
M É M O I R E S

DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE

BRETAGNE

TOME XCVII • 2019

PORNIC ET LE PAYS DE RETZ LES TRANSFORMATIONS PAYSAGÈRES DU LITTORAL



ACTES DU CONGRÈS DE PORNIC 6-7-8 SEPTEMBRE 2018
COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES
CHRONIQUE DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES

Le projet de canal de Nantes à Pornic du marquis de Brie-Serrant (fin du XVIII^e siècle)

En 1786, le marquis Clément-Alexandre de Brie-Serrant (1748-1814), seigneur du duché de Retz depuis 1778¹, propose aux états de Bretagne la construction d'un canal entre Nantes et Pornic. Son idée est de réhabiliter le port de la baie de Bourgneuf et de faire passer toute la navigation de Nantes par un canal le raccordant à la Loire, la jonction devant s'effectuer à hauteur d'Indre. Brie-Serrant a déjà soumis l'affaire en 1785 au roi Louis XVI et à son contrôleur général des Finances, Charles-Alexandre de Calonne, entré en fonction depuis novembre 1783. Il ne s'agit d'ailleurs pas de la première tentative de construction d'un tel ouvrage : au milieu du XVIII^e siècle déjà, un projet envisageait le creusement d'un canal depuis Nantes jusqu'à Bourgneuf².

Ce dessein de Brie-Serrant a déjà retenu l'attention des chercheurs. Malgré tout, le dossier méritait d'être à nouveau exploré, non pas tant sur sa paternité, déjà largement abordée³. En effet, le marquis s'empare et adapte une idée d'un ecclésiastique nommé Guillaume Galipaud, né à Nantes en 1733, recteur de Pornic depuis 1780. Ce dernier mûrit le projet d'un canal entre Pornic et la Loire depuis au moins 1771

-
1. Le marquis de Brie-Serrant rachète le duché à Gabriel de Neufville (1731-1794), duc de Villeroy. Il ne conserve que les fiefs de Machecoul et de Pornic et revend le reste de ses terres. Ces amputations expliquent la rétrogradation du duché au rang de simple baronnie d'ancienneté. Brie-Serrant est ainsi titré « baron de Retz ». Voir notamment BELSER Christophe, *Le Pays de Retz. Culture, histoire, patrimoine*, Spezet, Éditions Coop Breizh, 2006, p. 31.
 2. Le projet est évoqué par les juge et consuls de Nantes, représentant les intérêts du négoce, dans une lettre adressée à l'intendant de Bretagne en 1787 : « Dès 1746, il fut formé un semblable projet, pour faire un canal de Nantes à Bourgneuf : on évaluait la dépense à 8 millions mais on le trouva si ridicule qu'on ne daigna pas y répondre », Arch. dép. Loire-Atlantique, C 678, chambre de commerce de Nantes, pièce n° 4, 18 janvier 1787.
 3. WISMES Gaétan de, « Un Curé-Ingénieur, l'Abbé Galipaud, recteur de Pornic », *Bulletin de la Société archéologique de Nantes et de la Loire-Inférieure*, t. 54, 1913, p. 97-101 ; LEGAULT, Maurice, *Le véritable projet du curé Galipaud ou l'imposture de Brie-Serrant*, mémoire dactyl., 2006. Ce dernier travail, resté inédit, est déposé à La Bernerie à la Nouvelle maison de l'histoire du pays de Retz. Je tiens à remercier Patrice Pipaud de m'avoir permis d'y accéder.

et a notamment communiqué sur le sujet avec Jean-Baptiste Ogée pour son fameux *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, publié en 1778. Le projet en lui-même est également bien connu : Dominique Pierrelée en particulier l'a détaillé dans un article⁴. Il me semble intéressant en revanche d'insister davantage sur l'intérêt de ce projet de canal et de le remettre en perspective à l'échelle du royaume, en m'appuyant sur les travaux de l'historien Éric Szulman⁵. Par ailleurs, les raisons de la non-réalisation de ce canal demandent à être examinées. Au-delà des aspects financiers, évidemment déterminants, l'opposition des négociants nantais à ce projet n'a peut-être pas suffisamment été mise en avant.

Présentation du projet de canal entre Nantes et Pornic

Ce canal, le voici présenté sur la carte (fig. 1) qui accompagne la publication chez l'imprimeur du roi à Paris d'un « Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Portnic, dans la baronnie de Retz en Bretagne, et à un canal de navigation de Nantes à la mer par Portnic. ». Le mémoire de 34 pages est daté de 1787 et la carte « estimée » de 1788⁶. Le canal traverse le pays de Retz et le plan prévoit deux possibilités pour la jonction vers la Loire : la première est de l'envisager à Buzay et l'autre, privilégiée par Brie-Serrant, à hauteur d'Indre.

Le 18 avril 1785, le marquis de Brie-Serrant écrit une lettre au contrôleur général des Finances, Charles-Alexandre de Calonne. Il y demande :

« [...] le rétablissement de Pornid (fig. 2) ou port naturel situé à l'entrée de la Baye de Bougneuf au pays de Retz [...]. Malheureusement ce port se trouve à peu près comblé par l'effet d'une chaussée qui le traverse [...]. [L'auteur déplore] l'encombrement du port ainsi que d'un canal nommé l'etier d'Haute Perche formé naturellement des eaux de la mer par continuation pour ainsi dire du port et remontant à plus de deux lieues dans les terres, et ce qu'il y a de mieux n'ayant plus dans cette position qu'une lieue pour se joindre à la Loire quatre ou cinq lieues au dessous de Nantes⁷. »

4. PIERRELÉE Dominique, « Le marquis de Brie-Serrant. Un grand projet pour le pays de Retz sous Louis XVI : le canal et le port militaire de Pornic », *Bulletin de la Société d'études et de recherches historiques du pays de Retz*, n° 11, 1991, p. 47-64.

5. SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2014.

6. Arch. dép. Loire-Atlantique, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Portnic, dans le Pays de Retz en Bretagne, et à un canal de navigation de Nantes à la mer par Portnic*, Paris, chez Desprez, 1789. Cette publication reprend le mémoire de 1787 et ajoute les lettres de soutien obtenus depuis par le projet, émanant des maires de Nevers et de Bordeaux, ainsi que des négociants de Laval. Un autre exemplaire de ce mémoire est consultable dans le même dépôt d'archives sous la cote C 502, états de Bretagne.

