaient soumises toutes les questions économiques locales.

La question se pose donc de savoir dans quelle mesure les négociants et armateurs, prompts à donner leur avis ou à faire connaître leurs besoins, étaient également prêts à participer au financement de travaux qui leur bénéficiaient au premier chef. En 1721, le maire de Nantes, Mellier, écrivait au maréchal d'Estrées, gouverneur de la ville et lieutenant général de Bretagne mais aussi codirecteur de la Compagnie des Indes dont les entrepôts s'alignaient le long de la Fosse, que l'entreprise consistant à ramener toute l'eau de la rivière vers le centre de la ville et la Fosse était « si nécessaire, et le projet [...] si agréable au Commerce de cette ville²⁸ » qu'il ne doutait pas que marchands et riverains de l'estuaire accepteraient de participer à son financement. Les choses n'étaient pourtant pas si simples.

Dans leurs projets, les ingénieurs Lafond et Pelletier avaient suggéré un moyen de financer les travaux : autoriser la compagnie qui effectuerait les travaux à percevoir un droit proportionnel à la charge des vaisseaux : vingt sous par tonneau pour tous les navires entrant et sortant d'un port de l'estuaire dans le projet Pelletier. Opposés à cette solution, les négociants avançaient différents arguments : jamais semblable droit ne suffirait à couvrir les dépenses engagées ; le bénéfice des travaux serait de toute façon provisoire, et quand le sable serait revenu, la taxe, elle, persisterait ; surtout, un projet aussi important ne pouvait être, à leurs yeux, qu'une entreprise royale. Pour financer les travaux, ils suggérèrent au roi de les faire exécuter par l'infanterie, une année où la production agricole de la Bretagne serait abondante (pour nourrir les troupes avec les surplus). D'ailleurs, à les en croire, l'exploitation des atterrissements que les travaux ne manqueraient pas de créer rapporterait aussi beaucoup d'argent à la Couronne. Et si vraiment il fallait créer un nouvel impôt pour compléter ces rentrées, il conviendrait d'imposer les riverains, qui tireraient grand profit du nouvel état de la rivière, voire, comme on l'avait fait pour Bayonne ou La Rochelle, de mettre à contribution tout le royaume. Une seule solution n'était pas envisageable à leurs yeux : imposer le trafic, car les étrangers « se rebutent aisément des moindres charges et [porteraient] leur commerce ailleurs »²⁹. Négociants et armateurs plaidaient donc pour l'aménagement de l'estuaire mais estimaient que celui-ci devait être financé par les seuls fonds

²⁷ ADLA C671, cité par ROUSSEAU, *ibid.*, p. 27.

²⁸ ADLA 3S1041.

²⁹ ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 63.

royaux. Leur unique contribution eut lieu en 1754. Trente-six d'entre eux réunirent 8 640 £ qui servirent à un relevé des fonds.

Quant à la Communauté de Nantes, dont on a vu l'intérêt qu'elle portait elle aussi à l'accessibilité de son port, elle s'était fait concéder par un arrêt du Conseil du 21 mars 1758, « tous les terrains qui sont et seront atterris dans le lit de la Loire au moyen des travaux qu'elle a faits [...] »³⁰. Mais, en 1762, le maire Joubert du Collet écrivait que le revenu qu'elle en tirait était encore très modeste et que « conséquemment elle ne [serait] pas sitôt en état de travailler aux réparations des travaux déjà faits et elle pourra[it] encore moins en ajouter de nouveaux »³¹. Elle contribua pourtant à ces travaux en 1766, à hauteur de 5 000 £³².

