

ANCENIS ET SON PORT

Bertrand BOQUIEN

“Histoire et Patrimoine au Pays d’Ancenis” publiant à nouveau un dossier sur la Loire, il aurait été dommage de ne pas y insérer une évocation du port d’Ancenis. Port bien oublié. Voilà longtemps qu’un parc s’étend à l’emplacement du “vieux port” remblayé. Quant aux quais qui devaient offrir à la ville un port moderne, leur achèvement a coïncidé avec l’arrivée du chemin de fer. Ils n’ont donc pleinement servi que peu de temps. Aucun bateau ne s’attache plus à leurs anneaux. Pourtant, l’histoire d’Ancenis est pour une bonne part celle d’une longue vie commune avec la Loire. Le port a été un des éléments les plus importants dans l’essor et la prospérité de la ville.

QUELQUES NOTES SUR LE COMMERCE DU PORT

Le port-au-vin

Le port d’Ancenis est surtout connu aux XV^e-XVI^e siècles comme un grand port du vin. Un texte de 1532 le désigne d’ailleurs sous le nom de *“port au vin”*¹. Plusieurs travaux d’historiens ont mis en évidence l’importance de ce trafic. Nantes, au milieu du XVI^e siècle, est *“le débouché naturel pour l’exportation... d’une immense région viticole à la production abondante et variée”*². Vins d’Anjou, vins de la Loire moyenne, vins de Thouars ou du Poitou... descendent ainsi la Loire³. Mais une partie de ces vins s’arrête avant Nantes, à Ancenis *“où viennent les chercher les gros négociants de Rennes à l’époque de la “montaison” du 1^{er} octobre au 1^{er} février”*⁴. Ces marchands achetaient chaque année à Ancenis, au XV^e siècle, 4 000 pipes de ces vins venus d’amont⁵. Jean-Pierre Leguay cite Ancenis parmi les villes bretonnes qui *“ont bâti l’essentiel de leur fortune sur le commerce du vin”*⁶. C’est sans nul doute à ce commerce et à la Loire que les grandes familles marchandes de la ville, comme les Brenezay (voir texte en écriture scripte) doivent leur réussite.

Le port vu à travers l’enquête sur les “courtiers et gourmets en vin” (1584)

Les archives communales d’Ancenis conservent le procès-verbal d’une enquête effectuée en 1584 sur la création de nouveaux offices de gourmets en vin sur le port⁷. Document précieux, car il donne un *“coup de projecteur”* sur l’activité du port à cette époque. Quatre *“courtiers et gourmets en vin”* y sont alors établis. Ils s’entremettent entre les vendeurs et les acheteurs pour goûter le vin afin d’en apprécier la qualité et sans doute d’en déterminer la valeur. Les marchands qui fréquentent le port se plaignent de l’insuffisance du nombre de ces courtiers. C’est pour déterminer s’il y a lieu d’en établir de nouveaux que l’enquête est ordonnée ; 28 témoins sont interrogés, presque tous marchands.

Ces témoins font valoir que le manque de courtiers contraint les marchands “forains” (c’est-à-dire extérieurs à la ville) à une longue attente à Ancenis, leur occasionnant des frais importants. Un marchand du pays de Loudun attend depuis 5 à 6 semaines pour vendre les 150 pipes de vin qu’il a amenées. On accuse les courtiers de passer des ententes avec certains marchands. Comme ces courtiers – ou certains d’entre eux - tiennent hôtellerie, on les accuse aussi de favoriser leurs hôtes *“en leurs vantes et achaptz plus que aux autres marchans qui sont logez ailleurs”*.

Les témoins assurent que de nombreux marchands ont cessé de fréquenter le port d’Ancenis, pour *“mener leurs vins sur la mer où ils font bien souvant de grandes pertes”*. Pour Pierre Godin, marchand d’Ancenis, le port n’est plus *“à présent fréquenté de moitié tant comme il avoict acoustumé”*.

Affirmation invérifiable pour nous : on peut s'attendre à ce que les témoins dramatisent la situation. Ils demandent que les marchands soient servis dans leur ordre d'arrivée, que le nombre de courtiers passe à 12, 15, voire 20, et enfin que ces courtiers ne soient pas autorisés à "*tenir hostellerye*". A la suite de cette enquête, 4 nouveaux offices de courtiers sont créés sur le port. Les lettres-patentes du roi qui les instituent précisent que le recours aux services de ces courtiers devra rester facultatif pour les marchands⁸.

Le principal intérêt de cette enquête est de nous informer sur le trafic du port et sur sa fréquentation, grâce à l'indication de l'origine des témoins. Bien sûr, nous ignorons s'ils constituent un "échantillon représentatif" de l'ensemble des marchands qui "*hantent*" le port à cette époque. Mais l'enquête apporte tout de même une information précieuse.

Neuf de ces marchands sont d'Ancenis, deux habitent des villages voisins (Anetz et Liré). Les autres, les "*forains*", se divisent en deux catégories. D'abord une dizaine de marchands venus d'amont. A l'exception d'un marchand de Blois, tous viennent d'une petite région située à une centaine de kilomètres en amont, allant de Gennes à Restigné (près de Bourgueuil), et à Chinon, et descendant vers le Sud jusqu'aux environs de Loudun et de Thouars : Montreuil-Bellay, Saint-Cyr-en-Bourg, Berrie, Argenton-l'Église, etc. Les autres sont des marchands bretons, au nombre de quatre. Ils viennent de Mauron et de Paimpont, à l'Est de Rennes, d'Hennebont et de Derval.

Un témoin sur trois précise s'il fréquente le port pour vendre ou pour acheter des vins. Tous les vendeurs viennent d'amont. Ce sont les marchands bretons qui viennent au port d'Ancenis pour acheter. Jean Dufresne, de Mauron, explique ainsi qu'il y a "*vingt et ung an et plus qu'il hante le port d'Ancenix, où il vient chaincun an pour achepter du vin avecq plusieurs autres marchans du pays de Bretagne*".

