

Pays de la Loire, Vendée
Puyravault

Les ports dans la vallée de la Sèvre Niortaise, Marais poitevin

Références du dossier

Numéro de dossier : IA85059692

Date de l'enquête initiale : 2025

Date(s) de rédaction : 2025

Cadre de l'étude : inventaire topographique Vallée de la Sèvre Niortaise, Marais poitevin

Auteur(s) du dossier : Yannis Suire

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de la Vendée

Désignation

Dénomination : port

Aires d'études : Vallée de la Sèvre Niortaise, Marais poitevin

Localisations :

Pays de la Loire, Vendée

Puyravault

Pays de la Loire, Vendée

Sainte-Radégonde-des-Noyers

Pays de la Loire, Vendée

L'Île-d'Elle

Pays de la Loire, Vendée

Vix

Pays de la Loire, Vendée

Maillé

Pays de la Loire, Vendée

Damvix

Pays de la Loire, Vendée

Le Mazeau

Pays de la Loire, Vendée

Benet

Historique

Des ports situés sur un axe commercial majeur dès le Moyen Âge

Le Moyen Âge voit l'implantation et le développement d'installations portuaires, encore rudimentaires pour la plupart, tout le long de la Sèvre Niortaise entre Niort et la mer. Ils sont les points d'ancrage d'une navigation et d'un cabotage qui prend de l'ampleur à partir du 12^e siècle, le transport des denrées (notamment le sel) étant difficile voire impossible par voie terrestre. Les deux ports les plus importants, encadrant le bassin de la Sèvre, sont ceux de Niort et de Marans. A l'interface entre l'arrière-pays poitevin et la côte atlantique, via la Sèvre Niortaise, un premier port est établi à Niort au pied du château, et développé à la fin du 13^e siècle et au 14^e par le pouvoir royal et les principales autorités de la région, non plus au bord de la vieille ville mais en face, sur la rive droite de la Sèvre, de l'autre côté des îlots qui parsèment et entravent le fleuve (entre les actuels boulevard Main, rue du Fort-Foucaud et place du Port). Le 1^{er} juin 1377, Jean, duc de Berry et comte de Poitou, de passage à Niort, décide la levée d'un impôt ou "coutume" pour financer la construction d'un nouveau port. La taxe est imposée sur les marchandises transitant non seulement par Niort mais aussi dans les principaux ports sur et à proximité de la Sèvre (Sevreau, Coulon, Maillé...). L'opération, qui s'étire sans doute sur une bonne partie du 15^e siècle, s'accompagne de la mise en navigabilité de la Sèvre, avec le creusement d'un nouveau bras en aval du port de Niort, parfois appelé le canal Saint-Martin. Contrairement à l'ancien lit, il est dégagé de tout obstacle du type moulins

à eau. De tels aménagements permettent le renouveau du commerce fluvial et l'envol de la draperie niortaise. Aux 17^e et 18^e siècles, cet essor est mis à mal par le mauvais état du port et l'envasement de la Sèvre, sans compter les querelles incessantes entre les bateliers niortais et les autres usagers de la Sèvre jusqu'à Marans.

Le port de Marans connaît aussi des vicissitudes jusqu'au début du 19^e siècle, avec un envasement lié cette fois aux effets de la marée, que rien n'arrête encore. Etabli sur les deux rives de la Sèvre dans la traversée de la cité, il n'est accessible qu'aux bateaux plats et de faible tonnage qui, au Brault, prennent le relai des navires plus importants venus de la mer. Pourtant, signe de son importance et de sa renommée, il fait l'objet d'un cartouche (cependant assez peu réaliste), au même titre que La Rochelle, sur la Carte marine des Environs de l'Isle d'Oléron à l'usage des Armées du Roy de la Grande-Bretagne, par Romain de Hooge, en 1693. En 1699, l'intendant de La Rochelle Michel Bégon fait de Marans "le plus gros bourg et le plus riche de l'Aunis" d'où provient "le fin minot de Bagnaux, qu'on croit être la meilleure farine du royaume, qu'on porte jusqu'aux Grandes Indes". Son rôle est renforcé après le dessèchement des marais alentour qui fait de lui le poumon de l'exportation des blés. L'ensemble du site portuaire ne change pourtant que marginalement avant le début du 19^e siècle, si ce n'est les abords du nouveau pont construit en 1782.

