Pays de la Loire, Maine-et-Loire
Montsoreau
quai Philippe-de-Commines

Ensemble portuaire du quai Philippe-de-Commines, Montsoreau

Références du dossier

Numéro de dossier : IA49010786
Date de l'enquête initiale : 2010
Date(s) de rédaction : 2010
Cadre de l'étude : inventaire topographique
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : port

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en village
Réseau hydrographique : la Loire
Références cadastrales :

Historique

L'actuel ensemble portuaire du quai Philippe de Commynes, à Montsoreau, est essentiellement constitué d'éléments édifiés au fil du XIXe siècle. Toutefois, il hérite d'aménagements plus anciens tardivement unifiés.

1. Du port de Rest aux ports de Montsoreau

En l'absence d'études archéologiques réalisées sur les infrastructures portuaires de Montsoreau, dont la plupart sont aujourd'hui détruites ou ensevelies sous des terrassements, l'approche historique de ces équipements ne peut être que très limitée pour les périodes anciennes et repose principalement sur des sources écrites, et pour des périodes plus récentes, sur des documents iconographiques.
Attesté au VIe siècle, le toponyme de Rest, sous lequel est désigné le secteur habité situé à la confluence de l'Arceau et de la Loire, renverrait à une étymologie latine faisant référence au filet de pêche (de *restis, -is* : corde, mais aussi filet, voire pêcherie en latin médiéval). Traditionnellement, on fait ainsi de Rest un village de pêcheurs et Montsoreau aurait donc accueilli à cette époque, sinon un port clairement constitué, du moins des équipements ou aménagements liés à l'accès aux eaux du fleuve, de type port d'échouage.
Par la suite, plusieurs textes médiévaux attestent de la présence d'un usage portuaire du site de Rest : c'est notamment le cas dans une confirmation de donation à l'abbaye Saint-Martin de Tours faite par de Charles le Chauve et datée de 850, qui évoque là un endroit où s'abritent les bateaux.
À partir du XIe siècle, les mentions se multiplient et deviennent plus explicites, comme lorsqu'est évoqué le port de Rest en 1089 (*portum de Rest*). Au XIIe siècle, plusieurs textes, issus du cartulaire de Fontevraud, montrent que le port est passé par donation aux mains de cette abbaye.
En bord de Loire, proche du carrefour terrestre formé par l'ancienne route qui longe le fleuve et de celle qui, par le vallon de l'Arceau, perce le coteau saumurois pour mener à Loudun et au Poitou, le site de Rest est ainsi propice à une installation portuaire, d'autant qu'il est alors, par ailleurs, vraisemblablement abrité par la tête d'une île de Loire (l'ancienne Île-de-Rest, désormais rattachée à la rive sud).
Dans les aveux de fief que rend Jeanne Chabot au roi René d'Anjou en 1480, ce site, localisé au même endroit ou à faible distance de l'emplacement originel, est dit ici *port de Montsoreau* (le nom de « port de Rest » est alors tombé en relative désuétude). Il est encore seul évoqué comme port en rive gauche et toujours sous le contrôle des abbesses de Fontevraud. Elles administrent en ce lieu le bac de Loire et le trafic des marchandises qu'elles tirent de leurs plus lointains

domaines par le biais d'un établissement qu'elles afferment, la « Grande maison », associant logement et lieux de stockage. Cette Grande maison nous est connue dans son état de la fin XVIIIe par un dessin et plusieurs textes permettent aussi d'en identifier les espaces et leur évolution entre la fin du Moyen Âge et la Révolution française. Il est possible que ces bâtiments aient été établis à l'emplacement d'une ancienne maison templière attestée dès le début du XIIIe siècle et passée vraisemblablement à l'ordre de Fontevraud au cours du XIVe siècle. Saisie durant la Révolution française puis vendue comme bien national, la Grande maison est largement détruite au XIXe siècle et seuls quelques éléments de maçonnerie en sont encore visibles (Basse-rue).

Une procédure engagée en 1478 montre que dès la fin du Moyen Âge les seigneurs de Montsoreau dénoncent l'exclusivité des droits fontevristes, revendiquent pour eux un autre site et veulent accaparer les droits liés au fonctionnement du port. Un dessin de 1782, qui accompagnait probablement une procédure pluricentenaire soutenue par les comtes de Montsoreau contre l'abbaye fait un lointain écho à cette contestation seigneuriale et atteste que face au *port prétendu de Retz*, ils affirmaient leurs droits sur un autre *port de Montsoreau* situé au débouché des actuelles Basse-rue et rue du Port-au-Vin. Un arrêt en leur faveur, en 1513, est débouté en 1521, puis en 1524, mais d'autres procédures furent engagées jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Dès le début du XVIe siècle, ces deux ports semblent ainsi fonctionner en parallèle, sans doute au gré des soubresauts judiciaires, les abbesses conservant le contrôle du bac et le trafic marchand étant réparti entre les sites. C'est sous le nom de « Port au Vin » (altéré en « Port Gauvin » ou « Port Chauvin » dans certains textes) qu'est dès lors (et jusqu'au XIXe siècle) désigné dans la documentation le site revendiqué par les seigneurs de Montsoreau.

La vue de Montsoreau de la collection de François-Roger de Gaignières, dressée en 1699, est très peu précise dans ce secteur du bourg ; elle montre deux bateaux au mouillage au-devant de ce qui paraît être une cale en long et un quai étayé de contreforts, en un site que l'on ne peut identifier clairement ni comme le port des abbesses, ni comme celui des comtes tant les distances sont ici rétrécies. Sur la minute du plan de la route royale de Montsoreau à Loudun de 1747 réalisé sous l'administration de l'intendant Charles-Daniel Trudaine, si des espaces élargis en bord de fleuve sont visibles pour les deux sites, c'est celui des abbesses qui est seul qualifié de « Port de Montsoreau » avec son pendant en rive nord, sans doute du fait de ce que ce document s'attache principalement au transport, ici par bac. Il est possible, d'ailleurs, que la réfection de cette route ait été l'occasion d'établir une infrastructure portuaire plus importante pour le port de Rest, puisque sur des plans du XIXe siècle, il est fréquemment désigné sous le nom de « cales Trudaine ».

La vue de 1782, par l'architecte François-Michel Drapeau, déjà citée, montre les deux ports et chacun semble alors équipé de cales en long ; elle montre également que l'ensablement du bras de Loire, au niveau de la tête de l'Île de Rest paraît menacer le trafic du port des abbesses.

2. Les aménagements du XIXe siècle : un ensemble portuaire progressivement constitué

Après la Révolution française et la suppression des privilèges seigneuriaux, les sites portuaires semblent s'être multipliés à Montsoreau au vu du plan cadastral napoléonien de 1813, sans remettre en cause la primauté des deux anciens ports.

En ce début du XIXe siècle, l'ancien port des abbesses passe toutefois au second rang. Devenu port public, il est au carrefour de la rue du Port, de la route de Fontevraud et de la route de Saumur à Chinon. La berge s'élargit ici pour former un vaste espace de près de 50 x 90 m, dont une partie, au centre, est propriété communale. Il est à noter que sur le plan cadastral, l'ensablement de la partie orientale du bras de Loire semble avancé et que l'île de Rest est désormais en grande partie rattachée aux berges. Dans un tel cas de figure, la cale du port tournée vers l'aval, doit dès lors tendre à l'obsolescence et le port se résume à une cale en long tournée vers l'amont.

Le Port au vin, lui aussi public, devient l'infrastructure majeure. Accessible par la rue du Port (actuelle Basse-rue) et la rue des Halles (actuelle rue du Port-au-vin), ainsi que par l'étroite ruelle de la Vieille-porte. Une partie de ce port est aux mains de l'État et est baillé à un passeur qui y gère désormais le bac de Loire, ce qui contribue dès lors à un changement de toponymie puisque le nom de Port au vin perd progressivement de son usage au fil du siècle au profit du nom de Port au passeur. L'ancien port des abbesses, qui a ainsi perdu son activité principale liée au bac de Loire, semble n'avoir dès lors qu'un usage des plus limités.

En 1827, lorsqu'est proposée la construction de la partie montsorélienne de la nouvelle route de Saumur à Chinon et quand est choisi le projet d'une chaussée à établir en bord de Loire, tous les aménagements des berges sont reconsidérés.

Il est notamment décidé de détruire ces anciens ports et d'établir le long de la rive une voie sur une levée constituée d'un long talus empierré qui, côté Loire, donne accès à de nouvelles cales établies quelques mètres plus au nord en empiétant sur le lit du fleuve, le tracé de la rive ayant été modifié. Dans le projet de 1827, l'ancien site du port des abbesses est supprimé et il n'est envisagé d'établir qu'un seul port : une cale double à tablier médian au niveau de l'ancien Port au vin. Très vite, le projet est amendé et, à l'issue des travaux de construction de la route (1829-1833), l'ancien port de Rest, dit cales Trudaine (parfois déformé dans les documents en Trudenne ou Trudelles), est rétabli sous forme d'une cale double à tablier haut.

De même, comme il n'en avait pas été prévu lors de la construction de la route, les autorités préfectorales décident en 1851, à la suite d'une pétition de Montsoréliens, d'établir plusieurs escaliers (dont ceux qui s'y trouvent aujourd'hui) sur les flancs du talus de la levée pour puiser aisément de l'eau du fleuve en cas d'incendie, mais aussi pour accéder plus vite aux ports et au bac en longeant les berges quand les eaux sont basses.