Grâce à cette enquête, restée jusqu'à maintenant inédite, nous découvrons un "port-au-vin" dont le commerce est toujours actif en cette fin du XVI^e siècle. Benoît Allard, marchand de Liré, qui fréquente le port depuis 30 ans, affirme avoir vu "*vandre sur le dict port mil pipes de vin et plus*" en un seul jour. On voit surtout qu'Ancenis conserve le rôle de plaque tournante qu'elle avait au XV^e siècle. Le port voit toujours des marchands venus d'amont (jusqu'à Blois) y débarquer leurs cargaisons de vin, et les marchands bretons venir s'y approvisionner.

Nous sommes moins bien documentés sur les autres marchandises embarquées ou descendues au port d'Ancenis⁹. Il devait recevoir en quantités importantes des matériaux de construction : ardoises d'Anjou, tuffeau du Saumurois¹⁰. L'observation du bâti le plus ancien dans la ville le prouve à l'évidence : le tuffeau est presque toujours associé au schiste local, et la plupart des couvertures sont en ardoises.

Une famille de marchands, les Brenezay

La famille de Brenezay occupe une place de premier plan dans la société ancenisienne, de la fin du XV^e siècle, au moins, à la fin du XVI^e. Les lacunes des registres paroissiaux d'Ancenis empêchent de reconstituer complètement leur généalogie et de préciser les liens de parenté exacts qui unissent les différents Brenezay mentionnés dans les textes. On trouve un Mathurin de Brenezay, qui semble avoir prospéré dans le commerce du vin autour de 1500. Un autre Mathurin poursuit la même activité soixante ans plus tard. Antoine et Nicolas de Brenezay sont des notables anceniens, l'un dans les années 1540, l'autre à la fin du siècle.

La plus ancienne figure est celle du premier Mathurin : il possède sur le port la Maison dite "du Porche" et reçoit en 1519 l'autorisation d'y construire un "vir" de pierre (une tour d'escalier à vis)¹¹. En 1520, on le voit fournir la provision de vin du château de Rochefort (Rochefort-en-Terre), où réside le Sire de Rieux, baron d'Ancenis¹². Un Mathurin, peut-être le même, est un des administrateurs de l'Aumônerie vers 1542¹³. En 1543, Mathurin de Brenezay, marchand, accepte au nom de la Fabrique de l'église la donation du prêtre Jean Davy. Il participe à l'assemblée qui suit, réunissant "la plus saine et maire partie" des paroissiens¹⁴.

Un autre Brenezay, Antoine, est à son tour administrateur de l'Aumônerie d'Ancenis, en 1550¹⁵. En 1584, sa veuve, Guillemette Houys, habite une maison sur le port et y possède des celliers¹⁶. En 1569, un Mathurin de Brenezay est l'un des deux seuls nommés parmi les marchands d'Ancenis trafiquants

sur la Loire, en litige avec les receveurs de la Prévôté de Nantes au sujet des taxes imposées sur les vins descendant au port d'Ancenis¹⁷. En 1584, Nicolas de Brenezay est l'un des quatre titulaires d'un office de courtier en vin sur le port¹⁸. En 1586, Nicolas (le même ?) et Pierre de Brenezay figurent parmi les 27 participants à une assemblée des habitants¹⁹.

Ces quelques notations relevées dans des documents de diverse provenance montrent une famille marchande, dont la fortune semble liée au commerce du vin sur le port d'Ancenis, et qui présente tous les signes de la notabilité : participation aux Assemblées dites "générales" des habitants (qui sont en réalité réservées à une élite), droit à la tour d'escalier, administration de l'Aumônerie...

On trouve aussi des Brenezay à Nantes au cours du XVI^e siècle. Les liens entre les Brenezay d'Ancenis et ceux de Nantes sont certains. Mais s'agit-il d'une seule branche nantaise, séparée de la branche ancenisienne, ou de plusieurs branches qu'on peut imaginer issues des départs successifs de Brenezay d'Ancenis vers Nantes ? À défaut des généalogies manquantes, les parrainages et "marrainages" apportent des indications précieuses. Vers 1550, Antoine de Brenezay, d'Ancenis, est parrain d'une fille de Jean de Brenezay, de Nantes. Vers 1580, on trouve un parrainage croisé entre les familles d'Antoine, l'ancenisien, et d'Yves, le nantais²⁰.

Un autre Antoine a laissé une trace dans l'histoire de Nantes à la fin du XVI^e siècle. Homme de loi, il jouera un rôle dans les institutions de la Bretagne ligueuse mises en place par le duc de Mercœur. Il est avocat, puis avocat général au Parlement de la Ligue, créé par Mercœur en 1590. Il remplace le Sénéchal de Nantes, destitué pour avoir épousé la cause royaliste (celle d'Henri IV). Il est député aux États de Vannes en 1592²¹. Cet Antoine a des liens avec Ancenis : sa nièce, Vierge de Brenezay, s'est mariée à Ancenis. Gilles de Brenezay, qui est son "proche parent", y possède des intérêts (il a un procès en cours pour un logis dans la ville)²². Ce Gilles est peut-être d'ailleurs le Gilles de Brenezay attesté à la même époque à Ancenis par les actes de baptême de ses nombreux enfants.²³ Antoine de Brenezay est probablement issu d'Ancenis, illustrant le parcours classique des familles enrichies dans "la marchandise", qui se détournent du commerce au profit des carrières de robe, plus brillantes et plus sûres²⁴.

Le trafic du port aux XVIII^e et XIX^e siècles

L'histoire du port d'Ancenis reste une page blanche pour tout le XVII^e siècle. Dubuisson-Aubenay, dans son Itinéraire de Bretagne (1636), parle au passé du port-au-vin d'Ancenis²⁵. Un mémoire du début du siècle suivant témoigne du déclin du commerce du vin. "*Le commerce le plus considérable qu'on ait pratiqué autrefois au d(it) Ancenis & le plus utile aux habitans étoit celui de vin qui se cueille dans les paroisses circonvoisines, dont on remplissoit les magasins pour les vendre, soit pour la mer en Basse Bretagne, ou dans les païs étrangers, en vin, ou convertis en eau de vie. Mais depuis l'établissement des droits d'entrées, ce commerce a cessé dans la d(ite) ville d'Ancenis. & outre la privation du profit de ce commerce, le revenu des magasins & de beaucoup de maisons se trouve beaucoup diminué*"²⁶.