Entre les deux sites majeurs que sont Niort et Marans, la Sèvre est ourlée de ports plus ou moins importants qui servent à la fois d'étapes entre les deux villes, et de portes sur l'arrière-pays. Tous ou presque sont établis à l'interface entre la Sèvre et les terres hautes, entre le fleuve et les bourgs qui s'en rapprochent le plus. Des prospections subaquatiques ont récemment permis de relever des vestiges des 7^e-9^e siècles et des 14^e-15^e siècles dans le port de Magné, établi à proximité de l'ancien château et de l'église : une épave, des pieux, restes potentiels d'une pêcherie et d'un possible bateau-moulin. Les archives parlent aussi, avec par exemple plusieurs mentions du port de Maillé dans des donations faites au tournant de l'an Mil par le duc d'Aquitaine à l'abbaye de Maillezais. Au cours des siècles suivants, il constitue pour celle-ci un des points d'accès privilégiés à la Sèvre. En 1377, le port de Maillé fait partie de ceux ciblés par la nouvelle "coutume" créée par le duc de Berry pour financer la construction du port de Niort, avec les ports de Sevreau, la Tiffardière (Niort-Saint-Liguairre), Coulon ou encore Aziré (Benet).

Le port de Coulon, mentionné dès 1325, constitue le plus important sur la Sèvre en dehors de Niort et Marans. Passée aux seigneurs de Coulon qui l'afferment à des particuliers, la perception de la Coutume est exercée en un lieu appelé "Maison de la Coutume", située à partir des années 1570-1580 sur le côté nord de la place du même nom où elle trône encore (actuel centre socio-culturel). On distingue en fait la "Grande Coutume" due pour toute marchandise transitant devant le port de Coulon sur la Sèvre Niortaise ; le droit de rivage, prélevé sur les marchandises chargées et déchargées sur le port ; le droit de levage, perçu spécifiquement sur le sel ; la "Petite Coutume", exercée sur les marchandises transportées entre Coulon et la Garette d'une part, la Repentie de Magné d'autre part.

La transformation des ports de Marans et de Niort au 19^e siècle

Dès la Révolution et l'Empire, et sans attendre le décret de 1808 sur la navigation sur la Sèvre Niortaise, de premières décisions sont prises visant tout d'abord à dégager la Sèvre et ses affluents des pêcheries ou écluses qui l'encombrent depuis le Moyen Âge. Durant la décennie 1800-1810, des travaux commencent en certains points clés du bassin. Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées Jean-Baptiste Dincourt de Metz, dit "Demetz", en poste jusqu'en 1805, puis son successeur Pierre Tréton-Dumousseau, jusqu'en 1811, sont à la manœuvre. En 1807, neuf ans après son prédécesseur, Tréton-Dumousseau présente un ambitieux projet de réaménagement de la Sèvre dans la traversée de Coulon. Mis en œuvre entre 1808 et 1810, il ne prévoit rien de moins que de déplacer le cours du fleuve qui, depuis des siècles, serpente péniblement dans le bourg (au niveau de l'actuelle place de la Péchoire et du parc de la mairie). Un nouveau lit, plus large et rectiligne, long de près de 400 mètres, passera plus au sud à travers des jardins, faisant par la même occasion gagner du terrain pour agrandir le bourg. Dès 1806, Tréton-Dumousseau s'attaque aussi à un autre point stratégique du bassin de la Sèvre : le port de Marans. Il propose de créer de véritables quais en aval du pont de pierre, et de remplacer les deux coudes que forment le fleuve à la sortie du port par un bassin à flot fermé par un barrage éclusé. Une partie de ce projet est réalisée, avec la construction de quais verticaux et de cales maçonnées. Ces travaux seront achevés en 1837 et 1845.

