

Pays de la Loire, Loire-Atlantique
Le Pellerin

Canal maritime de la Basse-Loire, dit canal de la Martinière

Références du dossier

Numéro de dossier : IA44007230
Date de l'enquête initiale : 2018
Date(s) de rédaction : 2020
Cadre de l'étude : inventaire topographique rives de Loire
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : canal de navigation
Appellation : Canal de la Martinière

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :
Réseau hydrographique : Loire (la)
Références cadastrales :

Historique

Plusieurs études préparatoires au projet de canal maritime sont lancées par l'Etat entre 1874 et 1878. La loi du 8 août 1879 approuve le projet défendu par la Chambre de Commerce de Nantes de construire un canal sur la rive gauche de la Loire, s'étendant parallèlement au fleuve entre les communes du Pellerin et Frossay.

Les travaux du canal commencent au mois de juin 1882 par les ouvrages de la Martinière et des Champs-Neufs. Les travaux sont d'abord placés sous la direction de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Joly, puis Lefort à partir de 1885. Les comptes-rendus font état d'une importante main-d'œuvre en provenance de Belgique, d'Italie et de Hollande, sans compter la main-d'œuvre locale attachée aux travaux de terrassement, de taille et de transport de pierres. Les conditions de travail sont extrêmement difficiles et nombreux accidents sont attestés. Très rapidement, le sol est creusé à travers les prairies et la terre extraite est réutilisée pour servir de remblais au futur chemin de halage. Les travaux de creusement et de terrassement des abords du canal sont conduits sous la responsabilité d'Alphonse Couvreur, entrepreneur habitant à la demeure de la Corderie au Pellerin.

Le canal maritime de la Basse-Loire s'ouvre officiellement à la navigation le 1er septembre 1892. Il offre aux navires un mouillage de 6 m. L'entretien du canal se fait à l'aide de dragues à tuyaux refoulant les vases dans des dépôts.

Dès lors, le canal maritime sépare les prairies de la rive gauche avec le fleuve qui, avant les travaux, recevaient directement les eaux de débordement des marées, ou par l'intermédiaire des nombreux étiers parcourant ces terres submersibles. Afin de remédier à cette situation nuisible aux intérêts agricoles des populations riveraines du canal, une prise d'eau en Loire est établie sur le site des Champs-Neufs, au moyen de deux siphons reliés à un canal d'irrigation et de dessèchement communiquant avec les étiers de Vue et du Pavillon. Un pont-tournant est construit en 1890 devant le village de la Roche, sous la direction de l'ingénieur Résal, afin de permettre aux éleveurs et herbagers d'accéder aux îles de Loire.

Vers 1900, plus de 800 passages de navires par an sont dénombrés. Les navires empruntant le canal sont chargés de sucre, de caoutchouc, de charbon, de fer, ou de cacao. Autant de matières premières nécessaires aux besoins de l'industrie nantaise et de la Basse-Loire.

Au tournant du XIXe et du XXe siècles, les grands voiliers sont progressivement remplacés par des cargos et des caboteurs à vapeur. Mais en 1911, seulement vingt-cinq passages sont dénombrés. Le canal apparaît alors inadapté aux navires de l'époque et l'éclusage jugé trop cher. De plus, des travaux de dragages entrepris dans le fleuve entre 1903 et 1913 permirent d'augmenter le tirant d'eau du chenal de navigation dans l'estuaire. Dans les années 1910, le canal et les abords de l'écluse de la Martinière servent au stationnement des dragues et des remorqueurs des Ponts et Chaussées.

Le passage du dernier navire (steamer Béhéra) sur le canal maritime a lieu en 1913. Ensuite, seule la petite batellerie locale continue de naviguer sur le canal. A partir de 1921, le plan d'eau est utilisé comme lieu de regroupement avant démolition d'anciens trois-mâts et quatre-mâts inadaptés aux besoins de la navigation de l'époque. De nombreux documents iconographiques illustrent cette période de déclin et le canal est surnommé le "cimetière des éléphants". Mais les épaves sont évacuées au bout de quelques années car le manque d'entretien entraîne un envasement du plan d'eau.

Le canal est définitivement déclassé par les services de la navigation en 1958 et devient la propriété de l'Union des syndicats des marais du sud-Loire.

Aujourd'hui, deux épaves de chalands en béton construits en 1917 et servant au délestage des cargos remontants le fleuve, sont visibles aux abords du site d'écluse de la Martinière.

Période(s) principale(s) : 2e moitié 19e siècle, 20e siècle

Description

Le canal présente une longueur d'un peu plus de 15 km le long de la rive gauche de la Loire. Le plan d'eau a une largeur de 55 m. A chaque extrémité, il est fermé par une écluse à sas.