L'engagement de la Couronne et des États de Bretagne

Si les autorités centrales du royaume ou celles de la province refusaient de prendre en charge la totalité des travaux, elles ne se désintéressaient pas pour autant de la situation. Au sommet de l'État tout d'abord, plusieurs épisodes attestent l'intérêt que la monarchie prêtait à l'existence de ports à la fois susceptibles d'accueillir le grand commerce maritime et bien reliés à l'intérieur du pays. L'édit de mars 1632 par lequel le cardinal de Richelieu se faisait attribuer par le roi Louis XIII le gouvernement de la province de Bretagne indiquait ainsi :

[...] [N]ous avons dessein de restablir un jour ledit commerce avec une puissance maritime convenable à la dignité de notre couronne, grandeur et richesse de cet état [...]. L'exécution duquel désirant promouvoir et lui rendre d'autant plus facile, nous avons eu pour agréable avec le gouvernement de ladite province, qu'il ait encore celui de nos ville et château de Nantes laquelle ville étant située assez proche de la mer et sur la rivièrre de Loyre est plus propice qu'aucune autre province à establir un grand commerce au bien et avantage de notre royaume qui un jour pourra tirer de grandes commandites par le moyen de ladite rivièrre de Loyre [...]³³.

La situation financière de la monarchie et les priorités du principal ministre étant alors ce qu'elles étaient, on n'est cependant pas surpris que rien de significatif n'ait été entrepris du vivant de Richelieu pour faciliter l'accessibilité du port de Nantes.

En 1713, l'intendant de Bretagne Ferrand reçut ordre de se renseigner sur « le commerce quy se fait à Nantes [...] et de luy marquer les moyens les plus propres pour l'augmenter et le soutenir ». L'intendant réunit les consuls pour se concerter avec eux, mais rien ne sortit de cette réunion.

L'intérêt de la monarchie pour l'estuaire se manifesta de nouveau sous Louis XV avec la nomination au poste de lieutenant-général de Bretagne, en avril 1753, d'Emmanuel-Armand de

³⁰ PERRONET, « Mémoire... », *op. cit.*

³¹ AMN DD161, cité par ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 88.

³² *Ibid.*

³³ ADLA 3S1035.

Vignerot du Plessis-Richelieu, duc d'Aiguillon. D'Aiguillon chargea rapidement Magin, ingénieur de la Marine, de procéder à « l'amélioration » de la Loire. Cette attitude concorde avec le reste de la politique volontariste de d'Aiguillon pour la Bretagne : aménagement du réseau routier, remise en ordre des Ponts et Chaussées, réorganisation de la corvée³⁴...

De leur côté, les États de Bretagne, qui avaient dans un premier temps refusé de financer le projet de Thévenon, manifestèrent leur intérêt pour la question de l'estuaire en ordonnant l'étude de l'ingénieur Abeille (1738) et en votant pour sa mise en œuvre la somme de 40 000 £. Rien ne fut pourtant entrepris. Les États votèrent néanmoins la même somme en 1754. Ils firent de même en 1756, 1758, 1760, 1762 et 1766, finançant ainsi les travaux de Magin. Ils accordèrent encore 3 000 £ en 1769. Au total, entre 1738 et 1769, ils investirent dans les travaux de l'estuaire la somme considérable de 283 000 £³⁵.

De son côté le Conseil accorda aussi à deux reprises, en 1755 et 1757, la somme de 40 000 £³⁶. Ces données confortent la thèse de Stéphane Durand selon laquelle on voit alors se dessiner le principe du cofinancement des infrastructures par l'État central et les assemblées des pays d'états³⁷.

Les États bretons finirent pourtant par couper les vivres à Magin avant que ses travaux ne fussent achevés³⁸. Vent debout contre les exigences fiscales du monarque, ils n'appréciaient pas non plus le fait que le lieutenant-général cherche à les exclure de l'administration des grands chemins. De plus, certains de leurs membres, propriétaires fonciers riverains de la Loire, n'approuvaient pas les travaux en cours, qui ne servaient pas leurs intérêts³⁹. Lors de la réunion des États à Saint-Brieuc, en 1768, les travaux de Magin firent l'objet de vives critiques⁴⁰. Empêtré dans l'affaire complexe qui l'opposait au parlement breton⁴¹, d'Aiguillon fut rappelé à la cour en 1769 et poursuivi en justice par le Parlement jusqu'à ce que l'intervention du roi ne vienne le tirer de ce mauvais pas. Si les travaux ne purent être achevés en raison de ce contexte politique, il n'en reste pas moins que d'Aiguillon avait clairement montré en les ordonnant l'intérêt de l'État pour l'aménagement de l'estuaire ligérien.

³⁴ Alain LOZAC'H, *Sur les routes de Bretagne*, <http://histoire.bretagne.free.fr/aiguillon.htm>, consulté le 10 oct. 2016.