Au fil du XIXe siècle, les deux anciens ports sont progressivement reliés l'un à l'autre par la construction de nouvelles infrastructures réalisées sous l'impulsion d'entrepreneurs privés, qui désirent disposer d'un plus large espace pour y entreposer leurs marchandises avant leur expédition, notamment des pierres de tuffeau.
Ainsi, le 7 novembre 1854, les frères Pierre et Louis Desveaux ainsi que Louis Vaucelle, marchands de pierre, adressent au Préfet une pétition pour la construction d'un port entre les cales Trudaine et le port du Passeur. Le plan en est dressé le 4 janvier 1855 par l'ingénieur du service spécial de la Loire, Georges Batereaux, qui prévoit une cale double en tablier bas formant un port de 60m de long par 12m de large, terminé en aval et amont par des pans coupés de 18 m de long chacun. Louis Vaucelle se retire cependant du projet et le 31 août 1856, les frères Desveaux renouvellent leur pétition, qui reçoit l'aval de la Préfecture : le port est de même longueur, mais n'est plus desservi que par une seule rampe, en aval.
Le 1er juillet1857, Louis Vaucelle présente une nouvelle pétition, cette fois-ci avec un autre carrier, Louis David, afin de faire construire un autre port accolé en aval à celui des frères Desveaux dont le chantier n'a pas encore débuté. Ce second port, de même largeur, est d'une longueur de 35 m. Il bénéficie de deux accès : en amont est construite une rampe qui forme une cale double en tablier haut commune au port des frères Desveaux ; en aval, le port se prolonge jusqu'à la cale Trudaine.
Les travaux des deux ports commencent en 1858, mais en 1860, Vaucelle et David obtiennent de la Préfecture une modification du projet. Un procès-verbal de récolement des travaux exécutés, rédigé en 1865, montre que l'ensemble portuaire construit est bien plus important que prévu. Sans agrandir le port, la concession d'utilisation du port est encore accrue, toutefois, en 1866 : la partie d'usage public est diminuée pour permettre aux carriers d'entreposer davantage de blocs de pierre contre l'acquittement d'une redevance plus lourde.
Dans le même temps, la rampe d'aval des cales Trudaine est de plus en plus confrontée à l'ensablement du lit du fleuve, phénomène qui s'accélère puisque la construction de la levée de la route rattache définitivement l'essentiel de l'Île de Rest à la rive gauche de la Loire et s'accompagne, d'un nouveau tracé de la confluence de l'Arceau et de la Loire. Face aux cales Trudaine, la tête de l'ancienne île, progressivement appelée Presqu'île de Rest, est encore séparée de la rive par un court bras d'eau. Cependant, plusieurs procédures (notamment en 1854-1856) témoignent de ce que les propriétaires des parcelles de la presqu'île tendent à accroître là leurs biens fonciers par des plantations dans le lit du fleuve qui y retiennent les alluvions, contribuant à rattacher la presqu'île à la berge. Le comblement de ce secteur est finalement accordé en 1865 et un enrochement permet de transformer l'ancienne pointe de l'île en un port privatif, sur des plans livrés le 9 janvier de cette même année par l'ingénieur Georges Batereaux. Destiné à entreposer des pierres de tuffeau, cet espace prend plus tard le nom de port Lefié, du nom du propriétaire qui obtient cette concession. La cale Trudaine d'aval devient une simple rampe de desserte de ce port, puis l'ensemble est remblayé vers 1910 et mis à niveau de la route de Loire pour accueillir des bâtiments liés à l'exploitation de la ligne de tramway de Saumur à Fontevraud.
Un projet d'amélioration et d'élargissement du port du Passeur est demandé par la municipalité en 1869, mais il est finalement rejeté pour des raisons financières par délibération du Conseil municipal du 3 octobre 1869, les carriers, sollicités pour participer aux frais, ayant refusé de contribuer pour une part aux travaux sans garantie qu'ils pourraient disposer d'un dépôt de pierre supplémentaire sur le nouveau port.
Le 31 juillet 1878, une délibération municipale sollicite de la préfecture l'autorisation d'élargir le port du Passeur.
Le plan dressé le 29 mars 1879 par l'ingénieur Couet du Service spécial de la Loire propose d'élargir les cales et le quai de ce port, alors que la commune souhaite plutôt agrandir le port vers l'amont par un long quai bas, contre le talus de la levée de la route, de 70 m de long par 10 m de large. La municipalité argue de l'importance d'améliorer ce port « pour l'embarquement des pierres de tuffeau qu'on exploite dans les environs et qui sont expédiées en grandes quantités à Saumur, à Angers et à Nantes ; déjà 300 chargements partent chaque année de Montsoreau malgré les difficultés que présentent les conditions actuelles d'accostage et d'embarquement, et on ne peut douter, d'après l'avis de MM. les ingénieurs, que l'établissement d'un port convenable avec des voies d'accès suffisamment commodes n'augmente sensiblement ce trafic ». En définitive, les travaux effectués en 1880-1881 se limitent à un élargissement et d'un prolongement de la cale double à tablier médian du port du Passeur, dont le tablier et la cale d'aval rejoignent le port des carriers Desveaux, David et Vaucelle. La commune refusa son concours financier à ces travaux, puisqu'elle souhaitait un autre projet, et la charge en revint à l'État, en tant que propriétaire du bac établi sur la cale d'amont de ce port.
À l'issue de ces dernières transformations, l'ensemble portuaire revêt l'allure qui est aujourd'hui encore la sienne, s'étirant de l'ancien port du passeur aux anciennes cales Trudaine et unifiant les deux sites portuaires historiques de Montsoreau.
Quelques décennies plus tard, avec le déclin de la marine de Loire, le repli puis la fin de l'activité d'extraction du tuffeau ainsi que la construction du pont qui s'accompagne de la suppression du bac, ces aménagements deviennent largement obsolètes et tombent en désuétude. Au fil du XXe siècle, le port devient essentiellement un espace de loisirs : il accueille une batellerie désormais principalement de plaisance et il semble que dès l'entre-deux-guerres la cale du passeur soit utilisée comme plage ouverte à la baignade durant la belle saison. Le manque d'usage et d'entretien se traduit par un développement de la végétation, notamment le long des cales des carriers. Au milieu du XXe siècle, cet envahissement végétal est supprimé et des platanes sont plantés sur le long tablier du port, lequel devient un lieu de promenade, une vaste plage de Loire (jusqu'aux arrêtés d'interdictions à partir de 1970) et un large espace de stationnement automobile. La chaussée du port des carriers est dans ce même temps bitumée, car la végétation avait contribué au descellement des pierres de pavement et à l'affouillement des maçonneries par les eaux fluviales.
À la fin du XXe siècle émerge une prise de conscience de la valeur patrimoniale de ce site qui a récemment été traduite par sa restauration partielle (port du passeur).

Période(s) principale(s) : Moyen Age, Temps modernes, 19e siècle
Période(s) secondaire(s) : 20e siècle
Auteur(s) de l'oeuvre : Jean Camus ()

Description

Désormais désignée comme la cale du bac, l'ensemble portuaire du quai Philippe de Commynes, long de plus de 300 mètres, entre la place du Mail et la rue du Port-au-Vin, procède ainsi de l'imbrication des éléments de plusieurs ports édifiés entre 1829 et les dernières décennies du XIXe siècle.
L'ensemble de cette infrastructure flanque le talus de levée de la route de Loire. Comme ce talus, le gros œuvre des ports (rampes, tablier et perrés) est constitué d'une fourrure de maçonnerie revêtu d'un parement constitué d'un blocage de moellons plusieurs fois rejointoyé (voire couvert d'enduit pour les secteurs non restaurés). Les arêtes des rampes et tabliers sont raidies par des chaînes horizontales en moyen appareil de calcaire dur. Les chaussées des tabliers et rampes sont pavées de durs moellons de « perrons » (conglomérats silicifiés) ; sur une longue portion du tablier du port, cette chaussée a été plus tard enrobée de béton bitumeux. Ces tabliers sont légèrement inclinés vers le fleuve. Pour l'arrimage des bateaux, tabliers et rampes étaient équipés d'organeaux (ou anneaux) métalliques, dont plusieurs subsistent (notamment sur le port du passeur).
On peut noter que le perré haut du port, qui correspond au talus de la route de Loire, est percé de plusieurs égouts permettant l'évacuation des eaux de ruissellement à travers la levée : le plus important d'entre eux (au niveau du carrefour de la Basse-rue et du quai), les rejetait à l'origine directement dans le fleuve, mais il fut détourné par une canalisation (couverte d'enduit) à travers le tablier bas lors de la jonction du port du passeur et du port des carriers.
D'amont en aval, cet ensemble portuaire est constitué :
- du port du passeur (ou au vin), qui se compose d'une cale double à tablier médian. Les rampes sont relativement larges (près de 6 m pour les rampes hautes et respectivement 10 m et 8 m pour les rampes basses amont et aval). Il comporte un escalier au centre du perré haut, un autre qui, au droit de celui-ci, est placé au centre du perré bas, ainsi que deux plus petits escaliers contre les perrés intermédiaires qui relient entre elles les rampes latérales ;
- d'un long tablier établi dans le prolongement du tablier médian de ce premier port. Ce tablier, composite, mais unifié au fil de sa mise en œuvre, procède de l'allongement progressif des ports des carriers jusqu'à rejoindre les deux ports plus anciens, en amont et en aval ;
- d'une cale double à tablier haut, plus étroite (rampes d'environ 3,5 m de large, couvertes d'un enrobé de béton bitumeux), qui desservait les ports des carriers Desveaux, David et Vaucelle et distribue désormais la partie centrale du long tablier. Là encore, le centre du perré haut présente un escalier, au droit duquel s'en trouve un second, pour le perré bas ;
- de la rampe d'amont de la cale Trudaine à tablier haut (près de 6 m de large), qui dessert le long tablier depuis lequel, en retour, part une rampe en abreuvoir en direction de l'aval (là encore près de 6 m de large). Du tablier de l'ancien port Lefié ne subsiste entre ces deux rampes qu'une courte parcelle de engravillonnée qui, vers l'ouest, ouvre sur l'ancien chemin de halage.

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : ciment ; calcaire ; grès ; enduit ; moellon ; moyen appareil

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété du département, propriété publique, propriété de la commune

Présentation

D'un point de vue matériel, cet ensemble ne remonte qu'au XIXe siècle. Toutefois, il correspond à peu près aux emplacements qui furent depuis de nombreux siècles liés à l'activité portuaire de Montsoreau et matérialise ainsi, par les cales qui forment ses deux extrémités, les tensions qui survinrent entre les seigneurs de Montsoreau et les abbesses de Fontevraud sur les droits liés au trafic portuaire, marchand et passager. Par ailleurs, dans sa constitution, il illustre le rôle des institutions publiques, mais aussi des initiatives privées (notamment en lien avec les carriers et l'extraction de tuffeau) qui furent à l'origine du développement de tels ports fluviaux. D'un dépouillement caractéristique de ces ports de Loire, il permet aussi de souligner la limite de ces infrastructures, notamment en terme d'instruments de levage et de machinerie de chargement, très peu (voire pas du tout) utilisés par la marine de Loire.