Il faut attendre les années qui précèdent la Révolution pour trouver de nouveau quelques renseignements sur l'activité du port. Le bois de construction pour la Marine constitue alors la principale marchandise embarquée au port d'Ancenis. On y amène du bois provenant "*de toutes les forêts et de tous les bois à six et sept lieües des environs*". Les voituriers repartent avec des chargements de charrée débarquée au port.²⁷

Cinquante ans plus tard, on retrouve les mêmes marchandises, comme en témoigne un mémoire de 1829²⁸ (voir encadré). Cette pétition de commerçants et de propriétaires proteste contre le projet du sieur Branger, entreposeur de la Compagnie des Mines de Mouzeil, d'agrandir son dépôt de l'Éperon en empiétant sur la meilleure partie du port. Leur mémoire nous renseigne à la fois sur l'état du port et sur son trafic. On retrouve le bois et les charrées. Le même texte évoque "*les embarquements de vin et de vinaigre*", vers Nantes ou vers l'amont. Voilà le vin de nouveau mentionné. Mais il s'agit maintenant du vin expédié d'Ancenis par la Loire, et non plus comme autrefois du vin amené d'amont et débarqué à Ancenis.

Une autre marchandise, on vient de le voir à l'occasion de cette pétition, a fait son apparition dans le mouvement du port, au début du XIX^e siècle : le charbon de terre. La Compagnie des Mines de Mouzeil et de Montrelais entrepose au port d'Ancenis une part de sa production pour être expédiée par la Loire²⁹.

Le port d'Ancenis vers 1830

“Le port d'Ancenis, situé à l'ouest de la ville, se comble tous les jours et devient de plus en plus incommode ; il n'est chargeable en tout temps que dans la partie supérieure, celle qui avoisine la maison de l'Éperon.

Quant à la partie inférieure ou occidentale, elle est presque continuellement embarrassée de grèves qui la rendent impraticable les trois quarts de l'année.

Le terrain dont le Sr Branger demande la concession se trouve donc dans la plus belle partie de ce port et la seule commode pour le chargement et le déchargement des marchandises. Enlever au public un canton de ce terrain, en cet endroit, ce serait augmenter les entraves qui éprouve déjà le commerce de cette ville par suite de l'incommode du port. Ce port, en effet, sert d'entrepôt à tout notre arrondissement et même à une partie des arrondissements de Chateaubriant et de Segré, pour les bois de construction destinés à la Marine du gouvernement, et pour les bois de charpente, de charroinage et de chauffage et autres de toute espèce. C'est là que se font les déchargements et livraisons des charrées, branche de commerce si intéressante pour la ville d'Ancenis, puisque, outre qu'elle est d'une très grande importance, c'est elle qui donne de l'emploi à un plus grand nombre d'individus de la classe indigente. C'est là enfin que se font les embarquements de vin et de vinaigre expédiés pour Nantes, ou pour le haut de la Loire.”

Pétition du 2 janvier 1829 (extrait), Arch. dép. L.-A., 7 O 2.

ASPECTS DU PORT

L'ancien port

C'est toute la rive de la Loire, de part et d'autre des murailles du Château, qui constituait, au sens large, le port d'Ancenis. Mais aux XVIII^e siècle et au début du XIX^e au moins, “le port” désigne plus spécialement le quartier situé à l'ouest de l'Éperon. C'est ce qu'indique en particulier un plan de 1770³⁰. Au début du XIX^e siècle, on parle aussi du “Grand Port” et, après la construction des quais, du “Vieux Port”. L'expression “Port Saint-Pierre” ou “Petit Port” désigne parfois les grèves situées en amont du Château³¹.

Aujourd'hui, le Grand Port n'existe plus. Les comblements ont bouleversé les lieux au cours du XX^e siècle. On a une bonne idée de l'aspect que présentait autrefois le port d'Ancenis en visitant celui d'Ingrandes-Le Fresne, mieux préservé. Le port a déterminé la forme du quartier. Toute une “basse ville” s'étire le long du port. Une série de ruelles parallèles descend directement à la Loire depuis la rue de Villeneuve (actuelle rue du Général Leclerc) et la rue des Tonneliers. Entrepôts et maisons de marchands se serrent auprès du port.

Il n'existait probablement pas de véritables installations portuaires avant la construction des quais devant le Château. Le port n'est qu'une longue grève, un “terrain vague”, dont les limites imprécises à l'ouest se confondent avec les prairies voisines³². Le sous-préfet parle d'une “plage boueuse et submergée pendant l'hiver”³³. Le port s'ensable peu à peu.