7. Arch. nat., fonds Marine, D2 53, Pornic, 18 avril 1785, lettre de Brie-Serrant au contrôleur général des Finances.

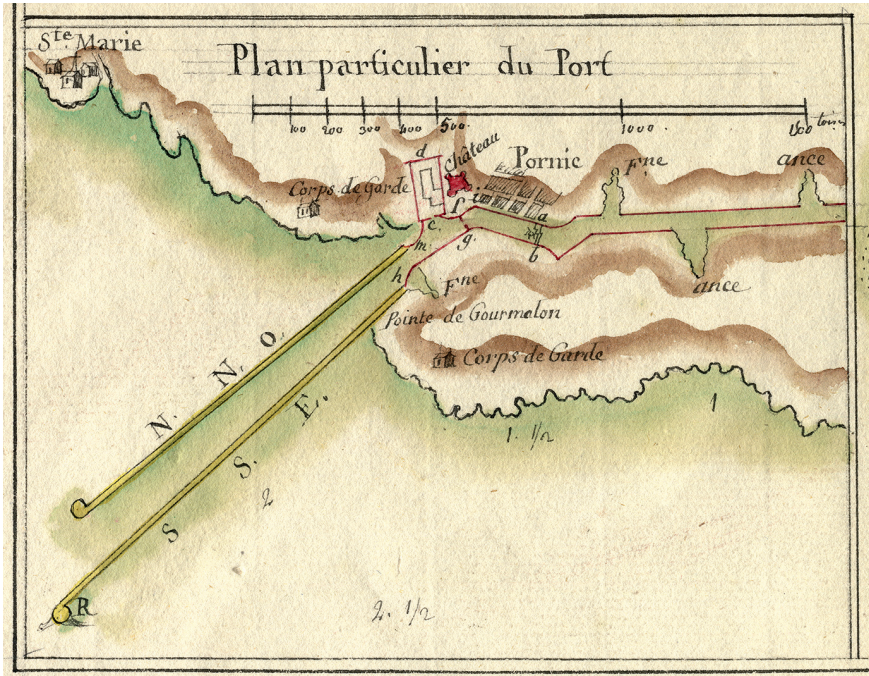


Figure 2 – Plan particulier du port [de Pornic], sans date [1788] (Archives départementales de Loire-Atlantique, C 502/2)

Quelques mois plus tard, Brie-Serrant adresse également au secrétaire d'État à la Marine, Charles-Eugène-Gabriel de La Croix⁸, marquis de Castries et maréchal de France, une missive datée du 7 janvier 1786 dans laquelle il détaille son projet de canal, en insistant on s'en doute sur la dimension militaire, quelques années après la fin de la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783)⁹. Les mémoires publiés par le marquis reprennent ces éléments, en insistant sur les atouts du site de Pornic :

« Que si l'on construisoit un bassin dans l'anse où est le jardin de Retz, au milieu de côteaux extrêmement élevés, ce bassin parfaitement abrité de tous vents, pourroit recevoir quelques frégates légères, et des corvettes suffisantes pour écarter les corsaires qui infestent les parages [...], et dans lesquels, pendant la dernière guerre, ces corsaires ont enlevé au commerce une prodigieuse quantité de bâtiments de toute espece¹⁰. »

8. Il est secrétaire d'État à la Marine de 1780 à 1787.

9. Arch. nat, fonds Marine, D2 53, Pornic, 7 janvier 1786, lettre de Brie-Serrant au secrétaire d'État à la Marine.

10. Arch. dép. Loire-Atlantique, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Pornic...*

Castrie paraît sensible aux arguments du marquis et dépêche à Pornic au mois d'avril 1786 le chevalier de Vaugiraud, capitaine des vaisseaux du roi, et le sieur Doroté, ingénieur des Ponts et Chaussées, afin d'examiner *in situ* les mémoires et de se prononcer sur la faisabilité des travaux. Ils rédigent un procès-verbal dans lequel ils listent les aménagements à réaliser, tout en reconnaissant qu'une étude détaillée serait nécessaire avant de se lancer plus avant :

« [...] il conviendrait indispensablement d'ouvrir à neuf le canal entre Pornic et Haute-Perche sur les directions les plus droites que possibles, en suivant cependant les valons, et de le continuer sur les mêmes principes entre Cheméré et Arton ; entre le bois Rouault et St Hilaire ; entre Briord et le Bec, dans environ trois lieues et demie de longueur, et de joindre la Loire par le canal de Buzay. [...] Nous observons seulement ici qu'il conviendrait de faire, sur ce canal, huit ponts tournants pour le service des chemins traversiers ; des pontceaux¹¹ à clapet sur les ruisseaux qui déboucheraient dans ledit canal, de former à quelques pieds des plus hautes marées, un chemin de hallage empierré à chaque rive¹². »

Les deux compères prévoient également la réparation du port de Pornic qui « offre des avantages d'autant plus grands pour le commerce en général et pour celui particulier de la ville de Nantes, qu'il est possible au moyen du susdit canal, d'établir une communication [entre la Loire et l'océan *via* Pornic]¹³. »

À ce stade, deux questions viennent immédiatement à l'esprit : combien un tel projet coûte-t-il et comment envisager le financement de l'affaire ?