³⁵ ADLA C497. Chiffres dans ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 87, d'après les comptes de Magin ; d'autres sources donnent des chiffres peu différents.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Stéphane DURAND, « Le financement des travaux portuaires civils en pays d'états (XVII^e-XVIII^e siècles) », in A. CONCHON, David PLOUVIEZ et Eric SZULMAN, (dir.), *Le financement des infrastructures de transport (XVII^e-XIX^e siècle)*, colloque de Bercy, 23-24 juin 2016, Paris, Ed. de l'IGPDE, à paraître en 2017.

³⁸ PERRONET, « Mémoire... », *op. cit.*

³⁹ Sur ce point, *cf. infra*.

⁴⁰ Didier FLEURY, « Des îles et des ingénieurs », *Iles de Loire*, Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents, *Les Cahiers du Conservatoire*. slnd, note p. 23.

⁴¹ « L'Affaire de Bretagne ». Pour un bilan récent, voir Luc DAIREAUX, « L'Affaire de Bretagne vue à travers les publications imprimées (1764-1769) », consultable sur le site HAL-SHS <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00391106/PDF/AffairedeBretagne.pdf>.

Au total, les travaux entrepris dans l'estuaire jusqu'en 1769 coûtèrent près de 400 000 £. Si Rousseau trouve cette dépense relativement faible par rapport aux sommes que la ville de Nantes investissait alors pour son embellissement ou aux fortunes de ses négociants⁴², on peut à l'inverse estimer que la somme était déjà coquette pour des aménagements qui, comme on va le voir, étaient loin de faire l'unanimité...

Jusqu'où ne pas « contrarier la nature ? »

C'est donc sur ordre de d'Aiguillon que l'ingénieur Magin entreprit en 1755 d'importants travaux d'aménagement de l'estuaire de la Loire. En quinze ans, il fit construire plusieurs types d'ouvrages qui correspondaient globalement à ce qu'avaient préconisé les études effectuées avant son arrivée. Les bras secondaires de la Loire furent barrés, des épis visant à concentrer les eaux dans un étroit chenal construits, les îles reliées entre elles par des barrages, des digues latérales censées empêcher les pertes d'eau édifiées, des jetées construites dans deux des avant-ports. Magin appliquait ainsi à la Loire la méthode qu'il avait déjà employée dans les estuaires de Bordeaux et de Rouen⁴³.

Ces travaux modifiaient considérablement la physionomie des rives et l'organisation des bras. Ils perturbaient fortement les activités économiques liées au fleuve. Les barrages, en entraînant l'envasement ou la diminution du niveau de l'eau dans les bras secondaires, rendaient impossible la pêche dont vivaient de nombreuses familles, le travail des artisans des boires nantaises et celui des gabarriers⁴⁴. Ils perturbaient l'équilibre des prairies humides des rives de la Loire et, donc, le travail des fermiers. Les villages bordant la Loire se disaient gênés par les digues latérales, qui les coupaient du chenal principal⁴⁵.

Négociants et armateurs, qui avaient si vivement réclamé ces travaux, n'en étaient pas satisfaits pour autant : dans la partie centrale de l'estuaire, la profondeur du chenal après travaux ne dépassait pas trois mètres en mortes eaux⁴⁶. Ce tirant ne correspondait plus aux besoins des bateaux dont la taille ne cessait d'augmenter. Ils réclamaient par ailleurs la démolition d'une digue

⁴² ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 91.

⁴³ Henri FREVILLE, *L'intendance de Bretagne : 1689-1790, essai sur l'histoire d'une intendance en pays d'états au XVIII^e siècle*, Rennes, Plihon, 1953, vol. 3, p. 175-176.

⁴⁴ Boire : appellation locale des bras secondaires.

⁴⁵ ADLA 3S104 (*cf.* Yannick LE MAREC, *Nantes au XIX^e siècle. Du fleuve à la ville*. Nantes, Siloë éditeur, 2001, p. 13-15).