En 1865-1866, l'ingénieur Evrard conçoit un nouveau grand projet d'aménagement du port de Marans, compris dans la vaste réflexion sur la liaison à créer entre Marans, la mer et La Rochelle, après l'abandon du canal de Niort à La Rochelle. Le projet Evrard consiste à étendre le bassin situé en aval du port (créé en 1859 pour pouvoir accueillir de plus gros bateaux, mais resté à l'état de simple bassin d'échouage), désormais fermé par trois ouvrages : en amont, un barrage éclusé situé dans le port même, au Carreau d'Or ; en aval, un barrage éclusé au lieu-dit les Enfreneaux, à créer sur le vieux cours principal de la Sèvre ; également en aval, une écluse à l'aboutissement du futur canal maritime, au Brault (Charron), équipée d'un imposant bassin de retournement. Si le barrage du Carreau d'Or est construit dès 1867-1871, il faut attendre 1888 pour que le canal et les ouvrages du Brault et des Enfreneaux soient mis en service. Malgré tout, l'ensemble de ce dispositif, encore amélioré au début du 20^e siècle, permet au port de Marans de prospérer plus longtemps que les autres, jusqu'aux années 1960. Sa vocation internationale est certes nettement amoindrie, mais il conserve un rôle majeur en servant de relai entre les places commerciales de plus grande importance, comme La Rochelle, et les producteurs locaux du Marais poitevin. Dans les années 1930, Marans est le deuxième port français, après Rouen, pour le trafic des blés.

Le port de Marans n'est pas le seul à bénéficier de ce foisonnement de travaux et d'aménagements qui s'empare de toute la vallée de la Sèvre Niortaise au 19^e siècle. A l'autre extrémité de celle-ci, le port de Niort fait aussi l'objet de toutes les

attentions de la part des autorités et des ingénieurs. Envisagé dès 1854 par l'ingénieur Joseph Maire, puis permis par le legs à la Ville d'une partie de sa fortune par l'industriel Thomas-Hippolyte Main en 1860, un ambitieux projet de déplacement du port est alors mis en oeuvre. Décision est prise en 1865 d'abandonner l'ancien port médiéval, de couvrir une partie de son cours entre le moulin du Roc et le moulin Neuf (actuel boulevard Main et allée Henri-Dunand), et de déplacer le port juste en aval de ce dernier. Le projet est conçu par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Eugène Espitallier, et les travaux commencent en 1867. Ainsi créé, le nouveau port de Niort, connu sous le nom de port Boinot en référence à la chamoiserie Boinot qui occupe le site de l'ancien moulin Neuf, ne connaît cependant qu'une courte période de prospérité, face à la concurrence du chemin de fer et du transport terrestre qui ont raison du trafic fluvial. Le transport par gabarres ne retrouve que provisoirement une raison d'être et un avantage économique pendant la Première Guerre mondiale pour palier la réquisition des trains par l'armée.

La modernisation des ports dans toute la vallée de la Sèvre Niortaise aux 19e et 20e siècles