Au début de l'année 1785, le marquis de Brie-Serrant avait précisé sa vision des choses mais s'était refusé dans un premier temps à estimer la dépense :

« [...] il [Brie-Serrant] a envisagé les moyens d'opérer le rétablissement du port du canal en question, sans qu'il en coûtât rien au gouvernement ni aux Etats de Bretagne, en faisant les fonds en totalité, soit par le moyen d'une Compagnie, soit autrement, pour raison de quoi il auroit besoin d'obtenir de Sa Majesté tous les privilèges à ce nécessaires, avec la faculté de percevoir un droit sur chaque navire, bateau ou autre bâtiment quelconque, soit pour l'entrée, soit pour la sortie¹⁴. »

Malgré tout, l'auteur se faisait pressent pour obtenir au plus vite une décision favorable à ses vues :

« Le suppliant ne demande point dans ce moment, que Sa Majesté fixe le tarif des droits à percevoir dans le port de Pornic et sur le canal d'Haute Perche ; mais que d'un autre côté, le suppliant ne peut se livrer à de telles opérations préliminaires, ni arrêter aucun traité avec ses co-opérateurs sans avoir obtenu le privilège¹⁵. »

11. Le terme de « pontceau » désigne un ouvrage voûté à une seule arche, ordinairement en maçonnerie, construit sur des ravins étroits, des fossés, des ruisseaux. URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/ponceaux/1> (consulté le 15 décembre 2018).

12. Arch. nat., fonds Marine, D2 53, Pornic, 26 avril 1786, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

13. *Ibid.*, fonds Marine, D2 53, Pornic, 26 avril 1786, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

14. *Ibid.*, fonds Marine, D2 53, Pornic, 18 avril 1785, lettre de Brie-Serrant au contrôleur général des Finances.

15. *Ibid.*, fonds Marine, D2 53, Pornic, 18 avril 1785, lettre de Brie-Serrant au contrôleur général des Finances.

De leur côté, Vaugiraud et Doroté proposent en avril 1786 une fourchette pour les travaux à réaliser et expriment un avis tranché sur la source du financement qui diffère de celle du marquis :

« [...] l'exécution de la totalité des objets dont il s'agit ne peut guère excéder une dépense de deux à trois millions [de livres tournois] ; d'ailleurs quelques puissent être les soins que l'on donnerait à cette exécution, la Compagnie à laquelle serait confiée aurait toujours principalement en vue de jouir précairement pendant l'espace de trente ans, à la révolution de laquelle, elle ne s'inquiéterait peu de laisser des ouvrages insolidés et peut être en partie ruinés. Nous pensons donc que l'établissement dont il s'agit est un ouvrage qui doit être fait avec soin aux frais du gouvernement¹⁶. »

Les experts prennent également position par rapport à des chiffres proposés par le marquis, ce qui illustre une évolution du personnage par rapport à ses positions initiales :

« Quant à la demande contenue dans l'un des mémoires susdits, d'une somme de deux millions, et pendant trente ans d'un indult¹⁷ qui reviendrait à huit livres six sols huit deniers par tonneau pour la réparation du port dont il s'agit, la formation du canal et le payement des indemnités résultantes du tout, nous la trouvons également onéreuse au commerce et excessive¹⁸. »

Cette première estimation de deux à trois millions de livres tournois est visiblement revue à la hausse car les négociants de Nantes font état en janvier 1787 d'un coût de six millions pour les ouvrages projetés¹⁹. En effet, dans un mémoire d'ampliation de 1786, le marquis écrit :

« On pense, d'après les premiers aperçus, que l'exécution de ce projet n'excédera pas six millions, tant pour les travaux intérieurs du port et du canal, que pour ceux de la rade²⁰. »

Le contrôleur général des Finances paraît soutenir le projet. Le 30 mai 1785, il répond au marquis

« en applaudissant à ses vues, qu'il convient qu'il soumette aux Etats [de Bretagne], à leur prochaine assemblée, les mémoires, plan et projet²¹. »

Toutefois, près d'un an plus tard, Brie-Serrant :

« [...] prend la liberté de rappeler à Monsieur le Contrôleur général, l'espérance qu'il a bien voulu lui donner, la semaine dernière, de lui faire part sous peu de jours de sa

16. *Ibid.*, fonds Marine, D2 53, 26 avril 1786, Pornic, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

17. Terme employé dans le sens de taxe, péage.

18. Arch. nat., fonds Marine, D2 53, Pornic, 26 avril 1786, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

19. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 678, pièce n° 4, Chambre de commerce de Nantes, 18 janvier 1787.

20. *Ibid.*, C 502, états de Bretagne, 1786, *Mémoire d'ampliation, touchant le port de Pornic et le canal de Haute-Perche*, p. 16.

21. Lettre du contrôleur général des Finances à Brie-Serrant, 30 mai 1785. Citée par LEGAULT Maurice, *op. cit.*, p. 9.

décision concernant le privilège qu'il demande à l'égard du port de Pornic et du canal d'Haute Perche²². »

Devant l'absence de décision de l'administration des Finances, le marquis se retourne vers celle de la Marine, après la remise du procès-verbal de Vaugiraud et Doroté. À la fin du mois de septembre 1786, il écrit à Castrie :

« [...] j'aurois compté (s'il m'est permis de la dire), Monsieur le Marechal, sur une décision plus prompte ; je suis persuadé qu'elle auroit déjà eu lieu si elle ne dépendoit que de vous, c'est vous, Monsieur le Marechal, qui avès déterminé la vérification du projet, souffrés que je me flatte que vous pourriés aussi déterminer la solution²³. »

Le propriétaire du « duché » de Retz voit cependant sa démarche parasitée par les réclamations du recteur Guillaume Galipaud auprès du secrétaire d'État à la Marine. Ainsi que le rapporte Maurice Legault, l'ecclésiastique demande justice dans une missive datée du 6 août 1786 dans laquelle il dénonce « L'abus qu'il [Brie-Serrant] a fait de la confiance avec laquelle je lui ai communiqué mes vues, mes idées et tout mon plan²⁴ ». Galipaud s'appuie également sur son beau-frère, le sieur Tessier, négociant-armateur à Nantes, qui s'adresse au contrôleur général des Finances le 30 novembre.

Quelques semaines plus tôt toutefois, le 14 octobre 1786, Calonne avait envoyé la même lettre à l'intendant de la généralité de Bretagne, Antoine-François de Bertrand de Molleville, et au commandant en chef de la province, Armand-Marc de Montmorin, les priant de communiquer le projet du marquis aux états de Bretagne pour connaître leur position sur le financement et les enjoignant de se concerter sur le sujet²⁵. Il serait donc prématuré d'enterrer trop vite les propositions de Brie-Serrant.