Références documentaires

Documents d'archive

-

AD Maine-et-Loire, Angers. 1 Fi 791. **Fonds iconographique**. Montsoreau. Point de vue du château et bourg de Montsoreau jusqu'à l'église de Rest, pris de la rive occidentale de la Loire. Plan géométral dressé par François-Michel Drapeau, entrepreneur (1782).
AD Maine-et-Loire. H 3228. **Abbaye de Saint-Florent de Saumur**. Confirmation par son petit-fils Geoffroy de la donation de droits et biens situés à Rest faite par Fouchard, sénéchal d'Anjou, à l'abbaye Saint-Florent de Saumur (1089).
AD Maine-et-Loire. 189 H 1 à 21. **Abbaye de Fontevraud**. Domaine de Montsoreau : pièces diverses, dont certaines sont notamment relatives à la Grande maison et aux ports de Montsoreau (XIIe-XVIIIe siècles).
AD Maine-et-Loire. 23 S 2. **Route nationale n°147**. Plan du grand chemin de Montsoreau à Loudun avec ses environs (levé en 1746/1747).AD Maine-et-Loire. 1 J 4414. **Fonds privés**. Aveux de Jeanne Chabot, seigneur de Montsoreau, au roi René d'Anjou (1480).
AD Maine-et-Loire. 62 S 1. **Route départementale n°22**. Pièces diverses, dont certaines sont notamment relatives aux ports de Montsoreau (XIXe siècle).
AD Maine-et-Loire. 121 S 72. **Loire. Commune de Montsoreau** . Pièces diverses, dont certaines sont notamment relatives aux ports de Montsoreau (XIXe-XXe siècles).

Bibliographie

- BIENVENU, Jean-Marc, FAVREAU, Robert, PON, Georges. **Grand cartulaire de Fontevraud...**. Poitiers : Société des antiquaires de l'Ouest, 2000-2005, 2 vol.
  Voir chartes : 193, 424, 441 et 448

- BOURRASSÉ, Jean-Jacques (Abbé). **Cartulaire de Cormery précédé de l'histoire de l'abbaye et de la ville de Cormery d'après les chartes**, Mémoires de la Société archéologique de Touraine, tome XII, Tours-Paris, 1861.
  Voir page 37, charte 18

- MANASE, Viviane. **Histoire de ports en Anjou**. *303, Arts, Recherches et Créations*, n° 49, Nantes : 2e trimestre 1996.
  p. 28-35

- PENNERON, Bertrand. **Restauration du port de Montsoreau et des cales de Candes-Saint-Martin**. *Quais et levées de Loire*, Les Cahiers du Conservatoire, n° 4, Nantes : Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents, s. d. (1998).
  p. 23-29

Illustrations

Vue générale des ports de Loire du quai Philippe de Commines.
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20124901953NUCA

Vue générale des ports de Loire du quai Philippe de Commines (2).
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20124901954NUCA

Port du Passeur : vue générale.
Phot. Bruno Rousseau,
Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902506NUCA

Port du Passeur : partie est de la double cale à tablier.
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20124900033NUCA

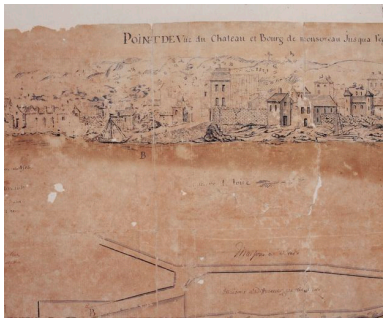
Port du Passeur : cale ouest.
Phot. Bruno Rousseau,
Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902503NUCA

Port du Passeur : talus de la levée de la route de Loire et cales du port.
Phot. Bruno Rousseau,
Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902505NUCA

Port du Passeur : bateaux de Loire à l'amarrage (toues cabanées, fûtreau, goume et plattes).
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20124900032NUCA

Plan de 1747 (minute de l'Atlas Trudaine), où le port des abbesses est désigné comme Port de Montsoreau.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20104901720NUCA

Vue des ports et rives de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau.
Autr. François-Michel Drapeau,
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20134900958NUCA



Vue de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau. Détail

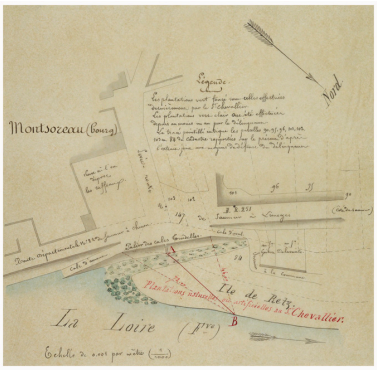
Vue de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau.

Projet du tracé de la route n°22 dans la traverses de Montsoreau (20 mars 1827). Ce projet initial ne rétablit que le Port au vin (devenu Port du passeur).

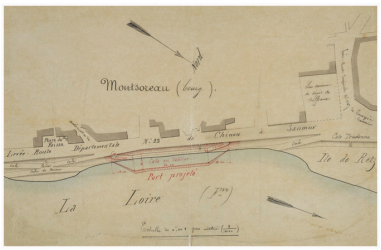
du port au vin (B), revendiqué par les seigneurs de Montsoreau. Autr. François-Michel Drapeau, Phot. Bruno Rousseau IVR52_20014902322XA

Détail de la Grande maison et du port de l'abbaye de Fontevraud. Autr. François-Michel Drapeau, Phot. Bruno Rousseau IVR52_20014902321XA

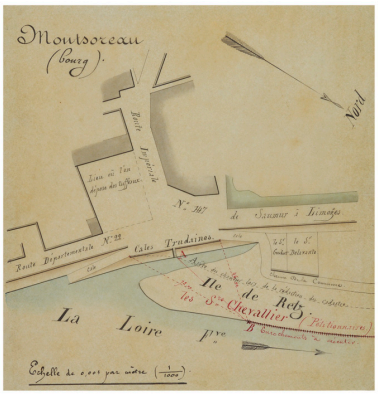
Autr. Nérolle (ingénieur au corps royal des Ponts-et-Chaussées), Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20104901735NUCA



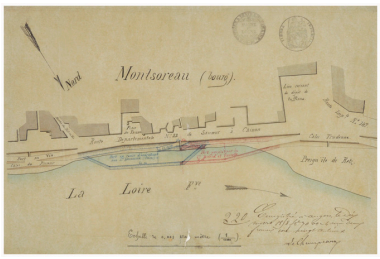
Cales Trudaine et tête de l'Île de Rest (1855). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902776NUCA



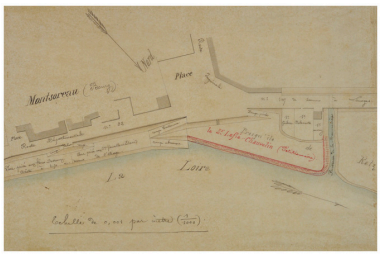
Cales du Passeur, cale Trudaine et projet de port Desveaux frères (1855). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902780NUCA



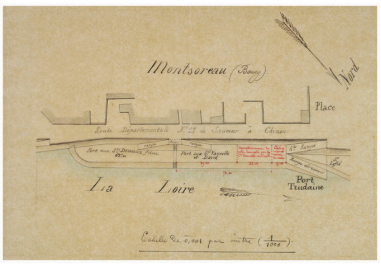
Cales Trudaine et tête de l'Île de Rest (1856). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902771NUCA



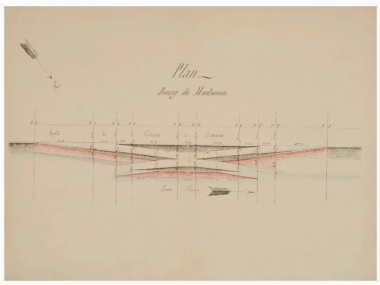
Projet des ports Desveaux frères et David et Vaucelle, avec vue du ports au Vin ou cales du Passeur (1857). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902777NUCA



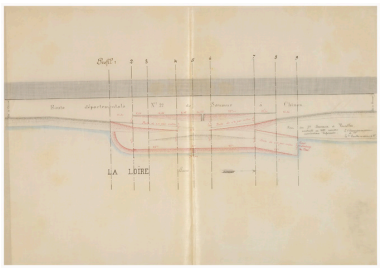
Ports Desveaux-David-Vaucelle, cales Trudaine et Presqu'île de Rest (1865). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902772NUCA



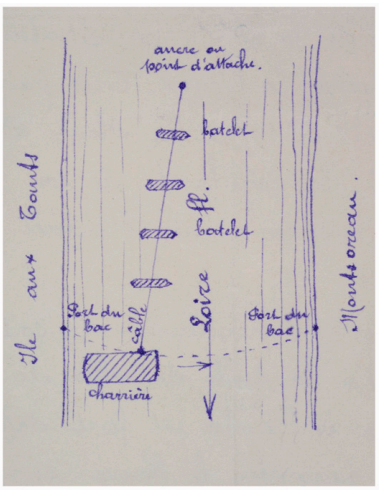
Ports Desveaux-David-Vaucelle et Port Trudaine (1866). Autr. Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902779NUCA



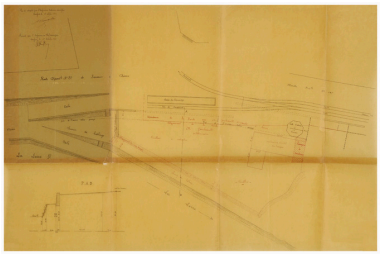
Projet (non réalisé) d'agrandissement du port du Passeur (1869). Autr. A. Pesson, Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902781NUCA



Projet d'agrandissement du port du Passeur (1879). Autr. Couet (sous-ingénieur des Ponts-et-Chaussées), Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902770NUCA



Projet Tranchant (non exécuté) d'un bac pendulaire à Montsoreau (1903) pour équiper le Port du passeur. Autr. Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées), Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902773NUCA



Plan d'aménagement des cales ouest de l'ensemble portuaire, en 1909. Autr. Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées), Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902774NUCA

Bâtiment (XIXe siècle) construit sur l'emplacement de la Grande maison du port des abbesses de Fontevraud. Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902651NUCA

Bâtiments conservant des vestiges de maçonnerie de la Grande maison du port des abbesses de Fontevraud. Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902641NUCA

Montsoreau, en 1892. Les blocs de tuffeau envahissent l'ensemble portuaire (du port du passeur, au fond, au port Lefié au premier plan). Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20134900046NUCA

Carte postale. Photomontage donnant au port du passeur l'aspect d'une plage de Loire, à la fin des années 1930. Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902790NUCA

Carte postale. La plage de Loire à Montsoreau, vers 1950-1957 (au centre et à droite, l'ensemble portuaire). Autr. Gaby, Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20134900048NUCA

Carte postale. L'ensemble portuaire devenu espace de loisirs (plage, parking), vers 1960-1970. Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902791NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :
Montsoreau : présentation de la commune (IA49010823) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Montsoreau

Oeuvre(s) contenue(s) :
Oeuvre(s) en rapport :
Montsoreau : présentation de la commune (IA49010823) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Montsoreau

Auteur(s) du dossier : Florian Stalder
Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

Vue générale des ports de Loire du quai Philippe de Commines.