⁴⁶ Maurice DENIZEAU, *Le fleuve, les îles, le port. Documents d'histoire régionale*, Dossier « Etudes du milieu », Nantes, CRDP, sd, np.

barrant un chenal qu'ils souhaitaient continuer d'emprunter alors que Magin l'avait fait obstruer⁴⁷. De tous côtés, des plaintes s'élevaient⁴⁸.

La Ville n'était pas satisfaite non plus. Elle se plaignit au successeur de d'Aiguillon, le duc de Duras, de l'inadéquation des travaux exécutés aux besoins. Dans le débat qui opposait les négociants (favorables à un chenal unique) aux artisans (pour qui l'eau des boires était vitale), elle prit parti pour les premiers, regrettant de voir « une vingtaine de particuliers [les artisans] s'élever contre le bien général »⁴⁹.

Un débat technique (fallait-il réunir les îles entre elles ?) recouvrait en fait des intérêts économiques différents : seuls bénéficieraient d'un chenal unique les membres du Général. Les artisans, les pêcheurs, les gabarriers et les fermiers en pâtiraient, au contraire. Le « bien général » était clairement ici celui des seuls négociants et armateurs.

Le Conseil mandata alors Perronet⁵⁰, inspecteur général des Ponts et Chaussées et premier ingénieur du roi, pour inspecter, en présence de représentants des États, les travaux de Magin, et décider s'il convenait ou non de leur donner une suite. Perronet rendit à ce sujet un long rapport dans lequel il confirmait que l'ingénieur – qui avait été son élève – s'était conformé aux « règles de l'hydraulique et de la plus saine théorie »⁵¹. Son succès n'était pas contestable, et la navigation était désormais bonne partout où il avait pu terminer ses travaux. Il convenait donc de les achever. Il ne restait plus, selon lui, que deux passages difficiles, des hauts-fonds qui devraient être supprimés, permettant à des bateaux de 180 à 200 tx de remonter jusqu'à Nantes. Le coût de ces travaux complémentaires ne dépasserait pas les 180 000 £. Mais Perronet mettait aussi en garde les protagonistes locaux contre les projets promettant des résultats plus spectaculaires, irréalisables selon lui :

On ne contrarie pas la nature jusqu'à un certain point. [...] C'est en vain que les hommes entreprendraient [...] d'empêcher le mouvement et le dépôt des sables qui sont presque aussi fluides que l'eau qui les roule continuellement et qui sont retenus [...] dans leur cours par le reflux de la mer. [...] On ne doit point se flatter de voir monter [...] à Nantes [de très gros vaisseaux]. La rivière ne le supportera pas et il faudra, comme on l'a toujours fait de mémoire d'homme, continuer à se servir de gabarres ou allèges pour charger ou débarquer [...]⁵².

Venant du fameux hydraulicien qu'était Perronet, le verdict aurait dû calmer les ardeurs nantaises. Il n'en fut rien. Moins de deux mois plus tard, le Général ripostait en publiant à son

⁴⁷ Chenal de Boty.

⁴⁸ Des exemples dans ADLA, 3S1041. Voir aussi FLEURY, « Des îles... », *op. cit.*, p. 24 ; ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, chap. 6.

⁴⁹ Lettre à l'intendant, 1759, cité par ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 108.

⁵⁰ Sur Perronet, voir Claude VACANT, *Jean Rodolphe Perronet, 1708-1794 : "Premier ingénieur du Roi et directeur de l'École des ponts et chaussées"*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2006.

⁵¹ PERRONET, « Mémoire... », *op. cit.*

⁵² *Ibid.*

tour un mémoire qu'il adressa aux États⁵³. Ce texte commençait par l'affirmation du respect qu'ils portaient au célèbre académicien et la reconnaissance du « ridicule dont ils se couvriraient s'ils osaient discuter [sa théorie]... ». Ces précautions prises, ils contestaient pourtant point par point chacune de ses affirmations, et notamment celle qui concernait l'impossibilité de faire remonter de très gros bateaux à Nantes. Les travaux n'avaient selon eux nullement rempli leur objectif. Doutant probablement de la possibilité d'obtenir plus dans l'immédiat, ils concluaient en demandant aux États de financer la démolition de la digue qui barrait le bras par lequel ils avaient usage de passer, démolition qu'ils chiffrèrent à 30 000 £. La ville de Nantes présenta de son côté des observations similaires.