Un projet dans l'air du temps, cherchant à répondre aux difficultés du port de Nantes

Le projet proposé aux autorités royales par le marquis de Brie-Serrant s'inscrit dans un contexte marqué, pour reprendre l'expression d'un contemporain, par une véritable « fièvre hydraulique » qui agite les spéculateurs²⁶. Du plan de navigation

22. Lettre de Brie-Serrant au Contrôleur général des Finances, 5 avril 1786. Citée par *Id.*, *ibid.*, p. 10.

23. Arch. nat., Fonds Marine, D2 53, Pornic, Lettre de Brie-Serrant au Secrétaire d'État à la Marine, 23 septembre 1786.

24. Lettre de Galipaud au secrétaire d'État à la Marine, 6 août 1786. Citée par LEGAULT, Maurice, *Le véritable projet...*, *op. cit.*, p. 16-17.

25. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 502, états de Bretagne, 14 octobre 1786, lettre du contrôleur général des Finances à l'intendant de Bretagne, 14 octobre 1786, lettre du contrôleur général des Finances au commandant en chef de Bretagne.

26. L'expression est utilisée par Lemoyne, *Mémoire sur les canaux de France et particulièrement sur celui de Paris à Dieppe et à Rouen*, manuscrit, 1790. Cité par SZULMAN Éric, *La navigation intérieure...*, *op. cit.*, p. 179.

intérieure conduit de 1763 à 1773 par Henri-Léonard Bertin, contrôleur général des Finances (1759-1763) sous Louis XV puis secrétaire d'État en charge d'un cinquième ministère (1763-1780), à l'action d'Anne-Robert-Jacques Turgot, homme des Lumières parvenu au pouvoir (1774-1776) au début de règne de Louis XVI, un nouvel élan est en effet donné au plus haut niveau de l'État à cette thématique, un siècle après Vauban.

En mars 1775, Turgot organise une commission permanente de la navigation intérieure regroupant des académiciens des Sciences : Nicolas de Condorcet, Charles Bossut et Jean Le Rond d'Alembert. Dans les faits, Condorcet s'arroge rapidement le rôle prépondérant²⁷. De nombreuses publications témoignent aussi d'un bouillonnement intellectuel qui s'inscrit plus largement dans les réflexions du courant physiocratique²⁸. En 1778 par exemple, le célèbre astronome Jérôme Lalande publie *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*. L'opinion publique naissante s'empare donc de ces questions.

La lecture des différents mémoires du marquis de Brie-Serrant, lui-même homme des Lumières, « économiste distingué²⁹ » selon René Kerviler, montre parfaitement l'inscription de ses desseins dans la vision politique de son temps. Il épouse les avis de Turgot et de Condorcet, ainsi qu'en attestent les éléments suivants.

Tout d'abord, comme l'indique Éric Szulman, Turgot cherche à développer le transport par voie d'eau car il s'agit d'un moyen essentiel d'accroissement des richesses, par la facilitation des échanges. Toutefois, la navigation intérieure n'est pas, pour le contrôleur général des Finances, déconnectée de la navigation extérieure, dans la mesure où il articule transports fluviaux et maritimes³⁰. Brie-Serrant ne dit pas autre chose et met en perspective le commerce du port de Nantes à l'échelle européenne et coloniale. Il produit également une carte de la situation de Nantes, au carrefour entre les échanges intérieurs et extérieurs (fig. 3).

Ensuite, les politiques ont recours à des experts et notamment aux académiciens des Sciences, à l'image de Condorcet. À défaut de la prestigieuse Académie parisienne, ses petites sœurs provinciales peuvent également être sollicitées. Ainsi, Brie-Serrant fait-il état dans les soutiens à son projet des observations adressées avec le mémoire sur Pornic, à l'Académie royale des sciences et belles lettres d'Angers, relativement au commerce de la ville d'Angers et de la province d'Anjou³¹.

27. *Id.*, *ibid.*, p. 166-177.

28. BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *La France des Lumières 1715-1789*, Paris, Belin, coll. « Histoire de France », 2011, voir en particulier le chap. 6, intitulé « Experts, théoriciens et administrateurs », p. 281-331 ; MERGEY Anthony, *L'État des physiocrates : autorité et décentralisation*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2010.

29. KERVILER René, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne*, Rennes, 1886-1908, t. XI, p. 367.

30. SZULMAN Éric, *La navigation intérieure... op. cit.*, p. 155.

31. Arch. dép. Loire-Atlantique, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Pornic...*, p. 37-42.



Figure 3 – Carte contenant la ville de Nantes avec sa nouvelle communication à l’océan (Archives départementales de Loire-Atlantique, C 502/2)

Enfin, s’agissant du financement des ouvrages à réaliser, Turgot et Condorcet considèrent le régime concessionnaire comme un mode d’action performant. Même si les péages sont jugés nuisibles, l’usage de concessions accordées à des compagnies est le moyen approprié pour développer la navigation intérieure. Il décharge en effet l’État de fortes dépenses et stimule l’intérêt des particuliers à agir vite et bien³². C’est

32. SZULMAN Éric, *La navigation intérieure...*, op. cit., p. 173.

justement le moyen préconisé par Brie-Serrant en 1785 dans sa requête auprès du roi Louis XVI. Dans ce domaine toutefois, le marquis doit s'adapter aux évolutions des conceptions des politiques dans un contexte de forte instabilité ministérielle. À partir des années 1780, les compétences en matière de voies navigables sont progressivement transférées aux instances locales, Assemblées provinciales et états provinciaux, ce qui stimule le processus de publicisation³³. David Szulman cite ainsi près d'une douzaine de projets proposés dans les mêmes années par des particuliers, à l'instar de celui du marquis de Brie-Serrant : par exemple celui du comte de Piré concernant la navigation intérieure de la Bretagne, pour laquelle une commission spéciale des États est créée en 1783.

Ce canal de Nantes à la mer trouve sa pertinence en observant les difficultés d'accès au port de Nantes. Estuaire soumis au régime des marées atlantiques, la « rivière de Nantes » constitue en effet une voie d'eau difficilement navigable et insuffisante au regard de la croissance des tonnages des bâtiments équipés aux xvii^e et xviii^e siècles, en particulier pour les expéditions transatlantiques. En cela, le port de Nantes se trouve dans une situation plus défavorable que les autres grands ports de commerce français du xviii^e siècle, et en particulier de Bordeaux qui domine de très haut la hiérarchie portuaire dans la deuxième moitié du siècle³⁴.