IVR52_20124901953NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Vue générale des ports de Loire du quai Philippe de Commines (2).

IVR52_20124901954NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Port du Passeur : vue générale.

IVR52_20114902506NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Port du Passeur : partie est de la double cale à tablier.

IVR52_20124900033NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Port du Passeur : cale ouest.

IVR52_20114902503NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Port du Passeur : talus de la levée de la route de Loire et cales du port.

IVR52_20114902505NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Port du Passeur : bateaux de Loire à l'amarrage (toues cabanées, fûtreau, goume et plattes).

IVR52_20124900032NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Plan de 1747 (minute de l'Atlas Trudaine), où le port des abbesses est désigné comme Port de Montsoreau.

Référence du document reproduit :

- Plan du grand chemin de Montsoreau à Loudun avec ses environs (détail) dressé en 1746-1747, 580x100 cm, encre sur papier. (Archives départementales de Maine-et-Loire ; 23 S 2).

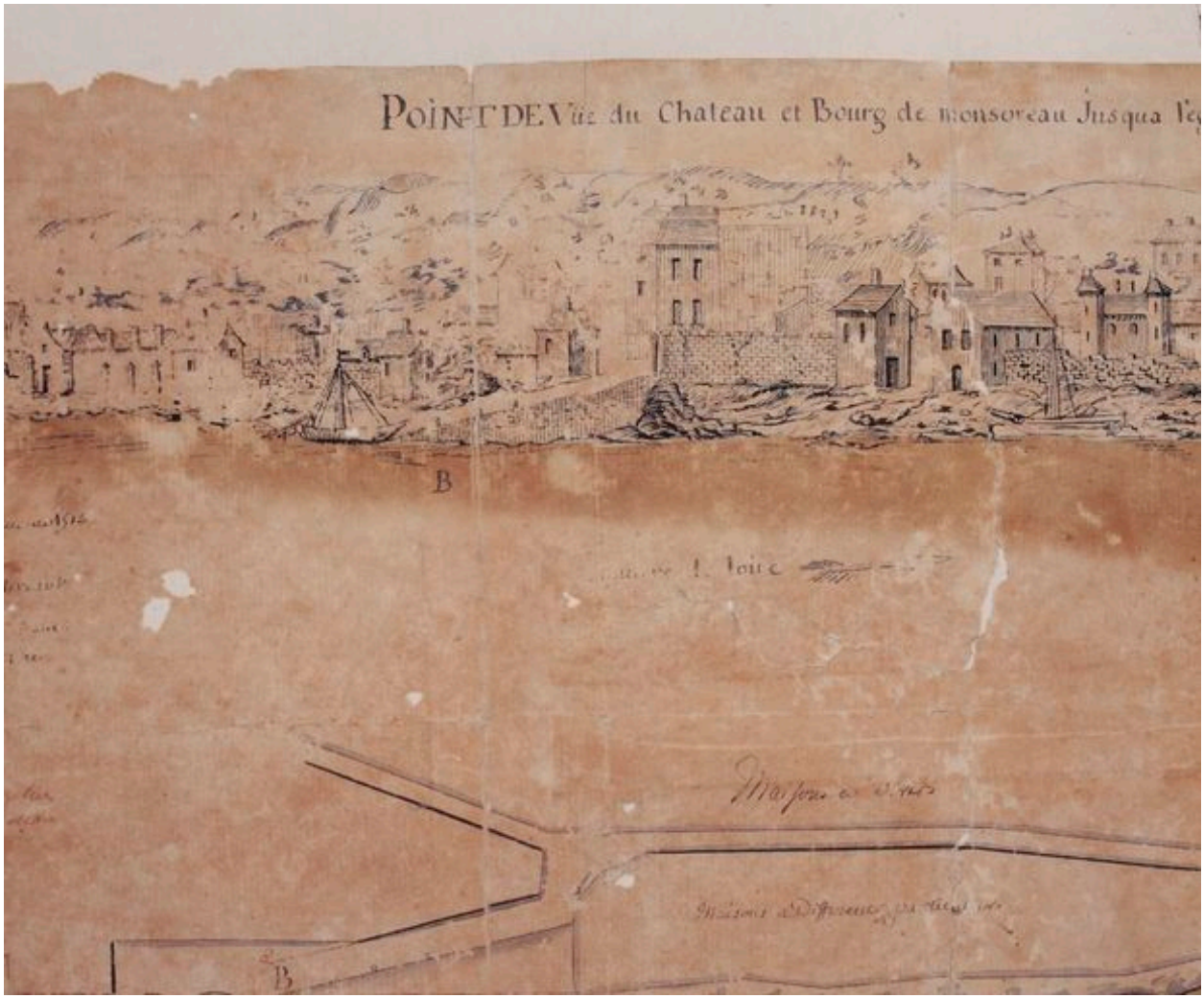
IVR52_20104901720NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Échelle : [1:4250] (échelle de restitution)
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Vue des ports et rives de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau.

Référence du document reproduit :

- Vue de Montsoreau dressée en 1782 par l'entrepreneur François-Michel Drapeau. Encre et couleur sur papier. 302x79 cm
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 1 Fi 791

IVR52_20134900958NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
Auteur du document reproduit : François-Michel Drapeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau. Détail du port au vin (B), revendiqué par les seigneurs de Montsoreau.

Référence du document reproduit :

- Détail de la vue de Montsoreau dressée en 1782 par l'entrepreneur François-Michel Drapeau. Encre et couleur sur papier. 302x79 cm
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 1 Fi 791

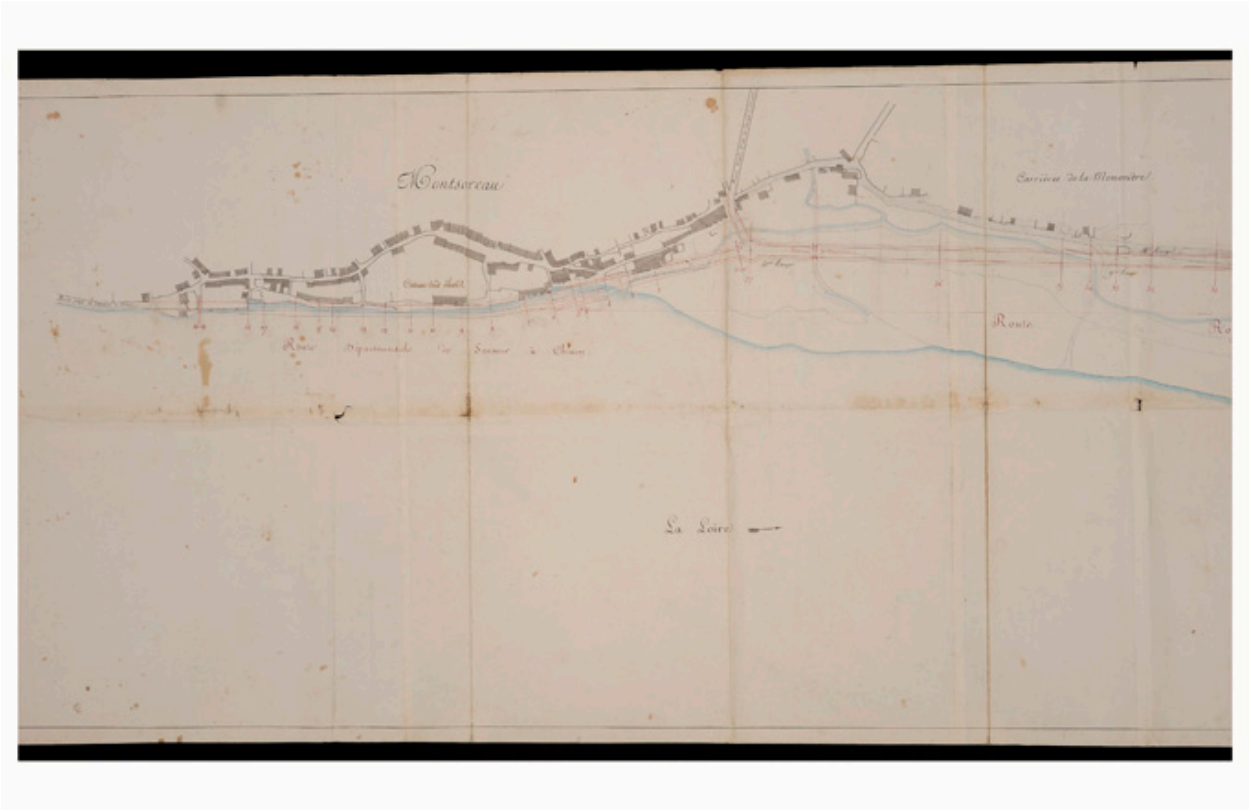
IVR52_20014902322XA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
Auteur du document reproduit : François-Michel Drapeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Vue de Montsoreau en 1782, par François-Michel Drapeau. Détail de la Grande maison et du port de l'abbaye de Fontevraud.