Tout le long de la Sèvre et de ses affluents, d'autres ports d'importance bénéficient de travaux de modernisation pour faciliter l'accostage des bateaux et le chargement ou déchargement des marchandises. A Coulon, on commence dans les années 1830-1840 par supprimer les anciens petits ports perpendiculaires à la Sèvre qui avaient perduré après le creusement du nouveau lit du fleuve en 1808. Comblés, ils laissent place à de nouvelles rues aboutissant au port, comme la rue du Château bas. En 1867-1868, l'ingénieur Espitallier encadre le recalibrage de la Sèvre entre Sevreau et Coulon (ainsi que du bras de Sevreau) et le réaménagement des quais dans la traversée de Coulon : jusqu'ici en terre et informes, ils seront maçonnés et alignés, avec la création d'escaliers disposés régulièrement pour accéder plus facilement à l'eau, et reliés entre eux par des perrés inclinés. Le projet consiste aussi à moderniser les cales et abreuvoirs placés au droit des rues principales du bourg, ou à en créer de nouveaux. Ces travaux vont entraîner la construction ou la reconstruction de nombreuses habitations le long du nouveau quai de rive droite, et l'implantation de nouvelles sur la rive gauche.

Plus en amont, les ports d'Arçais, de Damvix et de Maillé s'équipent aussi. Dans le cas de ports de moindre importance comme ceux-là, les communes sont à l'initiative, tout en faisant appel aux compétences et à l'assistance des Ponts et Chaussées. A Arçais, dans les années 1840-1860, la municipalité fait ainsi approfondir le port, aménager un lavoir et construire un mur de quai, avec création, comme à Coulon, d'escaliers pour faciliter l'accostage des barques. A Damvix comme à Maillé, le port présente la forme d'une grève descendant en pente douce vers la Sèvre, une configuration qui fragilise le site lorsque survient l'inondation. En 1888, la commune de Damvix fait appel à l'ingénieur des Ponts et Chaussées Viennot pour concevoir un mur de quai, permettant de créer une cale d'abordage prolongée à l'est par une cale abreuvoir. Cette cale est empierrée en 1898, puis modifiée en 1903, le curage et l'approfondissement de la Sèvre ayant influé sur le niveau général de l'eau. A Maillé, le creusement du canal de Bourneau et la construction de son barrage, entre 1852 et 1856 (reconstruit en pierre en 1861), créent un effet de chasse bénéfique au dévasement du port. Une place spacieuse est remblayée à l'aide de la terre issue du curage du port, puis empierrée en 1864. Un passe-bateau en 1896, puis une écluse en 1899 viennent faciliter le passage des bateaux d'un côté à l'autre du barrage .

Les efforts portent aussi sur des ports plus éloignés de la Sèvre Niortaise mais tout aussi stratégiques pour les marais qui les entourent. En 1867, la commune de Benet décide de réaménager le port d'Aziré qui se trouvait en avant même des maisons et qui s'avère trop petit pour recevoir une activité commerciale et batelière en nette progression. La commune charge les Ponts et Chaussées d'élaborer le projet, conçu, là aussi, par l'ingénieur Eugène Espitallier. Celui-ci propose de déporter le port vers l'aval, en creusant un large bassin trapézoïdal bordé de quais verticaux et d'une cale-abreuvoir inclinée. L'ancien port sera comblé et remplacé par une longue voie d'accès arborée, reliant le nouveau port et le village. Les travaux commencent à l'été 1869. Les autorités sont tout aussi ambitieuses pour le port du Vanneau, relié à la Sèvre par un des canaux ou biefs qui sillonnent les marais de cette commune. Là encore, c'est Eugène Espitallier qui intervient, en 1876, pour concevoir un équipement digne de l'intense activité commerciale qui prospère à partir des produits des marais alentour. Le projet Espitallier prévoit notamment de créer un bassin rectangulaire doté de murs de quai de chaque côté, facilitant les chargements et déchargements, ainsi qu'une cale inclinée, pavée de moellons, pour l'abordage des petits bateaux, au fond du port. Enfin, une passerelle métallique reliera le terre-plein du port et les marais situés sur l'autre rive, au nord-est.