Ni l'avis de Perronet, ni celui du Général ne furent pourtant suivis, les États, « accablés sous le poids de leur dette »⁵⁴, n'étant plus en mesure de financer de quelconques travaux. Pour la même raison, les digues déjà construites ne furent pas entretenues⁵⁵. En 1774, les États s'adressèrent à Trudaine pour lui signifier qu'ils étaient dans l'incapacité d'entretenir des travaux qui avaient coûté très cher, et le prier instamment de prendre la relève avant qu'ils ne fussent réduits à néant. Pour financer l'entretien, la solution leur paraissait simple : il suffisait d'utiliser « les droits qui sont destinés à cet usage et perçus par les engagistes du roi »⁵⁶, allusion au fait que les droits perçus pour la circulation sur une rivière appartenant au domaine royal, en principe destinés à son entretien, étaient souvent détournés de leur fonction par ceux qui les percevaient (des engagistes, en l'occurrence)⁵⁷.

Bien que le financement manquât, les projets censés résoudre le problème continuaient de parvenir aux États : projet Forestier, géomètre des Eaux et Forêts de Nantes, une machine susceptible de creuser le fond du fleuve (1770)⁵⁸ ; projet anonyme de désensablement de la rivière « aux frais du Commerce », qui suggérait de déposer le sable retiré sur les îles (1777)⁵⁹ ; projet du capitaine Viaud, une machine en forme de bateau doté de chaque côté d'une roue comprenant des rayons garnis de pelles, et dont l'essieu pourrait s'élever et s'abaisser à volonté, le tout étant « propre à creuser le lit de la Loire et à la rendre plus sûre pour la navigation » (1786)⁶⁰ ; projet Brie-Serrant, qui ne prétendait pas améliorer la Loire, lui, mais se passer d'elle en creusant un

⁵³ ADLA 3S1041. « Mémoire », 15 oct. 1770.

⁵⁴ ADLA 3S1041. « Mémoire adressé à Trudaine par les États ».

⁵⁵ ADLA 3S1041. PV des réparations nécessaires à être faites à la digue de Chevire, 30 juin 1774 ; PV concernant les atterrissements de la Communauté dans la rivière de Loire, 9-10 août 1775.

⁵⁶ ADLA 3S1041. J.-R. PERRONET, « Mémoire », 11 déc. 1774.

⁵⁷ Anne CONCHON, *Le péage en France au XVIII^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, chap. 2 ; bien que l'auteur évoque fréquemment les péages sur la Loire, elle n'en mentionne aucun sur l'estuaire de la Loire.

⁵⁸ ROUSSEAU, « Les conditions... », *op. cit.*, p. 185.

⁵⁹ ADLA 3S1041. « Mémoire », 31 mars 1777.

⁶⁰ ADLA 3S1041.

canal reliant l'océan à sa rive sud... en traversant les terres de sa propre seigneurie (1786)⁶¹ ! projet François, dont l'ambition se limitait à l'abaissement des seuils des passes obstruées⁶²...

En dépit de l'imagination dont faisaient preuve ces auteurs, les seuls travaux effectués dans les années 1770 et 1780 furent ceux de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Groleau pour améliorer le port de Paimboeuf. Ils coûtèrent 151 000 £ et furent financés conjointement par le roi, les États et la Ville de Nantes. Ils ne réglaient en rien le problème de Nantes. Les digues de Magin furent laissées à l'abandon. Un document de 1777 indique que Turgot aurait promis les fonds nécessaires à leur entretien, mais que « les révolutions arrivées dans le ministère des finances [firent] perdre ces objet de vuë »⁶³. Des brèches permettant la réalimentation en eau des anciens bras furent aussi pratiquées par leurs usagers⁶⁴.