Référence du document reproduit :

- Détail de la vue de Montsoreau dressée en 1782 par l'entrepreneur François-Michel Drapeau. Encre et couleur sur papier. 302x79 cm
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 1 Fi 791

IVR52_20014902321XA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
Auteur du document reproduit : François-Michel Drapeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

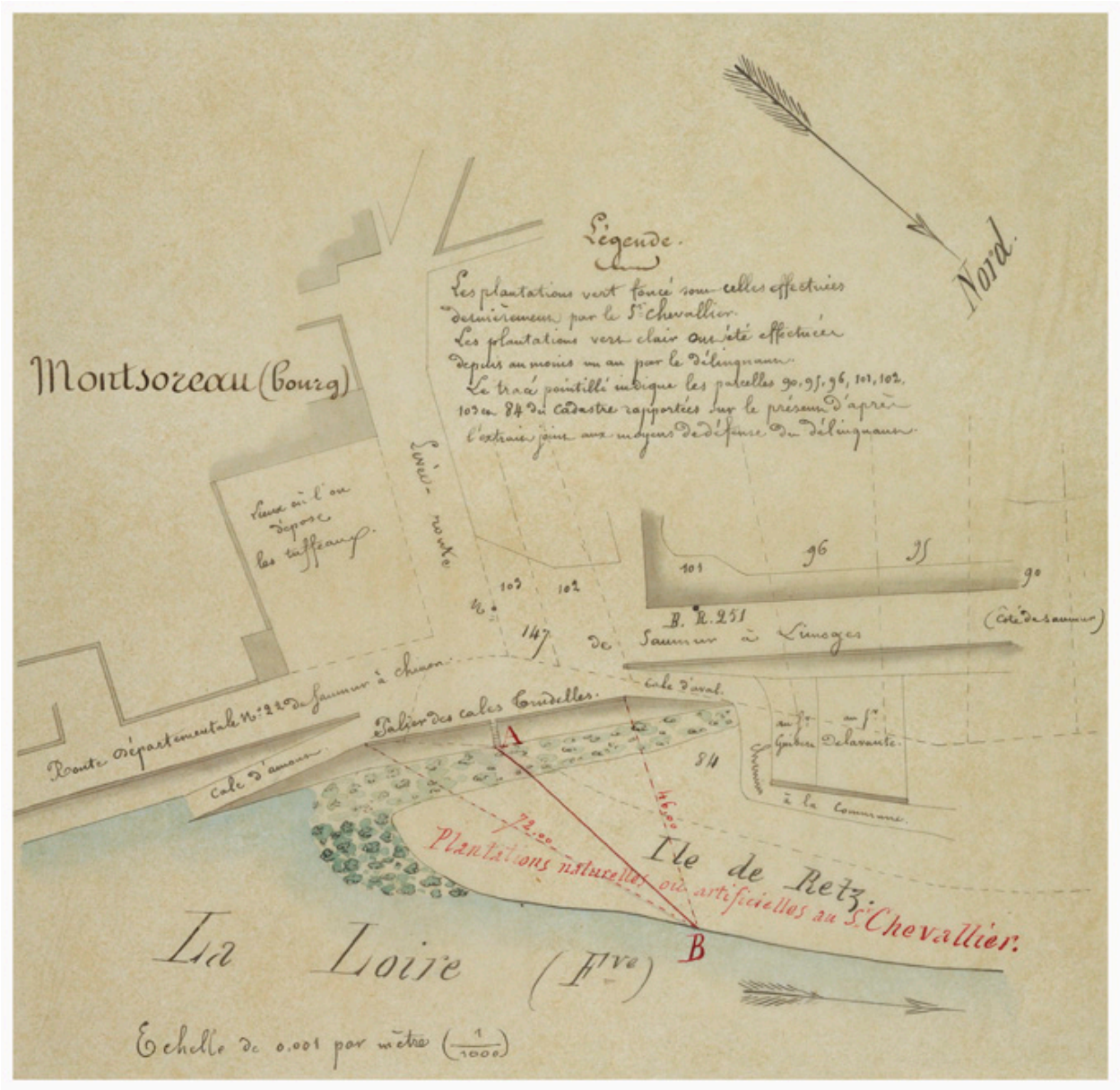


Projet du tracé de la route n°22 dans la traverses de Montsoreau (20 mars 1827). Ce projet initial ne rétablit que le Port au vin (devenu Port du passeur).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet de tracé de la route royale n°22 de Limoges à Saumur dans la traverse de Montsoreau par le bord de Loire dressé le 20 mars 1827 360x50cm encre sur papier (détail).
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 23 S 2

IVR52_20104901735NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Nérolle (ingénieur au corps royal des Ponts-et-Chaussées)
Échelle : 1:2000.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

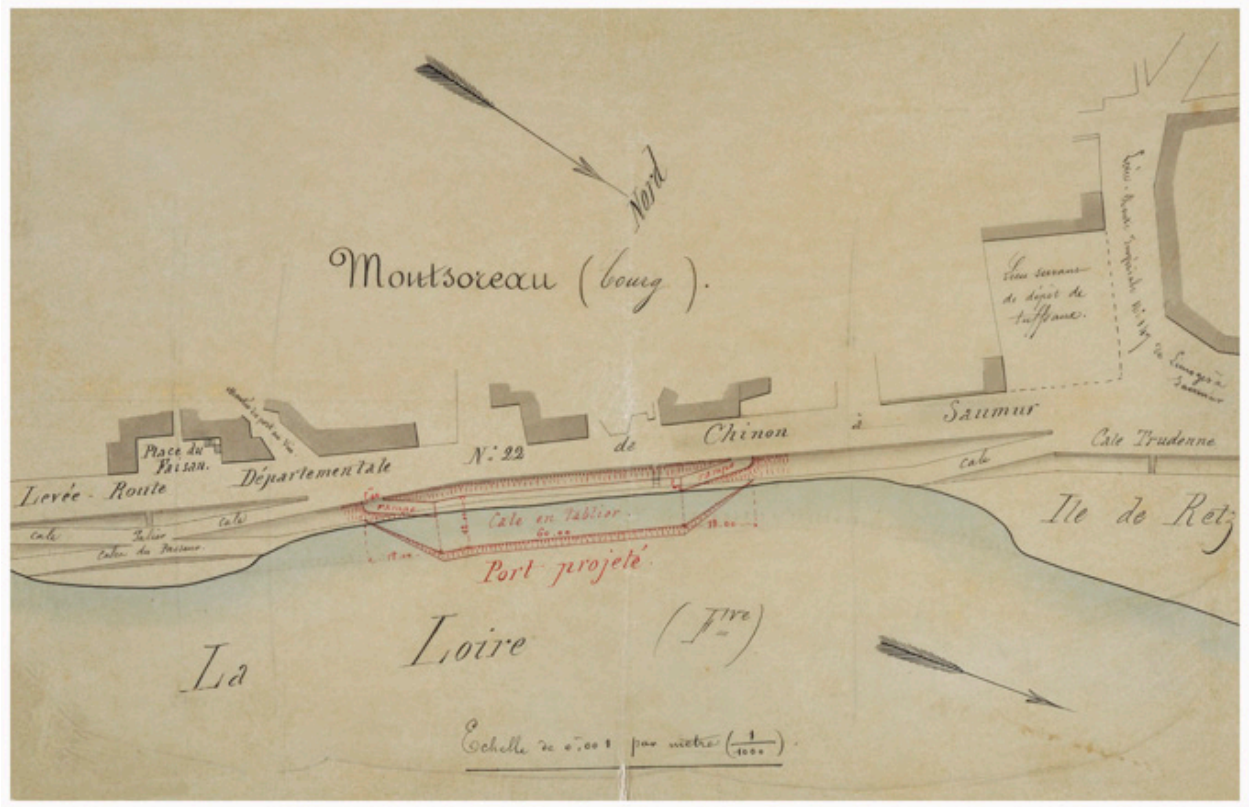


Cales Trudaine et tête de l'Île de Rest (1855).

Référence du document reproduit :

- Plan accompagnant le procès-verbal de constatation de plantations illégales par M. Chevallier dans la boire de la tête de l'Île de Rest à Montsoreau dressé le 6 juillet 1855 20x20cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902776NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