Pour mener à bien leurs activités à l'embouchure de la Sèvre Niortaise et dans la baie de l'Aiguillon, les mytiliculteurs ont pour principal appui le port du Pavé, né dans les années 1880 de l'aménagement d'une grève à l'extrémité d'un nouveau chemin créé à l'ouest de la pointe des Canons pour faciliter l'accès aux bouchots . Pour constituer cette grève, les boucholeurs récupèrent des pierres (ou "pavés", d'où le nom du port) dans le lit de l'embouchure de la Sèvre, au Rocher. Le trafic croissant des bateaux nécessite d'améliorer cette première installation, en prenant des moellons dans une carrière de Charron et des galets dans les falaises proches de La Rochelle. En 1937, un magasin à moules, en béton armé, est construit sur le port que l'on équipe par ailleurs d'un ouvrage d'accostage pour les bateaux de pêche. La route est surélevée en 1950 puis à nouveau en 1963. Un fanal lumineux est établi en 1951. De nouveaux aménagements sont réalisés en 1984-1986, avec notamment la création d'une vaste esplanade permettant aux boucholeurs de déposer leur matériel.

Période(s) principale(s) : Moyen Age, Temps modernes, 19e siècle

Description

62 ports ont été relevés dans les communes riveraines de la Sèvre Niortaise, dans la traversée du Marais poitevin. Ils sont situés pour moitié, à parts égales, en Nouvelle-Aquitaine et en Pays de la Loire. Les uns sont répartis au bord de la Sèvre Niortaise elle-même, à l'image des ports de Niort, de Coulon, de Damvix et de Marans, jusqu'au port du Pavé, à l'embouchure du fleuve. D'autres prennent place sur des canaux qui lui sont liées, comme le port d'Arçais, celui du Mazeau ou celui d'Aziré, à Benet. Enfin, beaucoup de petits ports sont disséminés au pied des anciennes terres hautes, sur les biefs, rigoles et "routes d'eau" qui, à la lisière des bourgs et villages, relient ces derniers aux marais. Tel est le cas à Vix, Damvix, Maillé, Taugon, Le Vanneau-Irleau, Magné ou encore la Garette (Sansais). Ces petits ports se limitent souvent à une cale inclinée, maçonnée ou simplement enherbée, loin des quais aménagés des principaux ports comme port Boinot (Niort) ou Marans.

Décompte des œuvres : étudié 62

Références documentaires

Bibliographie

- SUIRE, Yannis. **L'histoire de l'environnement dans le Marais poitevin, seconde moitié du XVIe siècle - début du XXe siècle**. Thèse d'Ecole nationale des Chartres, 2002.

Illustrations



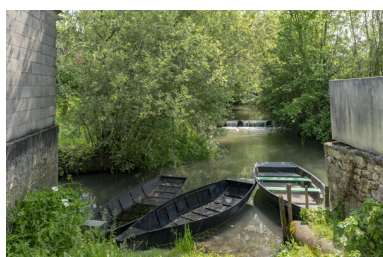
Le port d'Aziré, à Benet.
Phot. Pierre-Bernard Fourny
IVR52_20238500609NUCA



Le port du Mazeau.
Phot. Pierre-Bernard Fourny
IVR52_20238500551NUCA



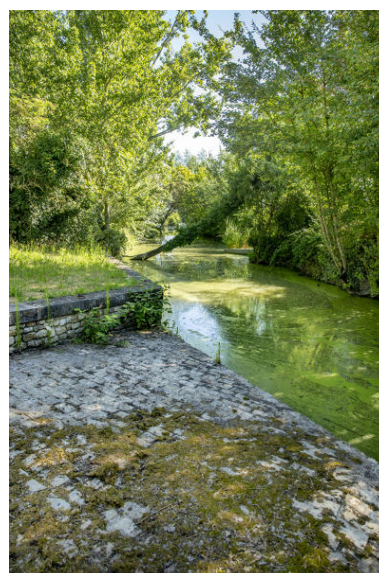
Le port de Damvix.
Phot. Yannis Suire
IVR52_20228500255NUCA



Le port du Coin Sotet, à Damvix.
Phot. Pierre-Bernard Fourny
IVR52_20228501094NUCA



