

XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES COUËRON AVANT-PORT DE NANTES



Navigation sur la Rivière de Loire à la fin du XVII^e siècle
Détail d'une gravure en taille-douce sur papier – Musée d'Histoire de Nantes

LA VÉRITABLE HISTOIRE

Et aussi dans ce numéro :

- Couëron vs Sautron : La bataille de frontières
- Geoffroy Drouet sieur de l'Angle, le 1^{er} maire de Nantes venait de Couëron
- De Couëron au Pacifique : Rari et Revi, les remorqueurs du bout du monde
- « Carnet de bal » : La vie mondaine à Couëron dans les années folles

SOMMAIRE

Editorial	p. 3
XVII^e et XVIII^e siècle – Couëron avant-port de Nantes – La véritable histoire	p. 4
- Une brève histoire du port de Nantes	p. 7
- Quels navires à cette époque ?	p. 9
- Le rôle essentiel des avant-ports – La place de Couëron	p.13
- La montagne de lest : le grand témoin	p.16
- Trafic maritime et bourgeoisie marchande	p.19
- Une transaction immobilière au XVIII ^e siècle : La Gerbetière	p.21
- Couëron au cœur de l'histoire	p.24
Couëron vs Sautron – La bataille des frontières	p.25
Geoffroy Drouet : le premier maire de Nantes venait de Couëron	p.34
De Couëron au Pacifique : Rari et Revi, les remorqueurs du bout du monde	p.36
« Carnet de Bal » : La vie mondaine à Couëron dans les années folles	p.38
In memoriam. La mort d'un géant	p.41
Navires devant Couëron	p.42

EDITORIAL

En cette fin d'année 2022, nous sommes heureux de vous présenter le Cahier N°6 de notre association « Couëron Histoire et Patrimoine ». Comme le montre sa couverture, ce cahier est consacré en grande partie au temps où notre ville était un des principaux avant-ports de Nantes. C'était aux XVII^e et XVIII^e siècles...

Nous avons choisi ce sujet après avoir observé que cette histoire, souvent mentionnée comme une sorte de légende, était en fait mal connue des Couëronnais. On sait que la Loire bordait les quais du Port-Launay, on voit une vieille cale sous la roche de Pierre-Tamis, on a entendu parler de la « butte de sable », mais tout cela reste assez vague dans la mémoire collective.

A partir de documents d'époque, d'archives locales et de publications d'historiens, nous avons tenté de retracer ce que fut réellement cette histoire, et vous verrez qu'elle en valait la peine !

Merci à nos adhérents, qui nous soutiennent et nous font confiance, merci d'avance à nos futurs lecteurs, et bienvenue à ceux qui viendront nous rejoindre !

La rédaction : Gérard Gallerand, Jean-Louis Lavigne, Michel Prampart, Yves Rochcongar

Nos publications sont en vente au Tabac-Presse de l'Eglise, 2 place Charles Gide, à Couëron.

*Remerciements aux nouveaux exploitants (SNC HFCS) qui nous font confiance
ayant repris l'activité de M. Chauvet depuis le 1^{er} juillet 2022*

XVII^e et XVIII^e SIÈCLES – COUËRON AVANT-PORT DE NANTES

LA VÉRITABLE HISTOIRE

« *Il y a encore des navires à Couëron* » dit une vieille rengaine populaire. Comme un souvenir du temps – aux XVII^e et XVIII^e siècles – où les pavillons de tous pays flottaient sur la « Rivière de Loire » de Nantes à Paimbœuf. Une époque révolue pendant laquelle Couëron joua un rôle décisif dans le développement du commerce maritime. Couëron, « le véritable port de Nantes », alla même jusqu'à écrire **Jules Spal**, le premier historien de la commune ! Cet auteur, secrétaire de mairie et archiviste de Couëron au XIX^e siècle, nous a livré une véritable photographie du site. La voici :