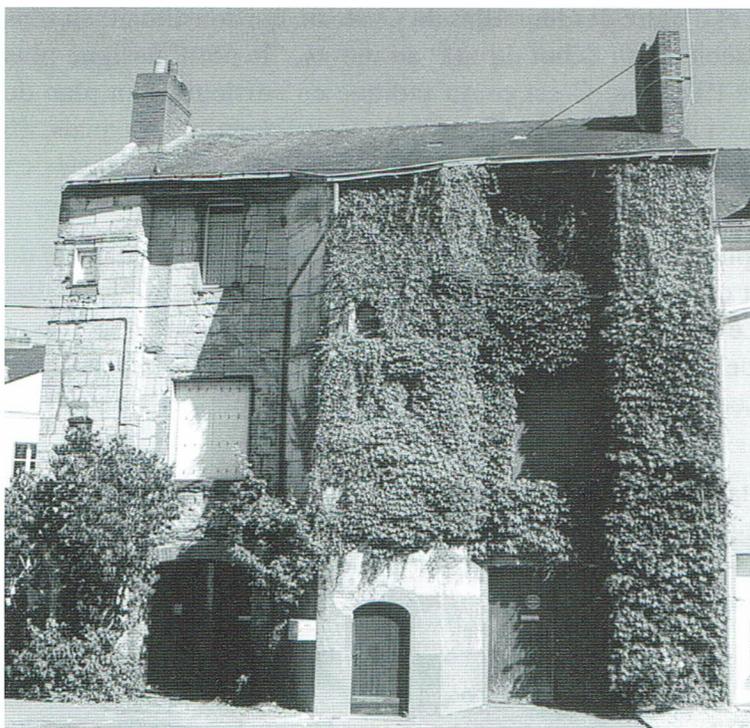
De l'Éperon à la Charbonnière

L'entreposage du charbon au port d'Ancenis exige un espace important. La grande cour du Château sert un moment à cet usage. Quand la duchesse de Charost retire l'autorisation d'utiliser la cour du Château, l'entreposeur stocke son charbon dans les vieux bâtiments de l'Éperon et leur cour, en bordure du grand Port. Il obtient l'autorisation d'annexer une portion de terrain prise sur le port pour agrandir sa cour. On voit toujours le long de la Loire le grand mur bâti à cette occasion. Il s'y accroche encore deux rangées de gros anneaux de fer, ou “organeaux”, destinés à amarrer les bateaux³⁴.



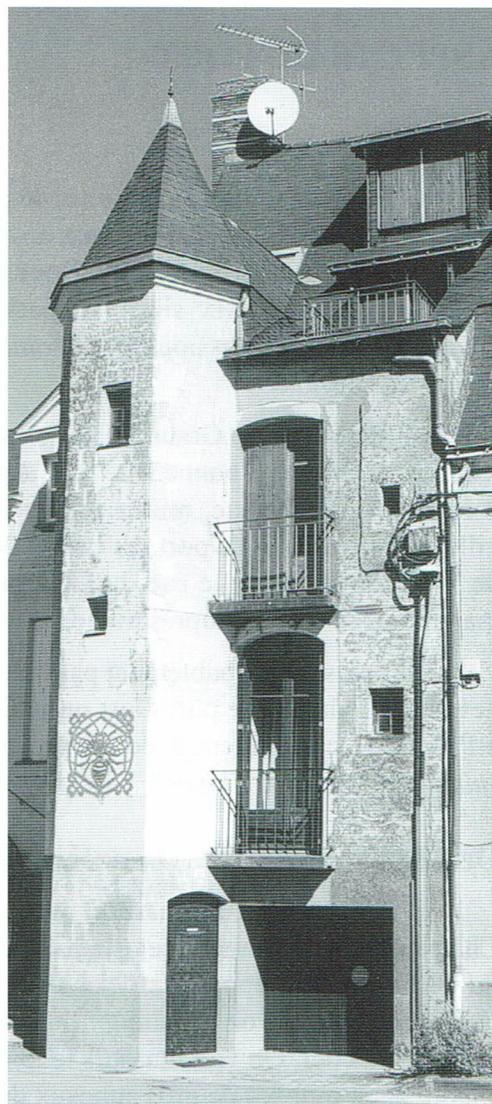
L'Eperon et ses abords au début du xx^e siècle

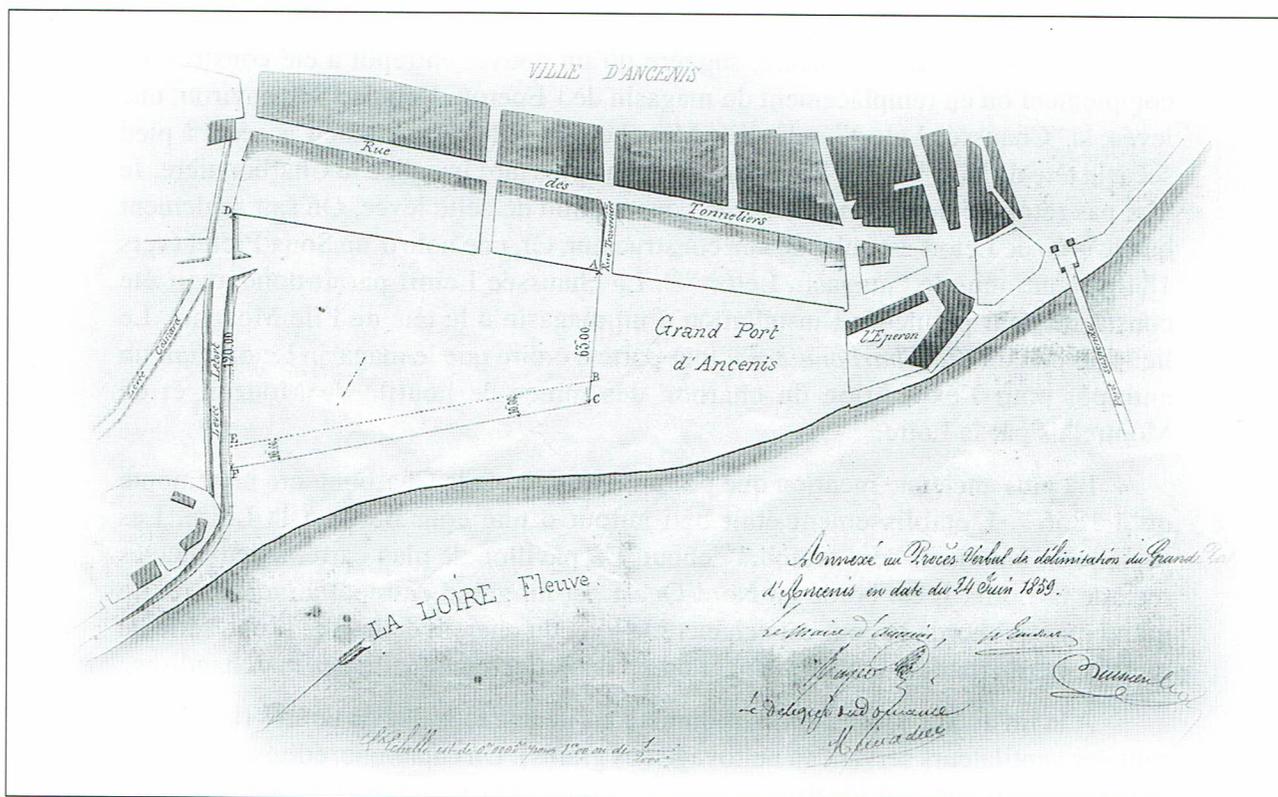
A gauche, le magasin et la Maison de l'Eperon (détruits par le bombardement du 5 juillet 1944). Vers 1830, l'Eperon était le dépôt des Mines de charbon de Mouzeil. Le chantier visible au centre de la photo occupe l'emplacement de l'ancienne prison. A la place de la rampe montant au pont (à droite) s'élevait la Poissonnerie ou "Cohue", où tout le poisson pêché en Loire était obligatoirement vendu, avant la Révolution. Désaffectée, elle dut disparaître dans les années 1830, dans les travaux liés à la construction du pont.