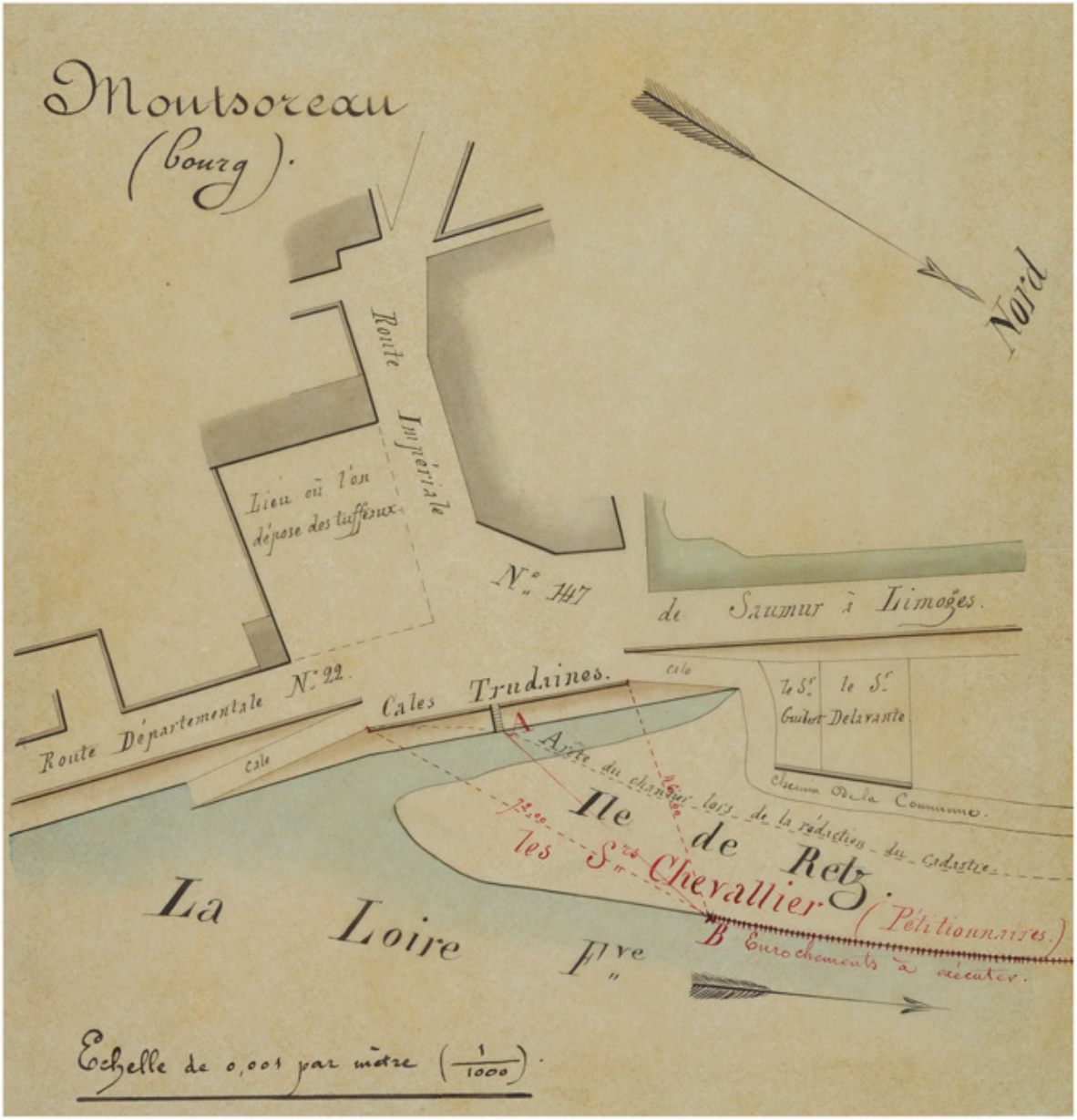


Cales du Passeur, cale Trudaine et projet de port Desveaux frères (1855).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet des frères Desveaux d'établissement d'un port à Montsoreau dressé le 4 janvier 1855 30x21cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902780NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

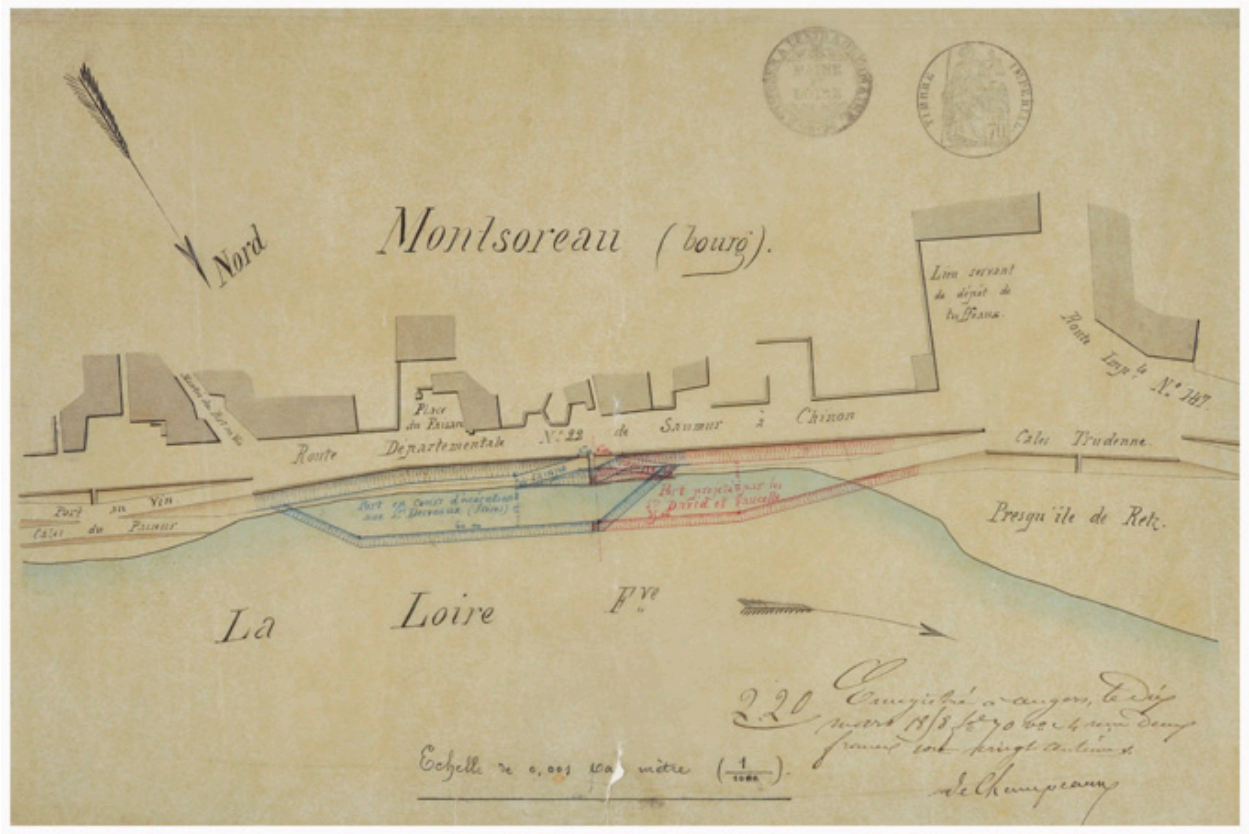


Cales Trudaine et tête de l'Île de Rest (1856).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet Chevallier d'enrochement de la tête de l'Île de Rest à Montsoreau dressé le 1er février 1856
  20x21cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902771NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

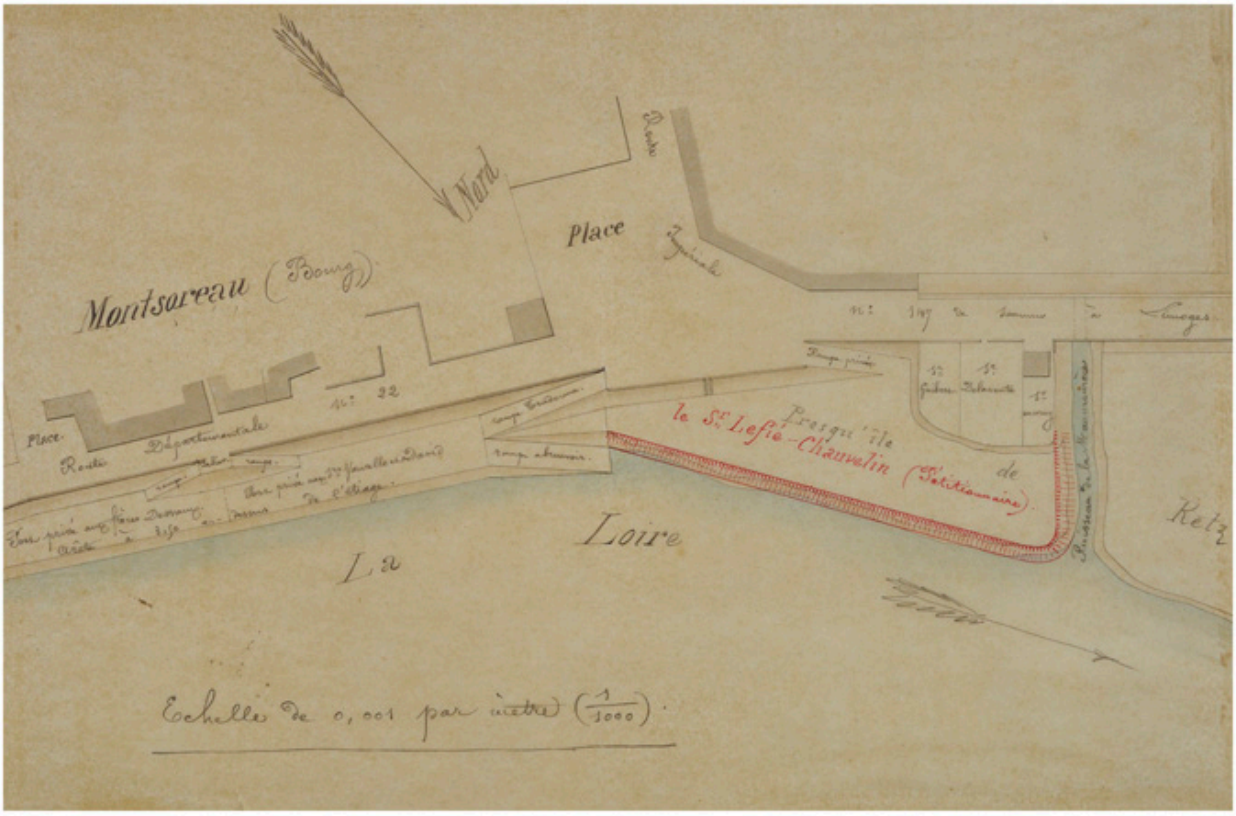


Projet des ports Desveaux frères et David et Vaucelle, avec vue du ports au Vin ou cales du Passeur (1857).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet David et Vaucelle d'un prolongement du port Desveaux frères (en cours d'exécution) à Montsoreau dressé le 4 août 1857 30x21cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902777NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