Le long de l'estuaire de la Loire, plusieurs avant-ports sont installés et constituent avec le pôle de commandement nantais un véritable complexe portuaire. Paimbœuf bien sûr, avant-port indispensable pour le trafic au long cours qui doit cependant s'appuyer de plus en plus sur Mindin à la fin du xviii^e siècle. Saint-Nazaire, port de relâche à l'entrée de l'estuaire, qui connaît peu d'évolution au cours de la période étudiée, très en-deçà de ce que sera son rôle à partir du milieu du xix^e siècle. Plus proches de Nantes, deux avant-ports primitifs connaissent des fortunes diverses : Le Pellerin, port de mouillage et de radoub, apparaît en déclin tandis que le duo formé par Couëron et le Port-Launay, lieux de chargement et de déchargement principalement des navires étrangers, semble en expansion au xviii^e siècle. Enfin, les différents ports de Nantes, de la Poterne à l'Hermitage en passant par la Fosse et la Chézine. Leur fréquentation augmente au xviii^e siècle, permettant au port ligérien de conserver une partie non négligeable du trafic maritime de cabotage à l'échelle du royaume de France et même de l'Europe, et surtout sa fonction d'entrepôt³⁵.

De fait, il est intéressant d'observer comment le marquis cherche à discréditer Paimbœuf, le principal avant-port de Nantes.

33. *Id.*, *ibid.*, p. 183-184.

34. MICHON Bernard, *Le port de Nantes au xviii^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2011, voir notamment le chap. 3, intitulé « Les conditions du trafic transatlantique : le rôle primordial des avant-ports de Nantes », p. 79-123.

35. *Id.*, *ibid.*, p. 125.

« Paimbeuf, qui est originairement un délaissement et alluvion de la Loire, n'est autre chose qu'un très-mauvais mouillage de riviere, situé encore à douze ou quinze lieues du pilier, qui est le point où les bâtiments prennent le large ; et comme la riviere à Paimbeuf n'a pas, non plus qu'à Nantes, la profondeur nécessaire pour y recevoir les gros bâtiments entièrement chargés, Paimbeuf, ce prétendu entrepôt général du commerce de Nantes, est obligé d'avoir lui-même un sous-entrepôt pour les gros bâtiments ; ce sous-entrepôt est Mindin, qui est lui-même fort éloigné du lieu où les bâtiments prennent le large.

Le mouillage de Paimbeuf est exposé à tous les vents, et rempli d'écueils ou bancs de sable ; la Loire s'y comble tellement, que la passe des allèges employée, comme on l'a vu plus haut, à tous les transports, devient tous les jours plus mauvaise et plus périlleuse.³⁶ »

Et, pour mieux enfoncer le clou, Brie-Serrant fait de Pornic un anti-Paimbœuf :

« Pornic est, en tous points, l'opposé de Paimbeuf : on a vu que Paimbeuf est un alluvion sorti (même récemment) du sein de la Loire ; les vases prodigieuses qui s'y amoncellent sans cesse, et qui empêchent qu'on ne puisse même construire de quais [...]. Au contraire, Pornic environné de rochers élevés, renferme un port formé par la nature, et il n'y a pas jusqu'à la dénomination de ce port où l'on ne se soit attaché à exprimer sa bonté, en l'appellant anciennement Port-Niche³⁷. »

Même si les constats *réalisés* dans les mémoires du marquis de Brie-Serrant sur la navigation de l'estuaire de la Loire sont parfois exagérés – le trafic nantais n'est pas paralysé comme il le laisse entendre³⁸ – les insuffisances sont bien réelles. Malgré quelques travaux réalisés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la situation ne s'améliore guère³⁹. Paimbœuf bénéficie de quelques aménagements, notamment de la construction d'un môle, mais les infrastructures sont bien modestes au regard de l'importance de cet avant-port de Nantes pour le trafic au long cours⁴⁰. Alors, pourquoi ce canal n'a-t-il pas été réalisé ?

36. Arch. dép. Loire-Atlantique, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Pornic...*, p. 13.

37. *Ibid.*, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Pornic...*, p. 8.

38. *Ibid.*, Br 8 3238, *Mémoire contenant de nouveaux développements sur le projet important relatif au port de Pornic...*, p. 10 : « [...] en un mot, tout ce qui vient d'être exposé, ne démontre que trop que Nantes n'a pas de communication libre avec la mer ».

39. MICHON Bernard, « Les travaux de la "rivière de Nantes" au XVIII^e siècle : projets et réalisations », dans Sylviane LLINARES, Benjamin ÉGASSE et Katherine DANA (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2018, p. 355-366.

40. ROUSSEAU Jean-Pierre, *Les conditions de la navigation sur la Basse-Loire au XVIII^e siècle*, dactyl., diplôme d'études supérieures d'histoire, Université de Nantes, 1967.

Autopsie d'un échec

Parmi les raisons de la non-réalisation du canal de Nantes à Pornic, les arguments financiers occupent la première place.

Les finances de la monarchie se trouvent dans une situation calamiteuse, à tel point que le service de la dette engloutit la moitié des dépenses de l'État en 1788-1789⁴¹. Cette situation conduit, on le sait, à la réunion des États généraux en 1789. Les états de la province de Bretagne, saisis du dossier du canal de Brie-Serrant, n'examinent le projet qu'à la toute fin de leur session de janvier 1787, sans vraiment prendre de décision⁴². Quelques mois plus tard, l'institution décide de suspendre tout nouvel investissement en matière de canaux, faute de fonds disponibles.