L'instabilité et le manque de profondeur du chenal n'étaient pourtant pas les seuls maux dont avaient à souffrir les bateaux, qui continuaient à faire naufrage en nombre dans l'estuaire⁶⁵. S'y ajoutaient les relâches forcées en rade de Saint-Nazaire en cas de vents contraires ou l'hiver, lorsque la Loire transportait des glaçons⁶⁶. Mais de ces inconvénients-là, les Nantais ne parlaient jamais, comme si le silence à leur propos allait avoir pour effet de les exorciser. Pourtant, en cette fin de XVIII^e siècle, une crainte commençait à se faire jour chez eux : celle de voir l'un des avant-ports de l'estuaire se substituer totalement à Nantes. Une lettre de l'armateur Mosneron datée de 1790 illustre cette inquiétude : « Il faut faire sentir que le port de Paimboeuf n'est qu'une dépendance de celui de Nantes ou, pour mieux dire, que le port de Nantes est un canal de neuf lieues de long »⁶⁷. C'est que progressivement, une idée nouvelle commençait à germer dans l'esprit de certains, se substituant à celle de dompter la Loire ou de la contourner : déplacer l'activité de Nantes vers Saint-Nazaire. La Révolution passée, ils feraient en sorte de la mettre en pratique, ouvrant ainsi une coûteuse guerre de cent ans entre les deux villes.

Conclusion

De l'examen de ces deux siècles de projets, de controverses et de réalisations, on retiendra deux enseignements principaux. Tout d'abord, on constate que l'idée que le fleuve puisse et doive être totalement conformé aux besoins des hommes n'était pas encore, à cette date, unanimement partagée. D'abord parce que les *besoins* en question étaient loin d'être aussi universels que certains voulaient bien le dire. Nombreux étaient les professions et groupes sociaux qui ne ressentaient

⁶¹ *Ibid.* ; voir aussi AMN MAR/D/2/58.

⁶² MORET, *Histoire ...*, *op. cit.*, p. 30.

⁶³ ADLA 3S1041. « Mémoire des juge et consuls représentant le Général », 10 juil. 1777.

⁶⁴ LE MAREC, *Nantes...*, *op. cit.*, p. 14.

⁶⁵ ROUSSEAU en a dressé l'inventaire dans son chap. 9.

⁶⁶ MORET, *Histoire...*, *op. cit.* p. 28.

⁶⁷ Cité par JOXE et CASEVITZ, « Nantes... », art. cit., p. 234.

aucun besoin de ce type. L'enjeu pour les véritables intéressés était donc, comme bien souvent dans les situations d'aménagements importants, de faire passer pour un « bien général » ce qui n'était en fait que l'intérêt d'un groupe particulier⁶⁸. Si au siècle suivant on verrait les ingénieurs imaginer des systèmes permettant (sur le papier du moins) de répondre à ces « besoins », les ingénieurs du XVIII^e siècle ne partageaient pas tous encore l'idée qu'on puisse indéfiniment « contrarier la nature » pour la plier aux désirs des hommes. Ici c'est Perronet, le plus brillant d'entre eux, que l'on voit tenter de convaincre ses contemporains que « la rivière ne le supporterait pas ». Il serait donc intéressant de se demander pourquoi les ingénieurs du siècle suivant, plus prométhéens, seraient devenus aveuglément confiants dans leurs techniques.

Le deuxième enseignement concerne la question du financement des travaux publics. On assiste, du règne de Louis XIII à celui de Louis XVI, à une succession de tentatives de mise en œuvre d'une politique qui, bien que ralentie par la priorité donnée aux guerres, se caractérise, d'une part par une claire conscience de l'intérêt que la monarchie pourrait tirer de la bonne santé de places portuaires comme Nantes, et d'autre part par la volonté de faire prendre en charge une partie des dépenses afférentes aux aménagements par les institutions locales : États, Ville, représentants du Commerce. À la fin du XVIII^e siècle, les États de Bretagne semblaient avoir, pour l'essentiel, accepté cette vision. La Ville aussi semble avoir admis de contribuer à la mesure de ses moyens. Le Général de commerce, en revanche, résistait encore de toutes ses forces à la tentative de faire financer les travaux par une taxe sur le trafic estuarien. Sur ce point aussi, le XIX^e siècle constituerait un tournant très net puisque, un siècle plus tard, la Chambre de commerce serait devenue le principal bailleur de fonds de l'État dans ses entreprises d'aménagement de l'estuaire.

⁶⁸ Sur ce point, je me permets de renvoyer à Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et Environnement. Perspectives historiques*, Rennes, PUR, 2016.