Le port de Maillé.
Phot. Pierre-Bernard Fourny
IVR52_20218502029NUCA



Le port du Noyer, à Vix.
Phot. Pierre-Bernard Fourny
IVR52_20208501214NUCA

Dossiers liés

Dossier(s) de synthèse :

Présentation du territoire de la Vallée de la Sèvre Niortaise dans le Marais poitevin (IA85001873) Pays de la Loire, Vendée, Puyravault

Édifices repérés et/ou étudiés :

Grand port de Maillé (IA85002486) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Bourg (le), place du Port

Port (IA85002577) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Bourg (le)

Port, allées du Parc (IA85003138) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Bourg, allées du Parc

Port, le Coin Sotet, impasse des Fleurs (IA85002893) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, le Coin Sotet, impasse des Fleurs

Port, les Nattes (IA85003472) Pays de la Loire, Vendée, Benet, les Nattes

Port ; 56 et 58 chemin du Halage (IA85002951) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, Bourg, 56, 58 chemin du Halage

Port ; chemin du Halage, impasse du Bac (IA85002946) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, Bourg, chemin du Halage, impasse du Bac

Port ; le Coin Sotet, impasse des Roses (IA85002897) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, le Coin Sotet, impasse des Roses

Port d'Aziré (IA85003373) Pays de la Loire, Vendée, Benet, Aziré, rue du Port, place Angéline Thibaudeau

Port de Bois Charrie (IA85003024) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, Bois Charrie

Port de Château Musset (IA85003242) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Château Musset

Port de Damvix, place André-Audouin (IA85002766) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, le Bourg, place André-Audouin

Port de la Grande Bernegoue (IA85002681) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Grande Bernegoue (la), rue de l'Autize

Port de Nessier, rue des Cabanes (IA85003310) Pays de la Loire, Vendée, Benet, Nessier, rue des Cabanes

Port de Sainte-Christine, rue du Marais (IA85003354) Pays de la Loire, Vendée, Benet, Sainte-Christine, rue du Marais

Port des Loges (IA85002924) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, les Loges

Port dit la Cale de la Folie ; rue des Faïenciers (IA85002078) Pays de la Loire, Vendée, L'Île-d'Elle, Folie (la), rue des Faïenciers

Port dit le Port bas, rue Basse (IA85003102) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Bourg, rue Basse

Port dit le port de la Cure (IA85002238) Pays de la Loire, Vendée, Vix, Bourg, impasse des Noues

Port dit le port de la Mare (IA85002599) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Bourg (le), rue de la Mare

Port dit le port Grenouillet, rue du Port-Grenouillet (IA85003353) Pays de la Loire, Vendée, Benet, Sainte-Christine, rue du Port-Grenouillet

Port dit le port Jésus, impasse du Port Jésus (IA85003154) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Bourg, impasse du Port Jésus

Port dit port de la Sangle, ruelle de la Sangle (IA85003115) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Bourg, ruelle de la Sangle

Port du Coin Sotet ; rue du Coin Sotet (IA85002903) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, le Coin Sotet, rue du Coin Sotet

Port du Mazeau (IA85003060) Pays de la Loire, Vendée, Le Mazeau, Bourg, rue du Port

Port du Noyer (IA85002173) Pays de la Loire, Vendée, Vix, Bourbia (le), chemin du Port-aux-Noyers

Port et lavoir ; 24 chemin du Halage (IA85003049) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, Bourg, 24 chemin du Halage

Port et lavoir de la Barbée (IA85002969) Pays de la Loire, Vendée, Damvix, la Barbée

Port puis pont de Saint-Nicolas (IA85002450) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Saint-Nicolas, rue Saint-Nicolas

Ports (IA85002550) Pays de la Loire, Vendée, Maillé, Bourg (le)

Auteur(s) du dossier : Yannis Suire

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de la Vendée



Le port d'Aziré, à Benet.