On reste surtout frappé par le changement d'échelle financier du projet Brie-Serrant par rapport aux travaux qui ont été réalisés dans le port de Nantes et dans l'estuaire de la Loire dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. On passe d'une échelle de centaines de milliers de livres tournois à des millions, dans un rapport de 1 à 10. En effet, entre 1755 et 1768, les travaux réalisés sous l'impulsion de l'ingénieur de la Marine Magin pour faciliter la navigation de l'estuaire de la Loire depuis Nantes jusqu'à Paimbœuf peuvent être évalués à 327 000 livres tournois. Les financeurs des travaux sont la monarchie, à hauteur de 80 000 livres, et les états de Bretagne pour le restant, c'est-à-dire 247 000 livres, soit les trois quarts des fonds engagés.

Lors de sa visite du port de Nantes en 1770, le premier ingénieur des Ponts et Chaussées, Jean-Rodolphe Perronet, préconise des travaux, estimés à 180 000 livres, qu'il souhaiterait voir pris en charge pour moitié par le roi, « à cause de l'utilité dont est le commerce de Nantes pour Paris et pour les autres provinces du royaume », *l'autre part revenant* aux états de Bretagne⁴³. D'ailleurs, ces derniers *décident de ne pas accorder de crédits pour la réalisation* des travaux proposés par Perronet, en arguant de leur épuisement financier. Quelques années plus tard, l'intendant de Bretagne, Gaspard-Louis Caze de La Bove, relance l'administration royale pour obtenir le financement des travaux demandés par Perronet. Le montant total a augmenté par rapport aux estimations initiales : il s'agit de 262 910 livres tournois qui seraient prises en charge à hauteur de 100 000 livres par le roi, 100 000 par les provinces riveraines et 62 910 par les états de Bretagne, le commerce et la ville de Nantes. En 1777, le directeur général du Trésor royal, Jacques Necker, lui répond :

41. GUERY Alain, « Les finances de la monarchie française sous l'Ancien Régime », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 33^e année, n° 2, 1978, p. 216-239.

42. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 502, états de Bretagne, 30 janvier 1787, lettre adressée à Brie-Serrant. L'auteur de la missive n'est pas précisé. Il s'agit vraisemblablement d'une copie.

43. *Ibid.*, C 677, chambre de commerce de Nantes, mémoire et avis du sieur Perronet, donné en conséquence de l'arrêt du Conseil du 6 septembre 1769, et relativement au procès-verbal arrêté le 29 août 1770, concernant la navigation de la rivière de Loire dans la partie située au-dessous de Nantes.

« Le Roy auroit peine à présent à faire une telle dépense il faudroit dans votre plan Monsieur chercher à la diminuer⁴⁴. » Nous sommes *évidemment* très loin des millions exigés par le projet Brie-Serrant.

Restait évidemment pour le marquis la solution de la concession. Faire financer le canal par ses utilisateurs, c'est-à-dire les navires qui l'emprunteraient, sous la forme d'une taxe sur les marchandises ou d'un péage. Une telle option ne pouvait pas manquer de faire réagir les négociants nantais. Dans un document adressé aux états de Bretagne en janvier 1787, ils exposent les raisons de leur opposition :

« La Loire est le canal naturel qui ouvre une communication à presque toutes les provinces de France pour négocier avec tout l'univers commerçant : *pourquoi vouloir forcer la nature et s'exposer à dépenser des sommes énormes, sans espoir de réussir*⁴⁵. »

Les frais occasionnés par le projet du marquis sont déjà colossaux mais les négociants avancent, quant à eux, le chiffre de 20 millions de livres, explicables « puisque partout il faudroit forcer la nature par des travaux aussi immense qu'effrayans ». Au-delà du montant, c'est surtout la répartition de la dépense qui pose problème aux Nantais. En outre, les négociants soulèvent une question d'importance :

« Pour favoriser quelques paroisses du Bas-Poitou et plusieurs riches propriétaires du Duché de Retz, on ruineroit Paimbeuf et toutes les paroisses situées au nord de la Loire jusqu'à St Nazaire : ce seroit donc vouloir détruire d'un côté pour réédifier de l'autre⁴⁶. »

Cet argument prend toute sa force en observant notamment le rôle joué par ces ports de l'estuaire de la Loire dans la fourniture de main-d'œuvre, en particulier pour les bâtiments nantais équipés au long cours⁴⁷.

Le projet Brie-Serrant ne permet d'ailleurs pas de résoudre complètement les problèmes d'accès au port de Nantes. Indre, même légèrement en aval de Nantes ne se trouve évidemment pas à Nantes. Des travaux complémentaires seraient donc nécessaires. En outre, le tirant d'eau du port de Pornic et du canal n'est pas suffisant. Les négociants nantais relève cet aspect :

44. *Ibid.*, C 498, états de Breagnes, navigation de la Loire, 18 juillet 1777, lettre du directeur général du Trésor royal à l'intendant de Bretagne.

45. *Ibid.*, C 678, chambre de commerce de Nantes, pièce n° 19, 10 janvier 1787.

46. *Ibid.*, C 678, chambre de commerce de Nantes, pièce n° 19, 10 janvier 1787.

47. BOUYER Murielle, *Les gens de mer de la Rivière de Loire : étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, dactyl., thèse d'histoire moderne, dir. Guy SAUPIN, Université de Nantes, 2004, t. 1, p. 49. D'après une étude de l'ensemble des rôles d'armements nantais conservés pour les années 1694, 1715, 1733, 1741, 1752, 1765, 1773 et 1786, l'auteure indique que les personnels de la « Rivière de Loire » (Nantes non compris) représentent entre 16,1 et 24 % des effectifs totaux, généralement autour de 20 % des enrôlés.