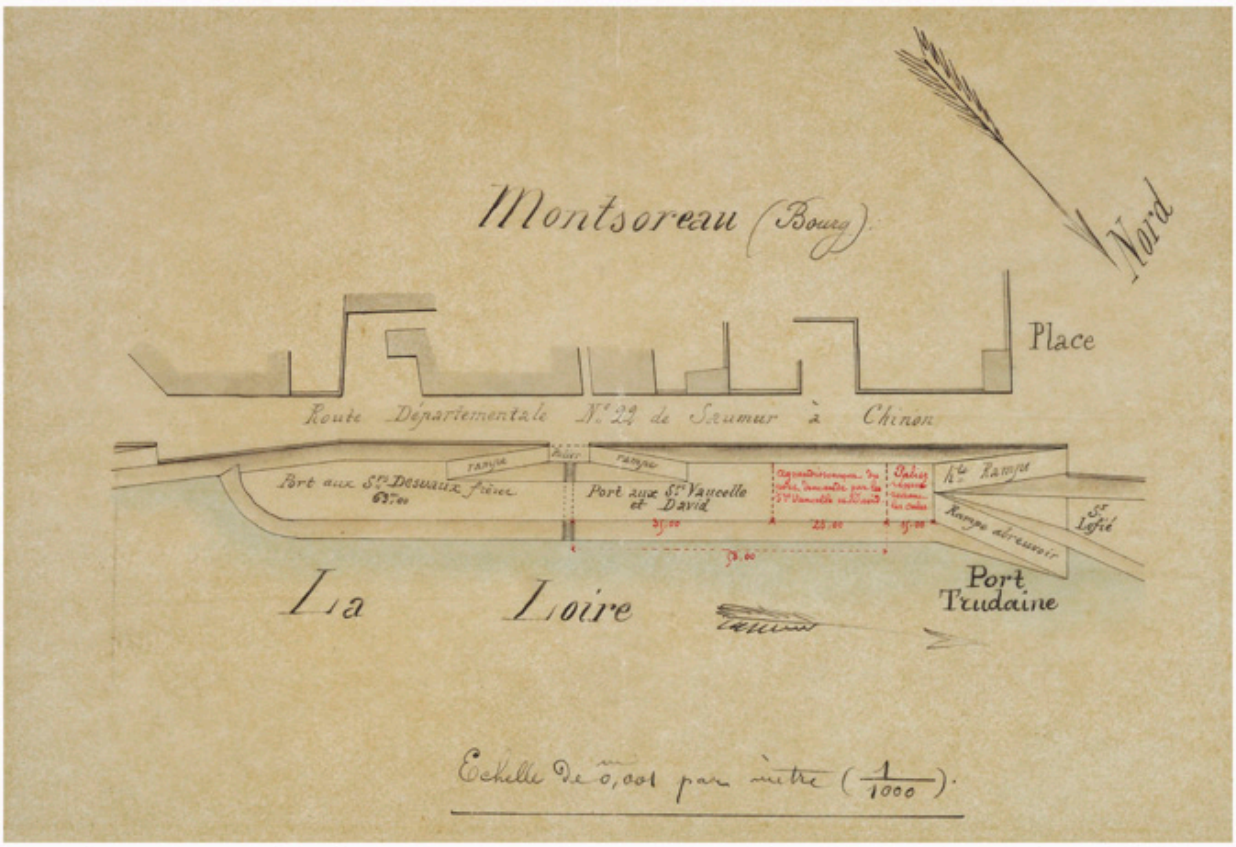


Ports Desveaux-David-Vaucelle, cales Trudaine et Presqu'île de Rest (1865).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet Lefié-Chauvelin d'enrochement de l'ancienne tête de l'Île de Rest à Montsoreau dressé le 9 janvier 1865 30x21cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902772NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

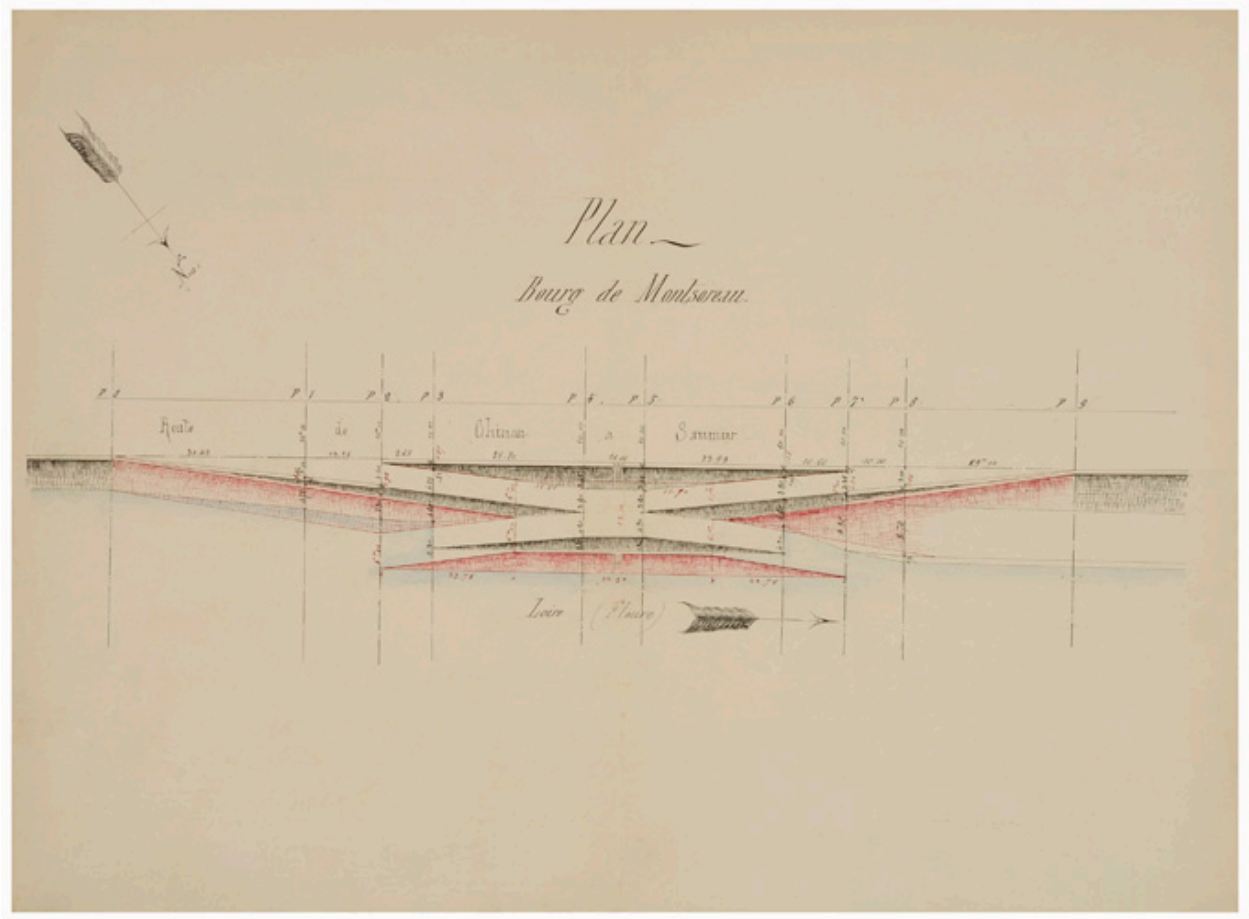


Ports Desveaux-David-Vaucelle et Port Trudaine (1866).

Référence du document reproduit :

- Plan d'état des lieux des port Desveaux frères Vaucelle et David pour une extension du droit d'usage à Montsoreau dressé le 29 mai 1866 30x21cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902779NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Georges (ingénieur des Ponts-et-Chaussées) Batereau
Échelle : 1:1000e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

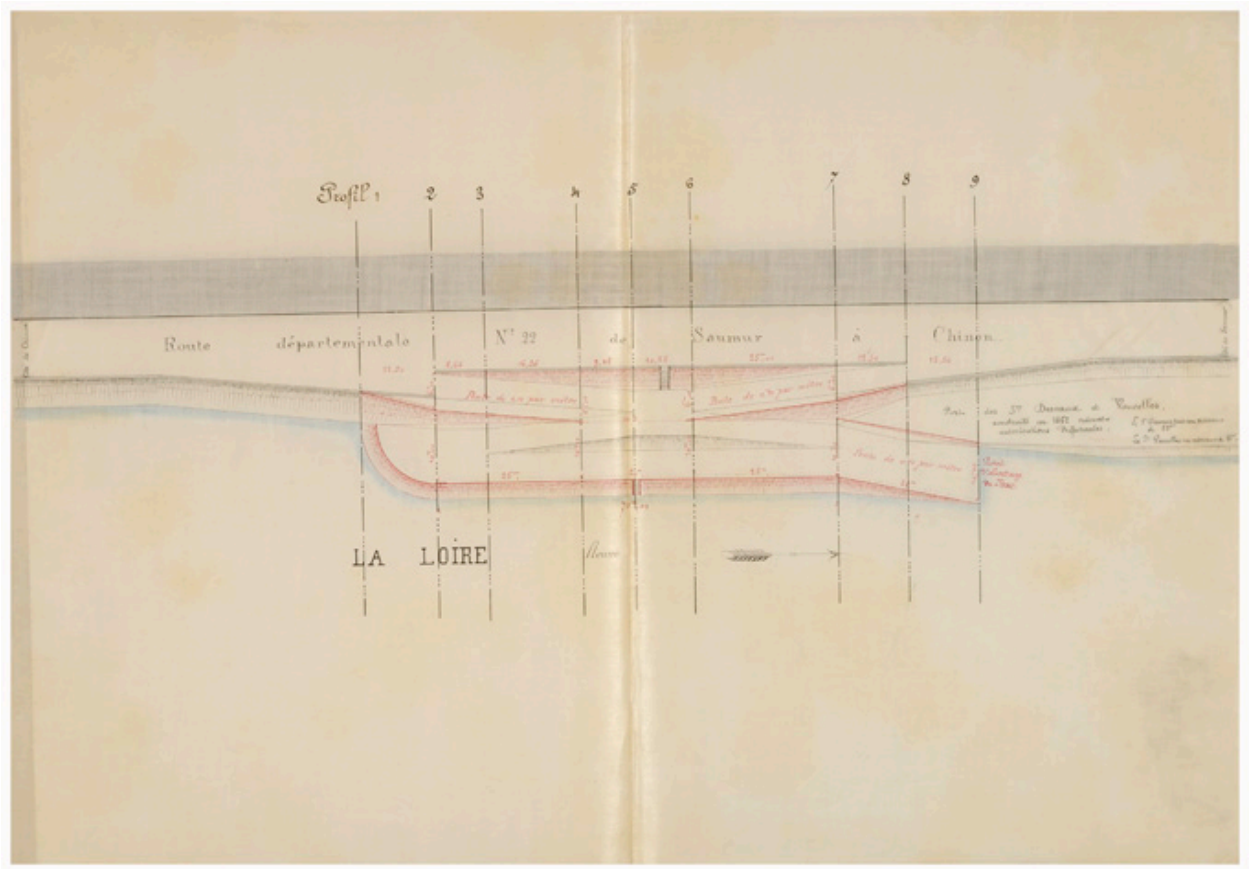


Projet (non réalisé) d'agrandissement du port du Passeur (1869).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet (non exécuté) d'amélioration du port du Passeur à Montsoreau dressé le 5 juin 1869 42x30cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902781NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : A. Pesson
Échelle : 1:500e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