IVR52_20238500609NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2023

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



Le port du Mazeau.

IVR52_20238500551NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2023

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



Le port de Damvix.

IVR52_20228500255NUCA

Auteur de l'illustration : Yannis Suire

Date de prise de vue : 2022

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



Le port du Coin Sotet, à Damvix.

IVR52_20228501094NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

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



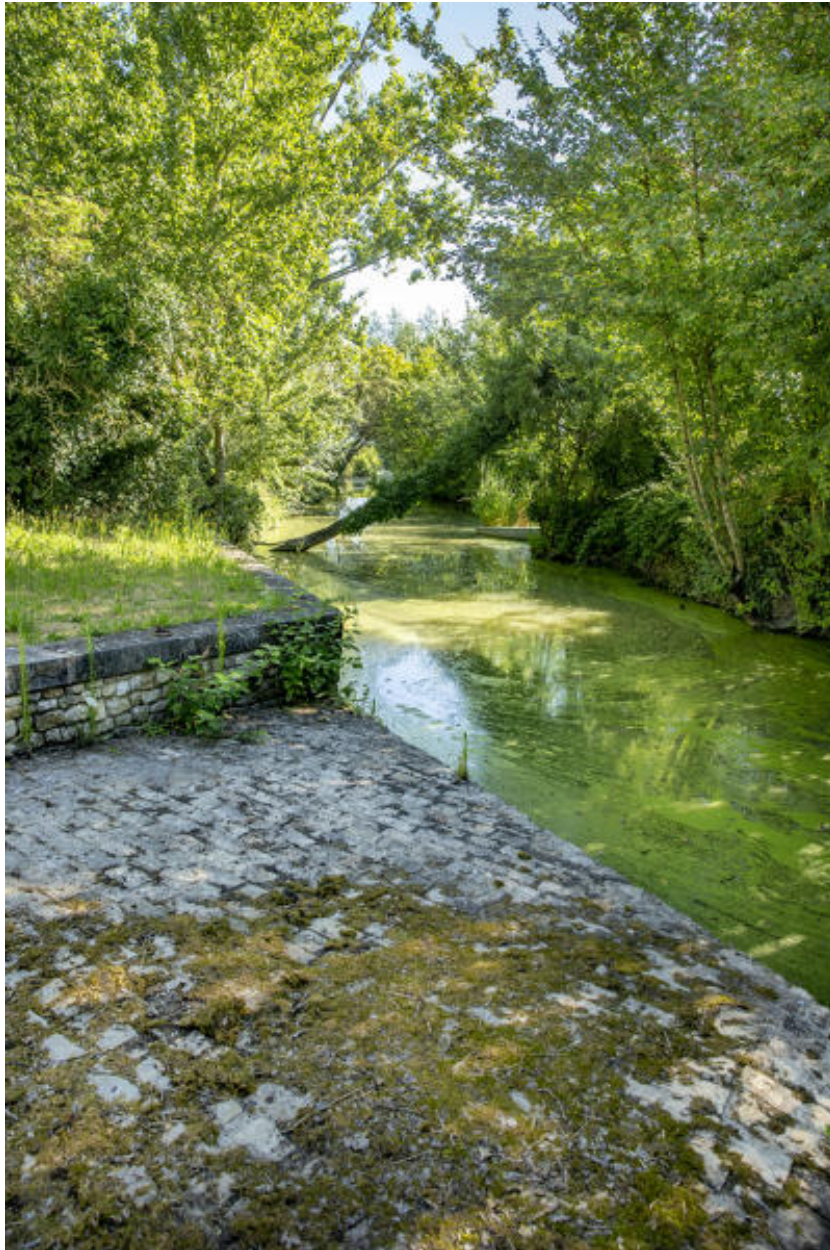
Le port de Maillé.

IVR52_20218502029NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2021

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



Le port du Noyer, à Vix.

IVR52_20208501214NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2020

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