Maisons à tourelles place du Millénaire

Deux maisons à tourelles subsistent dans l'ancien quartier du port. Ce sont sans doute d'anciennes maisons de marchands. Qui sait si l'une d'entre elles n'était pas celle du marchand Mathurin de Brenezay, qui obtint du seigneur d'Ancenis, en 1519, l'autorisation d'élever un "vir" de pierre devant sa maison du port ?





Le Grand Port en 1859

A gauche, la tête de l'île Mouchet, reliée à la Ville par le Levée Letort. A droite, l'Eperon et le pont suspendu. Entre les deux s'étend la vaste plage servant de port. Le plan matérialise l'accord intervenu entre la Ville et le Service spécial de la Loire sur la délimitation entre la partie restant affectée au port public et la partie reconnue appartenir à la Ville. A la fin du XIX^e siècle, tout le Grand port sera rétrocédé à la Ville qui y aménagera peu à peu un jardin.

La Maison des bains

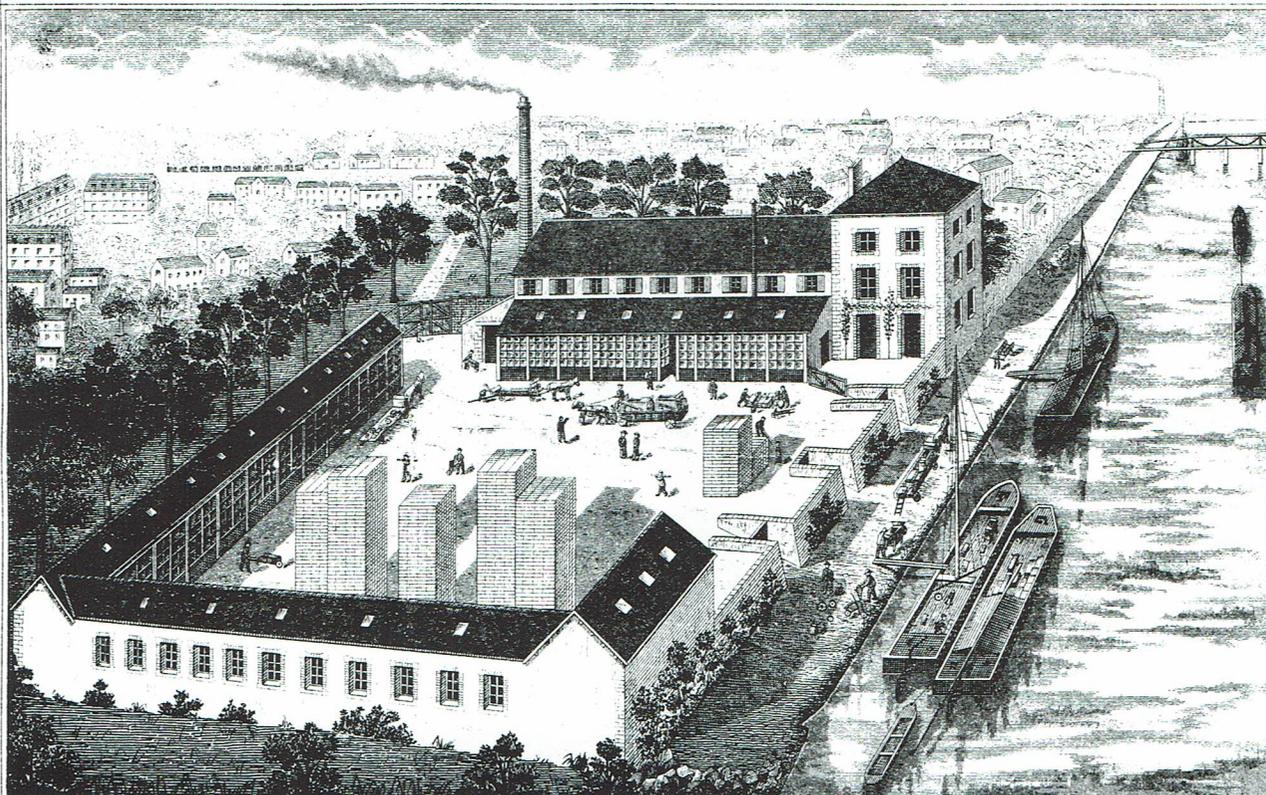
Appelée aujourd'hui la Douvelière, cette très belle maison néo-classique, construite au bord de la Loire, était à l'origine un établissement de bains publics. Sa date de construction se situe entre 1811 (date du premier plan cadastral d'Ancenis, sur lequel elle ne figure pas) et 1826, date où Turner la représente sur des croquis exécutés en passant en bateau devant Ancenis, puis sur une aquarelle.