« On ne promet que 15 pieds de profondeur, au plus, encore y a-t-il des doutes à ce sujet, dans le port de Pornic, et il en faut bien d'avantage pour nos navires de 5 à 700 tonneaux, outre le tangage : ils échoueroient tous à basse mer⁴⁸. »

Dans leur procès-verbal rédigé en avril 1786, Vaugiraud et Doroté se montrent même plus modestes sur le tirant d'eau du canal :

« on pourroit donner environ dix à douze pieds de profondeur, et trente six pieds de largeur au fond avec taluts de chaque côté [...]»⁴⁹. »

Au sujet de Pornic, ils sont moins enthousiastes que Brie-Serrant :

« Nous ne croyons pas que jamais le port dont il s'agit puisse être mis en état de recevoir des navires d'un tirant d'eau égal à celui du port de Paimboeuf [...]. Mais nous pensons qu'au moyen des ouvrages cy après indiqués, on peut se flater de procurer au port de Pornic, à mer haute, des marées des pleine et nouvelle lune, dix huit à vingt pieds d'eau, qui eu égard à la chute peuvent convenir à des navires de deux cent cinquante à trois cent tonneaux⁵⁰. »

Ce que l'on pourrait reprocher, en dernière analyse, au projet Brie-Serrant est de limiter ses principaux bénéficiaires au port de Pornic qui a connu une très importante déchéance au XVIII^e siècle. Dans sa cartographie du complexe portuaire nantais à la fin du XVII^e siècle, Olivier Grenouilleau a fait du Croisic et de Pornic des « ports relativement importants (pêche et commerce) jusqu'à la fin du XVII^e siècle, devenus ensuite les principaux "ports émissaires" de Nantes⁵¹ ». Le terme de port émissaire renvoie à la notion de service rendu au port principal. Plusieurs domaines sont possibles : flux de marchandises, mobilisation de la flottille locale, réponse au besoin de main-d'œuvre. Force est de constater pourtant que Pornic ne correspond à aucun de ces critères. Passées les années 1730 caractérisées par la fin des armements transatlantiques, le port entre dans une phase de déclin accéléré. L'un des indicateurs de ce marasme est la baisse de la population : 948 habitants en 1793, 806 en 1800, 834 en 1806⁵². Ces données peuvent être mises en parallèle avec la croissance démographique de Paimbœuf, passant de 3 000 habitants environ en 1735, selon un mémoire nantais, à 6 700 à la fin de l'Ancien Régime, peut-être même jusqu'à 9 000 en comptant la population flottante⁵³. Au moment de la Révolution, Paimbœuf est la deuxième « ville » du comté nantais.

48. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 678, Chambre de commerce de Nantes, pièce n° 19, 10 janvier 1787.

49. Arch. nat., fonds Marine, D2 53, Pornic, 26 avril 1786, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

50. *Ibid.*, fonds Marine, D2 53, Pornic, 26 avril 1786, mémoire de Vaugiraud et Doroté.

51. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *Les négocees maritimes français (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, Belin Sup Histoire, 1997, p. 59-61.

52. URL : http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=27642 (consulté le 15 décembre 2018).

53. BOUYER Murielle, *Les gens de mer...*, op. cit., t. 1, p. 176.

Cependant, le marquis ne désarme pas et propose même son projet à l'Assemblée nationale en 1789 et de nouveau en 1790. Celle-ci demande au nouveau conseil du département de la Loire-Inférieure de se prononcer sur le projet « pour l'établissement d'un port au lieu de Pornic dans ce département et le creusement d'un canal qui viendrait dudit Pornic, au travers des terres joindre la rivière de Loire au dessous de Nantes⁵⁴ ». Le sujet est à l'ordre du jour de la séance du 18 novembre 1791 :

« La discussion allait commencer, lorsqu'un administrateur a observé que ce mémoire en supposait un autre plus ancien et plus détaillé, avec un plan tant du port que de la direction du canal projeté ; il a dit que ces pièces étaient nécessaires à l'assemblée pour délibérer en connaissance de cause sur cette affaire et il a demandé qu'elles fussent servies et mises sur le bureau.

Le secrétaire a instruit l'assemblée, que le premier mémoire du sieur Brie-Serrant, rappelé dans celui qui venait d'être lu, et le plan qui y était joint avaient été envoyés en communication aux districts de Machecoul et de Paimboeuf, qui étaient principalement intéressés à la chose, et que le département n'en avait pas encore été ressaisi.

Délibérant sur le tout, et oui le Procureur général syndic le conseil a tardé à délibérer sur l'objet dont est cas, jusqu'à la réception des pièces et arrête qu'il sera écrit aux districts de Paimboeuf et Machecoul pour les presser de renvoyer le tout au département. »

Difficile d'imaginer une réponse favorable du district de Paimbœuf devant un tel projet.

Le canal de Nantes à Pornic du marquis de Brie-Serrant ne vit jamais le jour. Néanmoins, le propriétaire du « duché » de Retz n'a pas tout perdu et avait réussi à obtenir un petit lot de consolation avec le creusement d'un canal, bien plus modeste, entre Machecoul et Sainte-Même⁵⁵.

Après la mort de Brie-Serrant dans la misère en 1814, le projet resurgit à la fin des années 1830, porté par l'amiral Leray, un autre défenseur du pays de Retz⁵⁶. La proposition est écartée par les Nantais qui cherchent désormais à obtenir la construction d'un bassin à flot pour l'un de leurs avant-ports. Cet aménagement est réalisé à Saint-Nazaire : inauguré en 1856, il voit ce site de la rive droite de l'estuaire prendre définitivement le pas sur Paimbœuf, en plein déclin, dans la fonction d'avant-port de Nantes⁵⁷.

54. Arch. dép. Loire-Atlantique, L 35, conseil du département, procès-verbaux des séances, 18 novembre 1791.

55. *Ibid.*, C 678, Pièce n° 6, chambre de commerce de Nantes, 11 octobre 1789, lettre de l'intendant de Bretagne à « Messieurs les juge et consuls de Nantes » ; pièce n° 10, 26 novembre 1788, « état estimatif du port projeté dans le bassin du château de Machecoul, et d'un canal aussi projeté depuis le port du Prieuré jusqu'audit bassin pour établir une navigation jusqu'à la ville de Machecoul ».

56. PIERRELLÉE Dominique, « Le marquis de Brie-Serrant... », art. cit., p. 61.

57. SAUPIN Guy, « Naissance d'une ville-port atlantique : Saint-Nazaire, avant-port et entrepôt (1845-1883) », dans Martine ACERRA, Guy MARTINIÈRE, Guy SAUPIN et Laurent VIDAL (dir.), *Les Villes et le monde, du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, p. 189-209.