Depuis l'amont, le canal s'ouvre à la hauteur du village de la Martinière situé à 16 km en aval de Nantes. Après l'écluse du même nom, il s'engage dans un ancien bras de Loire, creusé et régularisé, entre l'Ile de Bois les prairies de Buzay. La tour de l'ancienne abbaye de Buzay servi de repère pour les capitaines de navire empruntant le canal. Le canal marque ensuite une intersection avec l'entrée du canal de Buzay ayant longtemps connu une navigation assez active pour le transport des foin et denrées produites autour du lac de Grandlieu.

En direction du nord-ouest, le canal se prolonge en ligne droite sur une distance de 4,5 km, entre l'île des Masses et les prairies du Tenu, jusqu'au site d'écluse des Champs Neufs. Le canal passe ensuite devant le village du Migron et se prolonge enfin jusqu'à l'écluse du Carnet précédée comme celle de la Martinière, d'un vaste bassin d'attente.

Le long de la partie aval du canal, une digue insubmersible s'étend sur près de 5 km. Elle sépare le canal du bras du Migron. Un chemin de halage s'étire sur chacune des rives.

Éléments descriptifs

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété d'une association

Présentation

Ouvrage monumental du génie civil, le canal maritime de la Basse-Loire longe la Loire et s'étend sur une quinzaine de kilomètres entre les communes du Pellerin et de Frossay. Sa construction entre 1882 et 1892 s'inscrit dans un contexte de concurrence féroce commencée dès le milieu du XIXe siècle entre les ports de Nantes et Saint-Nazaire, entre le vieux port de fond d'estuaire et le nouveau port maritime. Face au succès du bassin à flot nazairien ouvert en 1857, il importe, pour la Chambre de Commerce de Nantes, de permettre aux navires de grand tonnage de remonter facilement l'estuaire jusqu'au port de Nantes.

Employant plus de 1 000 ouvriers, ce chantier pharaonique bénéficia de l'expérience et des techniques employées pour la construction du canal de Suez inauguré en 1869. Fermé à chaque extrémité par une écluse à sas de 169 mètres de long fonctionnant chacune jour et nuit, le canal maritime de la Basse-Loire connut rapidement une activité intense. Le pic du trafic est atteint au tournant des XIXe et XXe siècles : 805 navires de mer fréquentent le canal en 1899, soit 40% du mouvement maritime de Nantes.

Bien qu'ayant participé au relèvement du port de Nantes, son utilisation est de courte durée (à peine vingt ans) en raison de la forte évolution des tonnages et des tirants d'eau des navires marchands. Le canal se révèle très vite inadapté et la grande navigation est arrêtée dès 1913. Dans les années 1960, de nouveaux aménagements permirent de faire de ce témoin de "l'art des ingénieurs" un pièce maîtresse du système de régulation hydraulique du Pays de Retz.

Références documentaires

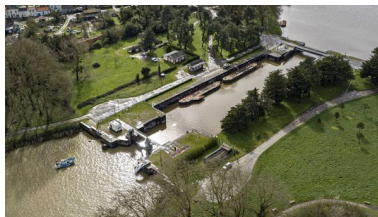
Documents d'archive

- Archives nationales, Pierrefitte ; F/14/16680. **Département de la Loire-Inférieure. Canal maritime de la Basse-Loire, 1886-1910.**

Illustrations



L'écluse de la Martinière et le canal.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400249NUCA



Le site d'écluse de la Martinière.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400213NUCA



Le barrage des Champs-Neufs, l'écluse de petite navigation et le canal.
Phot. Denis Pillet
IVR52_20004402053XA



Le canal vers l'amont à la hauteur du site des Champs-Neufs.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400220NUCA



Le canal vers l'aval depuis le site des Champs-Neufs.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400225NUCA



Le canal vers l'aval à la hauteur du site des Champs-Neufs. En arrière-plan, la centrale thermique de Cordemais.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400222NUCA



La percée de Buzay.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400231NUCA



Vue du canal maritime vers l'aval à la hauteur de la percée de Buzay.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400237NUCA



Vue du barrage-écluse de Buzay.
Phot. Yves Guillotin
IVR52_20204400246NUCA



Vue d'ensemble du canal vers l'aval, au niveau de la percée de Buzay.
Phot. Denis Pillet
IVR52_20004400861XA



Détail d'une cloche permettant de prévenir de l'arrivée d'un bateau à l'écluse de la Martinière.
Phot. Denis Pillet



Détail d'une borne d'amarrage et d'une borne hectométrique.
Phot. Denis Pillet
IVR52_20004400863XA

IVR52_20004400862XA

Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Écluse du Carnet, Frossay (IA44007232) Pays de la Loire, Loire-Atlantique, Frossay, Le carnet

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Site d'écluse de La Martinière (IA44007231) Pays de la Loire, Loire-Atlantique, Le Pellerin, la Martinière