La présence d'un établissement appelé "La Charbonnière" à l'autre extrémité du port, au milieu du XIX^e siècle, suggère qu'un nouvel entrepôt a été construit en complément ou en remplacement du magasin de l'Éperon. Depuis 1840 environ, une levée, la "Chaussée Letort", relie l'île Mouchet à la ville, permettant d'accéder à pied sec à la tête de l'île³⁵. C'est là que nous voyons plus tard installée la Charbonnière. Je n'ai pas retrouvé de documents sur la construction de cette levée. On sait seulement que le nom de Letort est celui de son constructeur. Or, une note d'un Sous-Préfet (vers 1840) mentionne le "magasin Letort"³⁶. La chaussée Letort paraît donc avoir été construite pour permettre l'installation d'un magasin à la tête de l'île Mouchet. Le lieu s'appellant "*la Charbonnière*", tout porte à croire que le magasin Letort était un entrepôt pour l'expédition du charbon des mines de houille de Mouzeil et de Montrelais par la Loire.

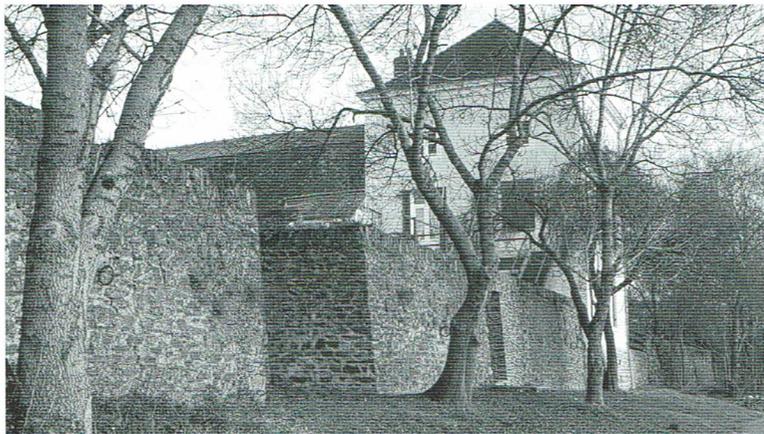
La plus ancienne mention que j'ai pu retrouver de la Charbonnière ne remonte qu'à 1856³⁷. L'établissement était bâti autour d'une cour bordant la Loire. Les principaux bâtiments sont toujours debout. Un pavillon de plan carré, à deux étages regarde la Loire. Il est bordé au Nord-Ouest par un grand entrepôt au toit brisé. Le grand mur qui borde la cour est échantonné le long du chemin de halage d'une série de rampes, permettant un embarquement ou un débarquement facile des marchandises.

A la fin du XIX^e siècle, la Charbonnière abrite une fabrique de tarares (les tarares sont des ventilateurs servant au nettoyage des grains). Un catalogue, édité après 1910, montre une vue un peu idéalisée de cette fabrique. On y voit les ouvriers s'affairer dans la cour et les chalands stationnés le long de la fabrique, attendant sans doute de charger les tarares. L'activité s'arrête en 1951³⁸.



L'usine de l'île Mouchet

La fabrique de tarares de la Charbonnière au début du XX^e siècle



La Charbonnière

Etat actuel des bâtiments. Ci-contre : l'ancienne cale. Echancrée d'une série de rampes, elle conserve encore ses anneaux d'amarrage.

(Clichés B. Perrouin)



La construction des quais

Le vieux port encombré et peu commode des années 1830 appelle un réaménagement. D'où le projet de construction des quais, approuvé en 1840³⁹. *“C'est un heureux projet, écrit le Sous-Préfet, dont l'exécution sera impatientement attendue. Le commerce de l'arrondissement se concentrera davantage sur ce point, et la prospérité de la ville prendra un très rapide accroissement”*⁴⁰. On a confiance dans l'avenir et dans la pérennité de la navigation sur la Loire.

C'est un nouvel emplacement qui est choisi pour implanter les quais, destinés à servir de nouveau port. On décide de les construire immédiatement en amont du pont. C'est-à-dire, pour la plus grande partie de leur longueur, devant les murs du château, qui surplombent alors directement la Loire.

Le projet dessine un quai de 307 m de long, dont l'extrémité aval rejoint le pont. La chaussée supérieure forme *“un quai de circulation destiné à réunir les deux parties de la ville séparées aujourd'hui par l'enceinte du château”*. Ce quai a aussi vocation à se raccorder à l'allée Saint-Pierre qui rejoint la route d'Angers au Nord-Est de la ville. Le tablier inférieur, destiné au transbordement des marchandises, communique avec le quai supérieur ou *“risberme”* par deux cales à double rampe. Un haut mur de quai sépare les deux niveaux⁴¹. Ce quai, observe Ph. Cayla, *“est au plus près de la morphologie nantaise, déjà observable sur les plans de Nantes de la fin du XVIII^e siècle”*⁴².

Les remblaiements commencent en 1841⁴³. Le chantier connaîtra une longue interruption, au point que Briau, entrepreneur de l'ouvrage, demandera et obtiendra la résiliation de son marché. La suspension des travaux est imputée aux *“obstacles que met M. de Tourzel, propriétaire de l'ancien château d'Ancenis, à la prise de possession des terrains nécessaires à l'établissement des quais”*⁴⁴. Une fois les terrains acquis, c'est le déblocage des crédits qui tarde. Les travaux, engagés depuis plus de dix ans, reprennent le 6 juillet 1851⁴⁵. Six semaines plus tard est inaugurée la section Angers-Nantes du chemin de fer de Tours à Nantes⁴⁶. Les quais d'Ancenis s'achèvent au moment où la navigation sur la Loire entame son déclin.

La construction des quais amène la disparition d'une partie des murs du Château, en bordure de Loire. Le reste est en grande partie enfoui sous les remblais. Le bastion est ainsi enterré jusqu'à mi-hauteur. La poterne, qui permettait d'accéder directement à la grande cour du château depuis le fleuve, disparaît. Disparaît aussi l'embarcadère des bateaux à vapeur, construit vers 1835 au débouché de la rue Mottemberlin (actuelle rue des Quais). Cet embarcadère avait la forme d'une terrasse en rotonde semi-circulaire, flanquée de deux rampes latérales descendant vers la Loire⁴⁷.