Dans la deuxième moitié du siècle, pour sauver leur port, les Nantais militent pour obtenir le creusement du chenal d'accès et surtout la construction... d'un canal maritime, doublant le fleuve sur sa rive gauche sur une quinzaine de kilomètres. La conception et la réalisation de cet aménagement d'ampleur ont été étudiées par Anne Vézier. Ouvert en 1892, après dix années d'importants travaux, le canal dit de la Martinière permet la reprise du trafic nantais. Le port de Nantes dépasse rapidement la barre des 500 000 tonnes et atteint le million de tonnes en 1906. Il rattrape le niveau de trafic de Saint-Nazaire qui a prospéré pendant les difficultés nantaises et réintègre le groupe des principaux ports français. À la veille de la Première Guerre mondiale, le port de Nantes est devenu un port charbonnier, un port de transit et surtout un port de transformation industrielle⁵⁸.

Bernard MICHON, maître de conférences en histoire moderne
Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA-EA 1163)
Université de Nantes

RÉSUMÉ

En 1786, le marquis de Brie-Serrant, seigneur du duché de Retz, propose aux états de Bretagne la construction d'un canal entre Nantes et Pornic.

Son idée est de réhabiliter le port de la Baie et de faire passer toute la navigation de Nantes par un canal raccordant ce lieu à la Loire, la jonction devant s'effectuer à hauteur d'Indre. Brie-Serrant a déjà soumis l'affaire en 1785 au roi Louis XVI et à Calonne, le contrôleur général des Finances. Il ne s'agit d'ailleurs pas de la première tentative de construction d'un canal entre Nantes et la baie de Bourgneuf. Déjà, au milieu du XVIII^e siècle, un projet envisageait de faire un canal depuis Nantes jusqu'à Bourgneuf.

Ce dessein de grande ampleur cherche à solutionner les problèmes de navigation de l'estuaire de la Loire qui ne constitue pas une voie d'eau suffisamment profonde pour permettre aux navires de haute-mer de remonter jusqu'au port de Nantes, localisé à 56 kilomètres de l'océan Atlantique. Favoriser les ports de la baie de Bourgneuf conduirait à condamner les ports de l'embouchure et particulièrement Paimbœuf, principal avant-port de Nantes à ce moment-là, indispensable pour le trafic des navires long-courriers armés à destination principalement des colonies de plantation et des côtes africaines.

La contribution vise à présenter les principales caractéristiques de ce canal et les modalités envisagées pour sa mise en réalisation. Au-delà du débat sur la paternité de ce vaste projet – Brie-Serrant s'empare en effet d'une idée d'un nommé Galipaud, recteur de Pornic – il s'agira de présenter les raisons de sa non-réalisation. Les modalités du financement des travaux représentent évidemment l'un des principaux points d'achoppement. Il faut en outre tenir compte de la multiplicité des acteurs mobilisés : les négociants de Nantes représentés par les juge et consuls, la municipalité nantaise, les États de Bretagne, le gouverneur de la province ou le commandant en chef, l'intendant, le ministère de la Marine, sans parler de l'Amiral de France et bien entendu du contrôleur général des Finances.

58. VAUTHIER-VÉZIER Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2007, p. 27.

Histoire de Pornic et du pays de Retz

Martial MONTEIL – Entre Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Vendée :

le réseau de villes du nord de la cité des Pictons (IV^e-VII^e siècle apr. J.-C.)

Jocelyn MARTINEAU – Le château, le *castrum* et la ria de Pornic, XIII^e-XV^e siècle (approche archéologique)

Brice RABOT – Les campagnes de l'arrière-pays pornicais aux XIV^e et XV^e siècles

Jean-Luc SARRAZIN, Le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge

Bernard MICHON, Le projet de canal de Nantes à Pornic du marquis de Brie-Serrant (fin du XVIII^e siècle)

Agathe Aoustin – Métamorphose d'un site isolé en lieu de villégiature : l'exemple du port de Pornic (1820-1959)

Hubert HERVOUËT – Charles Le Roux et Louis Cabat, deux peintres à Pornic, été 1850

Patrimoine de Pornic et du pays de Retz

Jean-François CARAËS – Pornic : images de la ville ancienne

Dominique PIERRELÉE – Pornic : images d'une ville moderne (de 1800 à nos jours)

Gwyn MEIRION-JONES, Michael JONES, Marie-Ève SCHEFFER – La Touche en La Limouzinière, Loire-Atlantique : un logis-porche

Daniel PRIGENT, François HEBER-SUFFRIN, Christian SAPIN – L'abbatiale de Saint-Philbert-de-Grandlieu

Fabien BRIAND, Bernard de GRANDMAISON, Gérard SETZER – Le château de Machecoul :

un bilan des recherches historiques et archéologiques récentes

Christian DAVY et Patrice PIPAUD – Retables et retableurs aux Moutiers-en-Retz

Patrice PIPAUD – La lanterne des morts des Moutiers-en-Retz

Véronique MATHOT – La villa Chupin à Saint-Brevin-l'Océan

Les transformations paysagères du littoral

Louis CHAURIS – Impacts sur l'environnement littoral des ouvrages défensifs aux approches de l'embouchure de la Loire

Axel LEVILLAYER, Catherine MOREAU – Un exemple d'archéologie en contexte insulaire ou l'archéologue face à la mer :

l'île Dumet (Piriac-sur-Mer, Loire-Atlantique)

Alain GALLICÉ et Gildas BURON – Les zones humides entre Loire et Vilaine (1770-début du XXI^e siècle) :

disparition, évolution, maintien et patrimonialisation

Laurent DELPIRE – La presqu'île guérandaise, source d'inspiration des peintres aux XIX^e et XX^e siècles

Patrick LE LOUARN – La construction juridique des paysages littoraux depuis 1906

Daniel LE COUÉDIC – Le village Renouveau de Beg Meil : une pastorale hédoniste

Varia

Jean-Yves PLOURIN – Nantes en Bretagne ? Contribution de la toponymie et de la dialectologie

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Le congrès de Pornic

Discours d'ouverture de Bruno Isbled et de Solen Peron

Jacques Charpy (1926-2018) *In Memoriam*

Publications des sociétés historiques de Bretagne en 2018



S·H·A·B

FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES DE
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE BRETAGNE