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Écluse des Champs-Neufs, Frossay (IA44007233) Pays de la Loire, Loire-Atlantique, Frossay, Les Champs-Neufs

Dossiers de synthèse :

L'aménagement du fleuve et des rives de Loire de Nantes Métropole : l'invention d'un paysage (IA44007243)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Julien Huon

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général



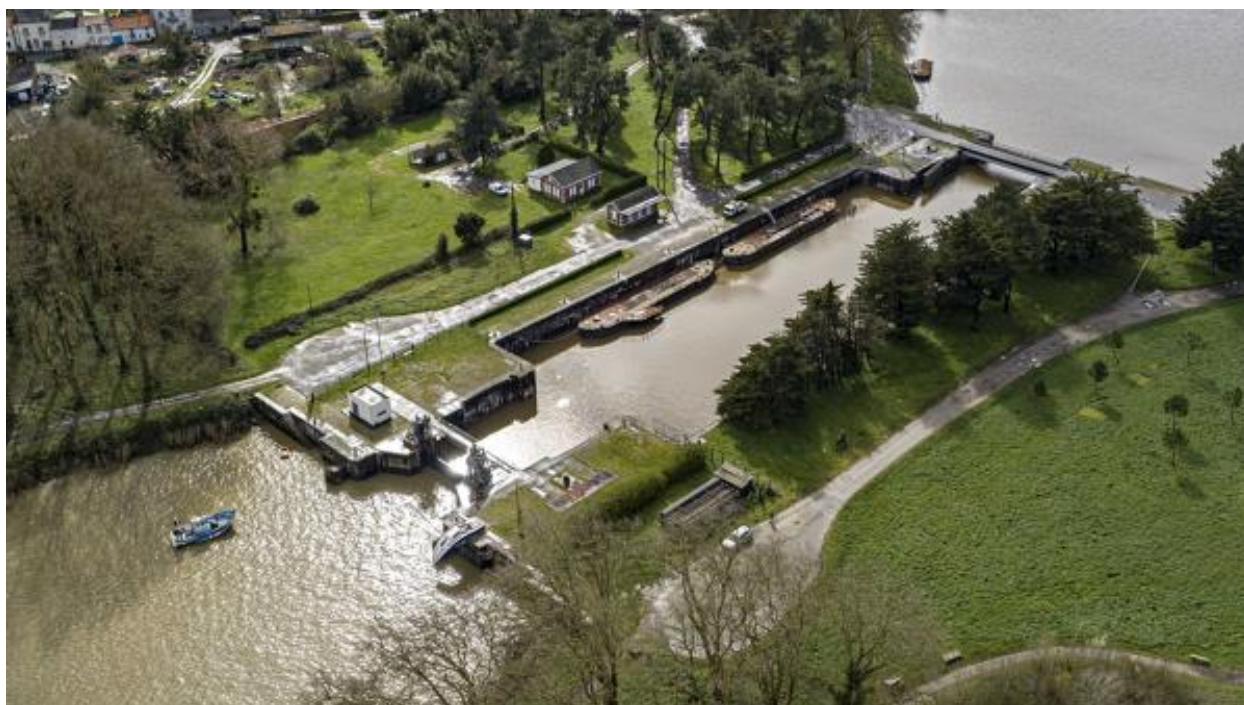
L'écluse de la Martinière et le canal.

IVR52_20204400249NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le site d'écluse de la Martinière.

IVR52_20204400213NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le barrage des Champs-Neufs, l'écluse de petite navigation et le canal.

IVR52_20004402053XA

Auteur de l'illustration : Denis Pillet

Date de prise de vue : 2011

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le canal vers l'amont à la hauteur du site des Champs-Neufs.

IVR52_20204400220NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le canal vers l'aval depuis le site des Champs-Neufs.

IVR52_20204400225NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le canal vers l'aval à la hauteur du site des Champs-Neufs. En arrière-plan, la centrale thermique de Cordemais.

IVR52_20204400222NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La percée de Buzay.

IVR52_20204400231NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du canal maritime vers l'aval à la hauteur de la percée de Buzay.

IVR52_20204400237NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du barrage-écluse de Buzay.

IVR52_20204400246NUCA

Auteur de l'illustration : Yves Guillotin

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue d'ensemble du canal vers l'aval, au niveau de la percée de Buzay.

IVR52_20004400861XA

Auteur de l'illustration : Denis Pillet

Date de prise de vue : 2004

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail d'une cloche permettant de prévenir de l'arrivée d'un bateau à l'écluse de la Martinière.

IVR52_20004400862XA

Auteur de l'illustration : Denis Pillet

Date de prise de vue : 2007

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail d'une borne d'amarrage et d'une borne hectométrique.

IVR52_20004400863XA

Auteur de l'illustration : Denis Pillet

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général
communication libre, reproduction soumise à autorisation