UN PORT DÉSSERTÉ

Le déclin de la navigation

La concurrence du chemin de fer va faire pratiquement disparaître la marine de Loire. Les ports sont peu à peu désertés. Cette concurrence se fait sentir très rapidement : moins de dix ans après la mise en service de la ligne de chemin de fer, Émilien Maillard, l'historien d'Ancenis note déjà que la Loire *"a perdu toute son importance commerciale"*⁴⁸. L'activité du port n'a pourtant pas complètement cessé. En 1858, la Ville, en désaccord avec l'Administration sur la délimitation du *"Grand Port"*, jure qu'il n'est pas question de remettre en cause son affectation. *"Il y a une servitude d'utilité publique qu'elle [la Ville] devra toujours maintenir autant dans l'intérêt général que pour les besoins et la prospérité de son commerce local"*⁴⁹.

Mais, vingt ans plus tard, le Grand Port est déserté, comme le constate un rapport de Commission du Conseil municipal (1880) : *"Est-ce qu'autrefois toute la vie commerciale n'était pas sur le port et dans les rues avoisinantes ? Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Rien ou à peu près rien. Toute cette activité s'est reportée vers la rue de la gare au grand avantage de ses habitants"*⁵⁰. La ville, jusque là tournée vers le port, s'est retournée vers le Nord et la voie de chemin de fer.

La disparition du Vieux port

La commune décide de combler le Grand Port, devenu inutile. On y crée d'abord une plate-forme de 60 m² pour y ériger la statue de Joachim du Bellay, au milieu d'un petit jardin (1894)⁵¹. La commune projette d'aménager à terme tout le terrain du Grand port en jardin public. L'Association bretonne et angevine souhaite y placer un monument à la mémoire du duc de Charost. Plus tard, on parlera d'y construire un kiosque⁵². La commune demande donc la cession de la partie Est du port : *"Par suite de la diminution progressive de la navigation en Loire, le grand port est devenu complètement inutile à la marine, même au moment des plus grandes eaux, aucun dépôt de matériaux ni de marchandises ne s'y fait plus depuis longtemps"*. Mais ce terrain, même devenu inutile, est toujours affecté à la navigation.

Le rapport rédigé par l'ingénieur ordinaire du Service spécial de la Loire observe le changement de situation intervenu depuis qu'en 1859 la ville s'est accordée avec le Service des Domaines sur la délimitation du port. Il observe que depuis plus de vingt ans le terrain affecté *"au service du port public a perdu en fait sinon en droit ce caractère. Jamais on n'y a chargé ou déchargé un seul bateau. Le service de la navigation n'y fait aucun entretien"*. L'avis de l'ingénieur est de permettre la cession du port à condition que la ville s'engage à rétrocéder le terrain à l'Etat *"au cas où la reprise de la navigation sur la Loire nécessiterait dans l'avenir l'extension des ports d'Ancenis"*. Il reconnaît certes l'inutilité de ce terrain à la navigation, *"Mais est-ce bien au moment où de toutes parts les riverains de la Loire, les assemblées départementales, les chambres de Commerce, cherchent les moyens de faire renaître l'ancienne prospérité de cette navigation, qu'il convient de se priver à jamais d'un emplacement admirablement disposé pour faire un beau port à Ancenis ? Et si le transit fluvial venait à reprendre, si des Compagnies de batellerie s'organisaient sur la Loire, apportant de notables économies dans les frais de transport des charbons, des briques, des matériaux de construction, la Ville d'Ancenis ne serait-elle pas la première à regretter la perte de son Grand Port ?... Il est vrai que déjà ce terrain sert de séchoir, ce qui est une destination aussi étrangère à la navigation qu'un jardin*

public... Mais du moins il est disponible, et dès le jour où cela serait nécessaire, l'Etat pourrait y installer des quais, des cales, des grues de chargement & ca”.

Le Ministre accepte la cession à la Commune, avec l'obligation pour elle de le rétrocéder à l'Etat au prix de la concession “au cas où les besoins de la navigation nécessiteraient l'extension des ports qui restent à Ancenis⁵³” (19 juin 1896). On entreprend donc le comblement du port, qui ne sera achevé qu'entre les deux guerres. Le vaste terre-plein ainsi formé, planté de platanes, sera à nouveau exhausé à la fin des années 1960 pour recevoir la piscine et, plus tard, un jardin public (actuel Parc de l'Éperon). Les cartes postales du début du xx^e siècle n'y montrent plus que quelques barques de pêcheurs et les images pittoresques des lavandières et du bateau-lavoir.

Les quais

Dans quelle mesure les quais ont-ils continué à être utilisés, après l'abandon du Grand Port ? En 1911, on projetait d'y créer une “gare fluviale” en les raccordant à la gare du chemin de fer de Chateaubriant⁵⁴. Preuve que ce port conservait encore une activité, ou tout au moins qu'on n'avait pas perdu l'espoir de voir se ranimer la navigation sur la Loire. Mais les quais ne connaîtront plus qu'une bien maigre fréquentation. Aujourd'hui désertés, ils restent le témoin monumental de l'ancienne activité portuaire d'Ancenis. ■