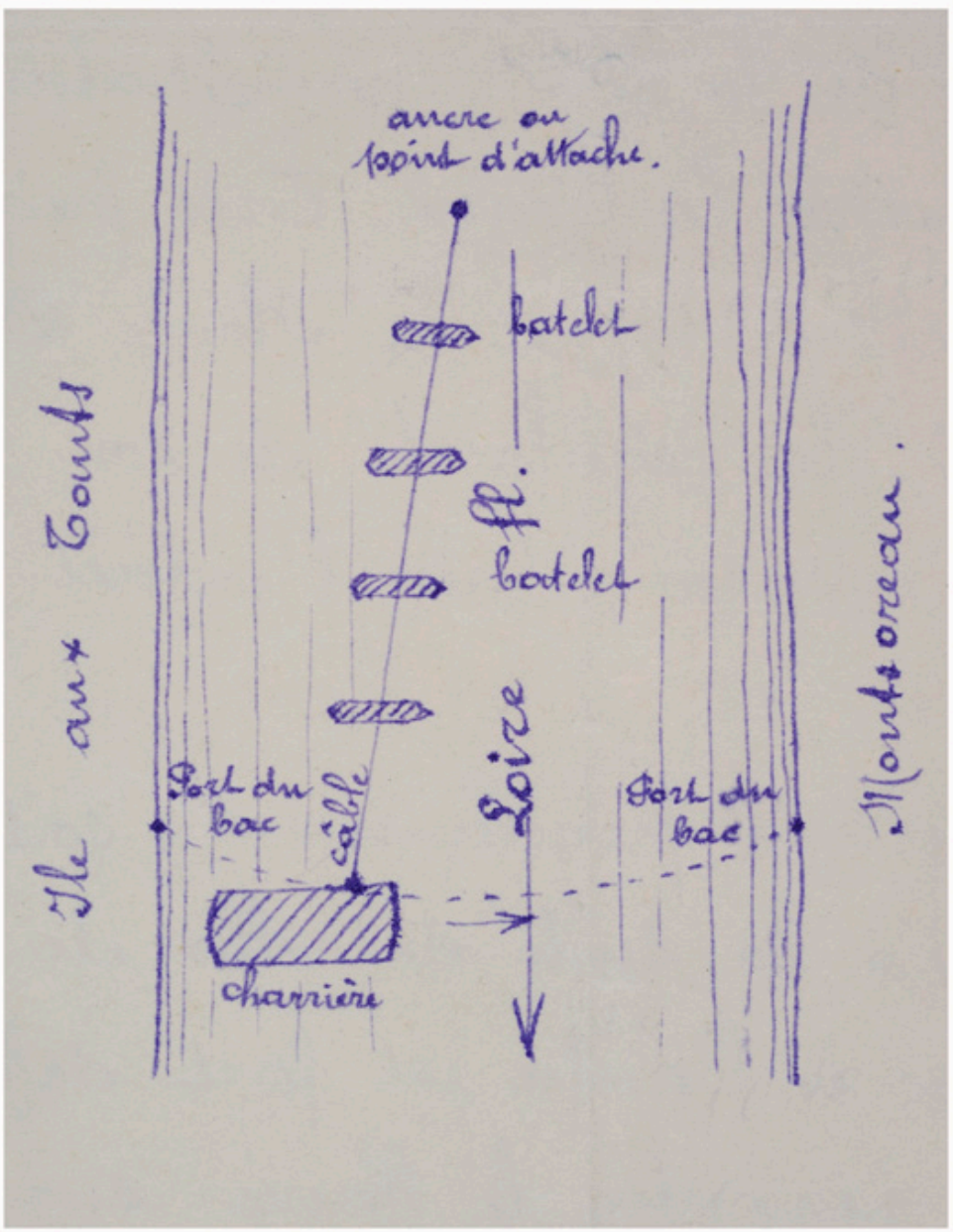


Projet d'agrandissement du port du Passeur (1879).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet d'agrandissement et d'amélioration du port du Passeur à Montsoreau dressé le 29 mars 1879
  42x30cm encre sur papier calque entoilé.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902770NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Couet (sous-ingénieur des Ponts-et-Chaussées)
Échelle : 1:500e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

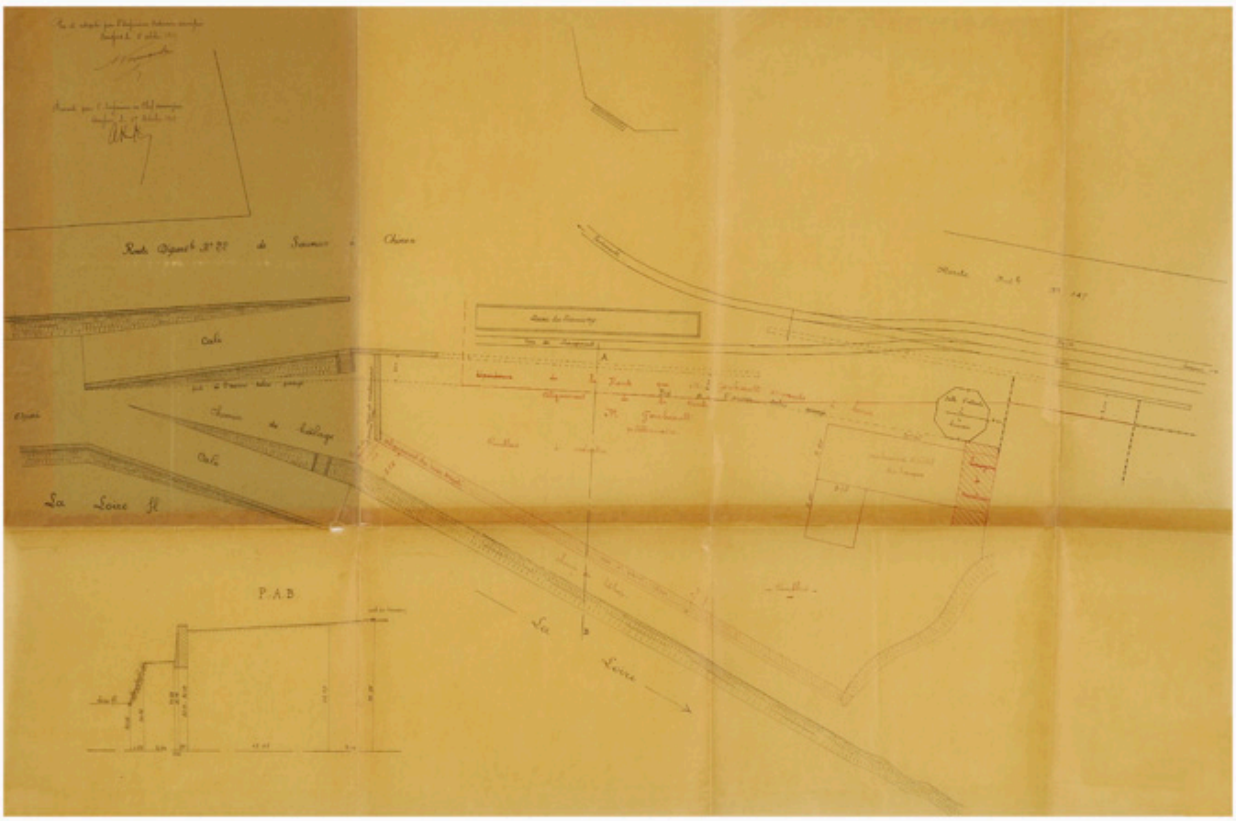


Projet Tranchant (non exécuté) d'un bac pendulaire à Montsoreau (1903) pour équiper le Port du passeur.

Référence du document reproduit :

- Schéma du projet Tranchant (non exécuté) d'établissement d'un bac pendulaire à Montsoreau dressé le 19 octobre 1903 encre sur papier.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902773NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées)
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan d'aménagement des cales ouest de l'ensemble portuaire, en 1909.

Référence du document reproduit :

- Plan du projet Goubeault d'aménagements de l'ancienne tête de l'Île de Rest à Montsoreau dressé le 17 septembre 1909 75x50cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902774NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées)
Échelle : 1:500e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Bâtiment (XIXe siècle) construit sur l'emplacement de la Grande maison du port des abbesses de Fontevraud.

IVR52_20114902651NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Bâtiments conservant des vestiges de maçonnerie de la Grande maison du port des abbesses de Fontevraud.

IVR52_20114902641NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Montsoreau, en 1892. Les blocs de tuffeau envahissent l'ensemble portuaire (du port du passeur, au fond, au port Lefié au premier plan).

Référence du document reproduit :

- Photographie
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers

IVR52_20134900046NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Carte postale. Photomontage donnant au port du passeur l'aspect d'une plage de Loire, à la fin des années 1930.

Référence du document reproduit :

- Carte postale. Port de pêche - La plage Cim - Combier Imp. Mâcon. Vers 1935-1939 (avant août 1939) 14x9cm photomontage reproduction photographique en noir et blanc colorisée.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 6 Fi 6593

IVR52_20114902790NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Carte postale. La plage de Loire à Montsoreau, vers 1950-1957 (au centre et à droite, l'ensemble portuaire).

Référence du document reproduit :

- Carte postale
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers

IVR52_20134900048NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau
Auteur du document reproduit : Gaby
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Carte postale. L'ensemble portuaire devenu espace de loisirs (plage, parking), vers 1960-1970.

Référence du document reproduit :

- Carte postale. La plage éditions Greff Paris n°495/5. Vers 1960-1970 15x11cm reproduction photographique en couleur.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 6 Fi 6600

IVR52_20114902791NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation