

HISTOIRE DU PONT DE GRÉE

Bertrand BOQUIEN

Avant d'entrer à Ancenis, la route de Paris à Nantes doit franchir l'étier par lequel les eaux du Marais de Grée s'évacuent vers la Loire, 250 m plus au sud. Une chaussée et un pont ont donc été construits à travers ce vallon, que chaque crue de la Loire transformait en un large plan d'eau. Léon Maitre, au XIX^e siècle, supposait que la voie romaine de Nantes à Angers franchissait déjà à cet endroit par un pont l'étier du marais¹. Ce pont, que des centaines de milliers de véhicules franchissent chaque année sans s'en apercevoir, a toute une histoire.

La plus ancienne mention retrouvée du pont de Grée remonte à la fin du XII^e siècle. Elle se trouve dans le testament d'André de Varades, où le pont de Grée bénéficie d'un legs. On le trouve ensuite mentionné à maintes reprises dans les comptes de la prévôté d'Ancenis, à partir de 1460 environ. On y découvre un pont constamment menacé par les crues de la Loire, qui l'emportent à plusieurs reprises. En 1500, on remplace les poutres « *enlevées par la creue des eaues* ». Des réparations importantes sont effectuées à cette occasion. Un maçon refait « *de neuf* » l'arche du pont et effectue des réparations de maçonnerie « *ès endroicz quil estoit desmoly* »². Le pont de Grée associe donc à cette époque une arche de pierre et un tablier de bois. En 1617, le pont est en grande partie reconstruit. Le marché passé par les officiers et le fermier de la baronnie, au nom de la duchesse de Mercoeur, baronne d'Ancenis, avec le maçon Nicolas Bugeault prévoit de « *refaire de neuf* » l'arche existante et de voûter « *à pierre chaux et sable* » l'autre ouverture, c'est-à-dire de construire une seconde arche à la place du tablier de bois³.

Les seigneurs d'Ancenis possédaient des pêcheries au pont de Grée. Ils en appréciaient les anguilles, très abondantes dans le Marais de Grée, comme d'ailleurs dans le marais qui ceinturait la ville d'Ancenis. C'est ainsi que, vers 1515, 2 000 anguilles provenant des pêcheries du pont de Grée sont envoyées au château de Rochefort, où séjourne Claude de Rieux, baron d'Ancenis. Préalablement salées, elles sont entassées dans deux « *portoueres* », qu'un certain Garreau emporte sur son cheval⁴.

Le pont est emporté par les eaux à deux reprises, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1766 et 1792)⁵. La catastrophe est à chaque fois la conséquence d'une intervention humaine : les fermiers du marais ont construit devant le pont un barrage de fortune pour empêcher les eaux d'envahir le marais, pendant une crue de printemps ou d'été. Le pont emporté en 1766 n'était pas celui reconstruit en 1617. Il ne comportait plus qu'une seule arche, voûtée en plein cintre. Cette arche n'est pas reconstruite, mais remplacée par un tablier de bois, qui supporte une chaussée empierrée. L'Intendant de Bretagne prend une ordonnance interdisant de construire à l'avenir des batardeaux devant le pont. En vain. Le 16 juin 1792, le pont s'effondre à nouveau : une levée construite par les fermiers a cédé sous la pression des eaux. Les fermiers du Marais, convoqués, expliquent « *que de tous tems ils étaient dans l'habitude de barrer les crues de la Loire au pont de Grez, pour préserver leurs marais, prairies et même pièces labourables, des inondations ; que cette année surtout, au moment d'une récolte abondante ils avaient cru pouvoir essayer de les préserver en formant un batardeau au devant du pont, qui touchait à sa perfection lorsque les crues ont passé par-dessus* »⁶.

Il faut rétablir d'urgence la circulation sur la route de Paris. On installe un bac à péage pour remplacer provisoirement le pont. Mais il se produit des accidents : le 5 août, la charrette d'un voiturier du Calvados tombe à l'eau avec le chargement de draperies et autres marchandises qu'il conduisait de Paris à Nantes. Même mésaventure le 14 janvier suivant pour un voiturier nantais conduisant à Angers « *une charette attellée de quatre chevaux et chargée de toille de coton blanche de l'Inde* »⁷. Les plaintes répétées amènent la résiliation du bail du passeur. L'Administration s'inquiète : « *Le service public et le commerce sont entravés par l'interruption de cette communication* ». Entre-temps, le District a réclamé

l'installation d'un pont provisoire, utilisable pendant les basses eaux, le bac ne devant servir que pendant les hautes eaux. Les fermiers des messageries nationales du département s'inquiètent : « *Les fonds de la Trésorerie Nationale et destinés pour les corps administratifs sont transportés par les diligences ; non seulement ils sont (arrivés) retardés à leur arrivée à Ancenis, mais encore ces diligences sont souvent forcées de passer la nuit sur un pré près de la rivière à la seule garde des conducteurs ; elles sont chargées souvent d'un million plus ou moins tant pour les départemens que pour le public, les fourgons chargés des effets du commerce et du public sont dans le même cas, il est facile de sentir tous les dangers auxquels ils sont exposés*... ». Les travaux de reconstruction sont mis en adjudication en novembre 1792. Le 3 frimaire an II (23 novembre 1793), le District ordonne qu'ils soient repris. Ils avaient sans doute été interrompus par la guerre civile, qui avait éclaté en mars, et des ouvriers avaient été réquisitionnés⁹. A cette époque, la chaussée du pont de Grée avait une longueur d'environ 200 m. Ses flancs étaient revêtus de maçonnerie et couronnés par des parapets.

Des barrages pour protéger le marais

Le 16 juin 1792, le procureur-sindic du District d'Ancenis, Jousselin, alerte les administrateurs du département sur la catastrophe survenue le jour même au pont de Grée :

« *Le débordement subit de la Loire vient d'emporter le pont de Grée situé sur la route de Paris près d'Ancenis. Le chemin est coupé de plus de soixante pieds de long dans toute sa largeur. C'est à présent un torrent à faire frémir et il est absolument nécessaire, Messieurs, que vous envoyiez sur le champ un ingénieur pour prendre ses mesures pour cette réparation et faire faire en attendant un pont provisionel. Toutes voitures publiques et voyageurs sont obligés de se servir de bateaux et sont horriblement rançonnés* ».

Deux jours plus tard, il se rend sur les lieux avec l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département :

« ... nous nous sommes rendu avec le dit sieur Groleau sur la levée du pont de Grez et avons vu au lieu du dit pont une brèche considérable dans toute la largeur de la dite levée. Il y avait beaucoup de monde, tant bateliers que passants et regardants. Leur ayant demandé vaguement comment l'accident était arrivé au pont, plusieurs ont dit que les fermiers du marais de Grez, situé au Nord du dit pont, avaient construit une chaussée au devant de ce pont pour préserver leurs marais de l'inondation de la crüe de la Loire ; que cette chaussée, construite en terre glaise avec des pièces de bois, barrait entièrement l'ouverture du pont et était élevée jusqu'à la hauteur du dessus des poutres de la couverture ; mais que cette chaussée n'étant pas assez forte il s'y était formé des crevasses, que l'eau avait passé dessus et que la vivacité du courant avait été si considérable que dans un instant le pont a été emporté avec un horrible fracas ; qu'on voyait à chaque instant des parties de mur de la levée s'enfoncer et se renverser jusqu'à ce que l'eau dans le marais eût atteint à peu près la hauteur de celle de la rivière ; et ils ont dit que depuis hier au soir l'eau avait baissé dans la rivière d'environ deux pieds et demi, ce que nous avons reconnu par la [lime] ou laise marquées sur les rivages et par le courant venant du marais.

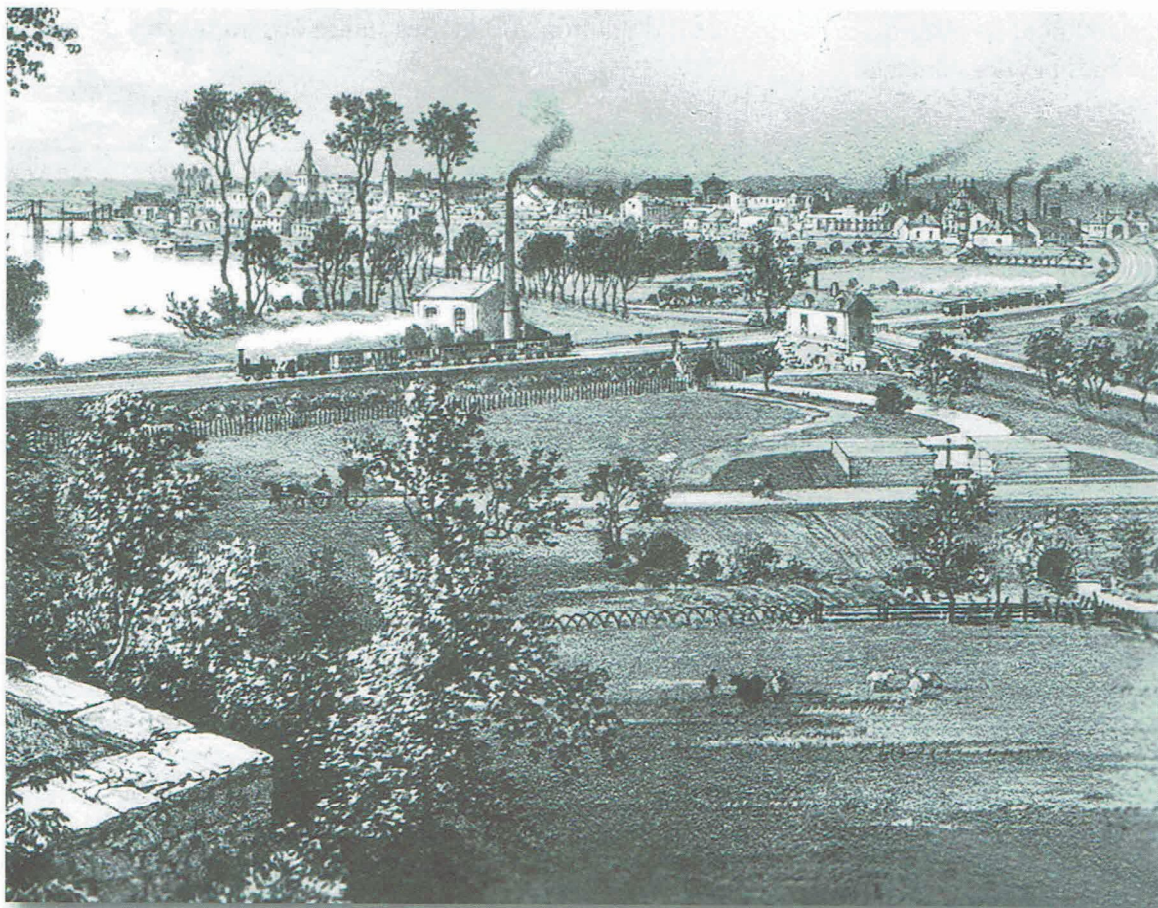
Nous nous sommes ensuite embarqués et avons été dans la brèche ; mais la vivacité du courant, le défaut de cordages assez longs pour amarrer le bateau de manière à pouvoir prendre les dimensions des différentes parties et faire les sondes nous ont forcés à remettre à demain ces opérations et nous nous sommes occupés à mettre de l'ordre au passage des voitures et chevaux ».

Un rapport de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées rappelle que cette catastrophe n'est la première :

« Ce pont fut en majeure partie détruit en 1766 pendant une crue de la Loire ; parce que les fermiers du marais de Grez, pour préserver leurs prairies de la crue de la rivière de Loire, au moment de la récolte, c'est-à-dire au mois de juillet, avaient construit une chaussée en batardeau au devant du pont et que l'eau passa dessus cette chaussée, élevée d'environ huit pieds au dessus de l'étiage, ce qui forma une cascade qui opéra un affouillement d'environ sept pieds de profondeur sous l'étiage, qui fit écrouler une des culées et conséquemment la voûte ».

Dossier relatif à la reconstruction du pont de Grée (Arch. départ. de Loire-Atl., L 1687).

C'est en 1837 qu'une écluse est établie sur l'étier du Marais, un peu au sud du pont de Grée, pour protéger les prairies des inondations de la Loire.¹⁰ Elle apporte enfin une solution au problème que les fermiers tentaient auparavant de résoudre par leurs propres moyens, au risque de provoquer l'effondrement du pont comme en 1766 et 1792. Depuis le XIX^e siècle, le site a été transformé par les aménagements successifs. Ce fut d'abord la construction de la levée de l'écluse vers 1837, puis celle du chemin de fer vers 1850, qui sépara la levée du pont de Grée de la Loire. Puis, beaucoup plus tard, le remblaiement des terrains entre la levée du chemin de fer et la chaussée du pont, et enfin l'élargissement du pont en 1980-81. Les eaux du Marais coulent toujours sous le pont de Grée, mais le site a été complètement bouleversé.



Le pont de Grée et l'écluse vers 1860. La levée de l'écluse vient se raccorder à la chaussée du pont.

A l'arrière, la levée du chemin de fer, construite vers 1850.

(*La Bretagne contemporaine*, lithographie d'après un dessin de Félix Benoist).

1 - Léon Maitre, Le testament d'André de Varades, *Bulletin archéologique de l'Association Bretonne*, 3^e série, T. XIII (35^e congrès : Ancenis), Saint-Brieuc, 1895, p. 118-124.

2 - A.D.L.A. (Archives départementales de Loire-Atlantique), E 264. Nouveau remplacement de 4 madriers en 1518 (A.D.L.A., E 266).

3 - A.D.L.A., E 250. Il y a apparemment une troisième arche plus petite en amont : « *comme aussi il resapera la petite arche du dict pont qu'est vers amont dès le fondement si besoign est à chaux, pierre et siment* ».

4 - A.D.L.A., E 265.

5 - A.D.L.A., L 1687.

6 - Même source : témoignage de Joseph Godard et Louis Coiscaud, métayers de la famille Thoinnet,

7 - Procès-verbaux des avaries subies par des chargements au bac remplaçant le pont de Grée, 5 août 1792 et 14 janvier 1793, A.D.L.A., 4 E 29 art. 65.

8 - A.D.L.A., L 1687.

9 - A.D.L.A., L 894, f^o 32 r^o-v^o, 161 v^o.

10 - Travaux commencés en 1836 et achevés en 1837 : E. Maillard, *Histoire d'Ancenis et de ses barons*, Nantes, Vincent Forest et Emile Grimaud, imp.-éd., 1881, 718 p. (p.392).

EN CONCLUSION

Ce dossier permet d'apprécier les potentialités du site du marais de Grée désormais reconnu pour ses richesses naturelles, mais qui possède aussi un patrimoine historique et culturel remarquable, bien que méconnu et non valorisé.

Car le marais de Grée revient de loin... En 1972, on voulait en faire *le plus grand plan d'eau de l'Ouest* avec un aménagement de toute sa périphérie : digue de retenue et route de ceinture, équipement hôtelier et sportif avec aires de jeu, hippisme, tennis, volley, port de plaisance pour dériveurs, plage vers la chapelle Saint-Georges, camping caravaning, hameaux de vacances, zones de pêche... Les canards d'aujourd'hui n'en reviennent toujours pas ! En 1975, malgré des actions pour modifier son tracé par Val Ancenis Nature, fut réalisé la rocade Est de la ville d'Ancenis qui a fortement empiété sur le bocage immédiat en annexant trois fermes et dont la proximité a provoqué des perturbations sur la faune (circulation, lumières nocturnes). Le talus planté d'arbres demandé à l'époque et accordé comme mesure compensatoire se fait toujours attendre... En 1988 encore un projet d'aménagement pour un golf accompagné de lotissements autour de la ferme de la Série sur la commune de Saint-Herblon...

Depuis sa reconnaissance en tant que milieu naturel majeur et sa valorisation par la Maison du Marais et l'observatoire ornithologique, le marais est désormais à l'abri de ce type d'aménagement. Le domaine foncier est suivi par le département qui a un droit de préemption sur les terrains en cas de vente. Le département a ainsi déjà acheté des hectares de zones sensibles dans le marais qui sont ensuite loués à des exploitants. Mais des interrogations demeurent sur son devenir. D'abord il y a la menace d'une déprise agricole qui lui ferait perdre sa biodiversité originale déterminée par les pratiques de fauche et de pâturage. Il y a aussi la gestion délicate et astreignante de la porte aquatique assurée actuellement par le Syndicat des Propriétaires. Qui assurera la gestion de la porte quand ces bénévoles motivés seront *à la retraite* ?

Une autre menace se profile également avec les aménagements routiers qui sont en cours de réflexion pour les prochaines décennies avec le projet d'un second pont sur la Loire. Comment s'articulera sa connexion avec la rocade Est, l'autoroute A 11 et la RD 723 (ancienne RN 23) ? Comment améliorera-t-on le franchissement de la falaise du Planty par cette même RD 723 sans pénaliser le marais ?

Autant de questions dont les réponses choisies par les décideurs influenceront sur la préservation du site. Une des meilleures garanties de sa protection est la valorisation de cet ensemble patrimonial du grand marais où nature et culture sont indissociables. Plus il sera mis en valeur, reconnu et approprié, mieux il en sera tenu compte dans les aménagements futurs. C'est pourquoi il serait judicieux d'entreprendre dès à présent cette mise en valeur dont la Maison du Marais et l'observatoire ornithologique sont les prémices. Ceci permettrait en premier lieu d'inventorier le patrimoine et d'assurer sa protection si besoin, en particulier pour les derniers vestiges de mégalithes. Parmi les possibilités, l'aménagement d'un circuit de randonnée périphérique avec une signalétique présentant les points remarquables, le prolongement de circuits dans les vallées amont (ruisseaux de la Grée et de Saugère), la réalisation d'un écouguide sur le grand marais de Grée, l'organisation de sorties thématiques complétant celles de l'Office de Tourisme et de la Ligue de Protection des Oiseaux. L'ARRA est prête à contribuer à cette mise en valeur avec les autres acteurs locaux et départementaux. ■

La remarquable falaise du Planty
à la sortie du Marais en bordure de la RD 723