Notes

- 1 – L'expression est employée au xv^e siècle (A. Bourdeaut, *La jeunesse de Joachim du Bellay*, Angers, 1912, 225 p.
- 2 – Jean Tanguy, *Le Commerce du Port de Nantes au milieu du xv^e siècle*, Paris, 1956, 95 p. (p. 50).
- 3 – Henri Touchard, *La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale, Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. XL, 1960, p. 29-76.
- 4 – Jean Tanguy, *op. cité*, p. 50.
- 5 – Arthur de La Borderie, Barthélémy Pocquet, *Histoire de Bretagne*, T. IV, Rennes, 1906, 655 p. (p. 614). A Nantes, la pipe équivalait à 450 litres environ (Jean Tanguy, *op. cité*, p. 87).
- 6 – Jean-Pierre Leguay, Ancenis du xiii^e au début du xv^e siècle, Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, T. LXXVII, 1999 (Actes du Congrès d'Ancenis), p. 49-90.
- 7 – Arch. comm. Ancenis, HH 1.
- 8 – Arch. comm. Ancenis, HH 1.
- 9 – Jean-Pierre Leguay énumère un certain nombre de produits : Jean-Pierre Leguay, *op. cité*, p.81.
- 10 – On citera un marché de 1603, dans lequel Mathurin Davyau s'engage à charroyer “*Pierre, chaux, tuffeau et sable*” pris au port, pour la construction de la chapelle du château et autres travaux ordonnés par la duchesse de Mercœur (Arch. comm. Ancenis, I I 1). Liré produit de la chaux qui n'a qu'à traverser la Loire pour être livrée au port d'Ancenis (Arch. départ. L.-A., H 477, année 1541).
- 11 – Arch. départ. L.-A., E 266.
- 12 – Arch. départ. L.-A., E 276.
- 13 – Arch. comm. Ancenis, GG 51.
- 14 – Arch. comm. Ancenis, GG 32.
- 15 – Arch. comm. Ancenis, GG 41.
- 16 – Arch. départ. L.-A., H 278.
- 17 – Arch. départ. L.-A., B 587.
- 18 – Arch. comm. Ancenis, HH 1.
- 19 – Arch. départ. L.-A., E 249.
- 20 – Arch. départ. L.-A., 25 J (Fonds Freslon).
- 21 – Frédéric Saulnier, *Le Parlement de Bretagne, 1554-1790*, 2 vol., Mayenne, 1991, 892 p. (T.I, p. 169).
- 22 – Arch. départ. L.-A., G 218.
- 23 – Arch. départ. L.-A., 25 J (Fonds Freslon).
- 24 – Pierre Goubert, *L'Ancien Régime*, Paris, 1969, 271 p. (p. 229).
- 24 – Arch. départ. L.-A., C 132 (vers 1769, 1780), C 500 (1770). Les charrées sont des cendres utilisées pour graisser les terres.
- 25 – Dubuisson-Aubenay, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, T. II, Nantes, 1902, p. 142 : “*Ancenis, qui estoit anciennement la porte de toute la Bretagne pour les vins d'Anjou, que le charoy menoit de là, par Rieux et Vennes, vers la Basse Bretagne*”.
- 26 – Arch. départ. L.-A., C 702.
- 27 – Arch. départ. L.-A., C 132 (vers 1769), C 500 (1770).
- 28 – Arch. départ. L.-A., 7 O 2.
- 29 – Arch. départ. L.-A., 7 O 2.
- 30 – Arch. départ. L.-A., C 500.
- 31 – Arch. comm. Ancenis, 2 L (1876), 2 R 2 (lettre de Léon Séché, 27 mai 1912).

- 32 – Arch. départ. L.-A., 7 O 2.
 33 – Arch. départ. L.-A., 593 S 1.
 34 – Arch. départ. L.-A., 615 S 1.
 35 – Arch. départ. L.-A., 593 S 1 : la Chaussée Letort “*ne remonte pas au-delà d’une vingtaine d’années*” (délibération du Conseil municipal, 20 décembre 1858).
 36 – Arch. départ. L.-A. 593 S 1 (“*Opinion du Sous-Préfet*” sur le projet de quais).
 37 – Arch. comm. Ancenis, 1 I 16 (distribution de bois aux habitants d’Ancenis sinistrés lors des inondations). D’abord Maison Charrier, puis Maison Bourget frères vers 1900. L’“*établissement de M. Charrier*” est attesté en 1892 (A.C. Ancenis, 1 O 11, projet de réfection de la Levée Letort). La fabrique de tarares Bourget a poursuivi son activité jusque vers les années 1950.
 38 – Le catalogue a été communiqué par M^{me} Pichot. La date de 1951 est indiquée par M. Rezer.
 39 – Arch. départ. L.-A., 1904 S 486.
 40 – Arch. départ. L.-A., 593 S 1.
 41 – Arch. départ. L.-A., 1904 S 486.
 42 – Philippe Cayla, *Les ports, monuments de la Marine de Loire, Histoire et Patrimoine au Pays d’Ancenis*, n° 16, 2001, p. 87-96 (p. 91).
 43 – E. Maillard, *Histoire d’Ancenis et de ses barons*, Nantes, 1860, 569 p. (p. 169). Arch. départ. L.-A., 1904 S 486 (Plan de la partie du port remblayée en 1841).
 44 – Arch. départ. L.-A., 1904 S 486.
 45 – Arch. départ. L.-A., 593 S 1, E. Maillard, *Histoire...*, 1860, (p. 173).
 46 – E. Maillard, *Histoire...*, 1860 (p. 173).
 47 – E. Maillard, *Histoire d’Ancenis et de ses barons*, 2^e éd., Nantes, 1881, 718 p. (p. 392). Arch. départ. L.-A., 1904 S 486 : le devis de construction des quais (1838) évoque sa démolition. Il est représenté sur le plan mentionné note 43.
 48 - E. Maillard, *Histoire...*, 1860, (p. 270).
 49 – Arch. départ. L.-A., 612 S 1.
 50 – Arch. comm. Ancenis, 1 O 13.
 51 – *La Fête de Joachim du Bellay, Rev. illustrée des provinces de l’Ouest*, Paris, 1894.
 52 – Arch. départ. L.-A., 612 S 1 (monument au duc de Charost, projet de 1896), *Journal d’Ancenis*, 7 août 1910 (kiosque). Ni l’un ni l’autre ne seront construits.
 53 – Arch. départ. L.-A., 612 S 1.
 54 – Arch. comm. Ancenis, 1 O 11.

Remerciements

A : M. Grellier, Ph. Cayla, J. de Cazanove, pour les documents qu’ils m’ont communiqués, ainsi qu’à J.-A. Crolard.



L’Ancien Hôtel de la Marine, sur les quais

L’Hôtel de la Marine est souvent mentionné dans les années 1840. Flaubert et Maxime Du Camp y passèrent une nuit, arrivés d’Angers par le bateau à vapeur. “*Nous dinâmes en compagnie de quelques petits bourgeois. Nous dormîmes une bonne nuit dans de larges lits à baldaquin, sous des rideaux chargés de turcs à poignards caressant des odalisques emplumées*”. (M. Du Camp).