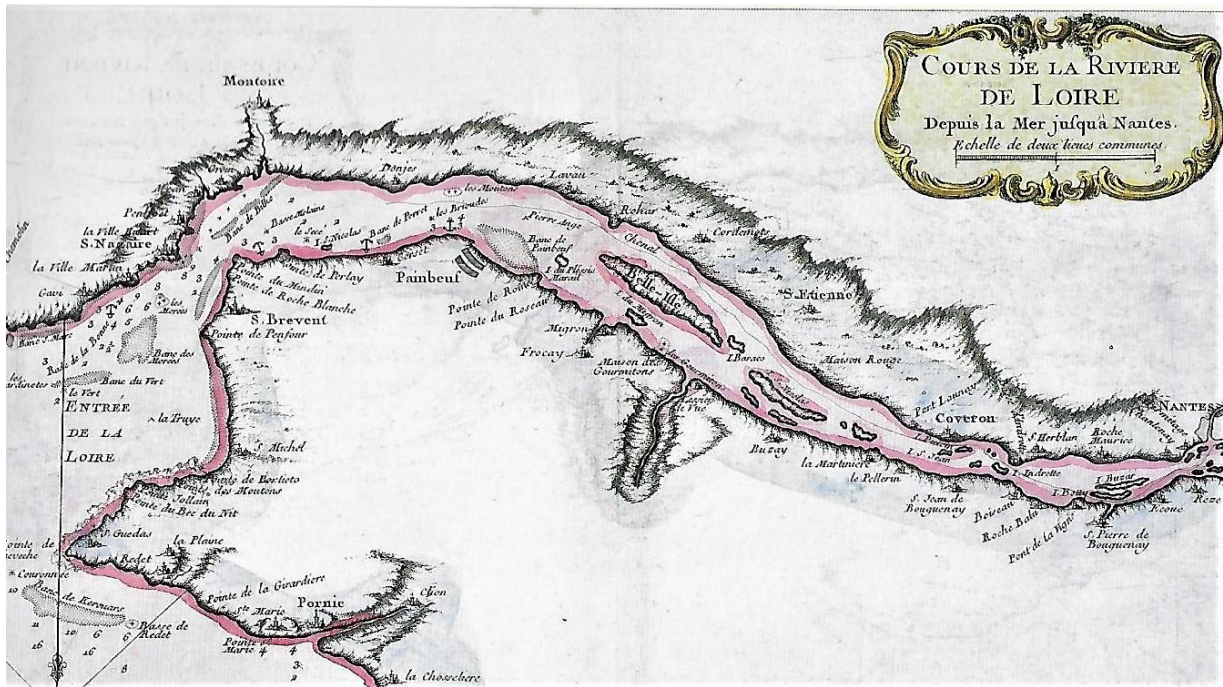
« *Ce devait être un intéressant spectacle que celui de cette rade que n'encombraient alors ni les îles, ni les bancs de sable, ni les alluvions et que couvrait une forêt de mâts s'étendant de Couëron au-delà du Port-Launay sur une longueur de trois kilomètres. Que l'on y rappelle par la pensée les marins, les commerçants de toutes les nations, les négociants, les armateurs de Nantes que les affaires ou la beauté du pays y attiraient, le concours des populations riveraines aux jours de foires et de marchés, les troupes et les fonctionnaires de tous ordres et on aura une idée de la vie qui animait ce point du littoral de la Loire il y a un siècle.* »

Même si le tableau peut paraître un peu lyrique, chaque mot pèse d'un bon poids dans cette description.

Cela ne doit pas nous étonner. La « colline » de sable et de pierre qui s'élevait alors sur la rive est aussi le meilleur témoin de l'intense activité maritime qui s'était développée au cours des siècles précédents. C'est en 1631 en effet que la communauté de commerce de Nantes acquiert ce terrain, situé entre Port-Launay et le Bourg, pour servir au lestage et délestage des navires. Vers 1600, les navires de haute mer – principalement hollandais – délestaient dans la rade de Couëron, où ils trouvaient un havre bien protégé. Mais le délestage avait le grave inconvénient d'encombrer le lit du fleuve et par conséquent de ruiner à terme le commerce nantais. D'où la décision d'acquérir ce terrain de délestage. Pour le plus grand bien du port de Couëron. Selon le géographe Ogée - qui écrit en 1778 - « *le Port-Launay dut sa prospérité au séjour des Hollandais dont les navires s'y voyaient en grand nombre et qui y avaient un consul* ». C'est donc le grand commerce international qui fit – momentanément du moins – la fortune de Couëron.

Était-ce pour autant « le véritable port de Nantes » ? Premier port de France au début du XVIII^e siècle, Nantes doit sa place à sa situation géographique. « *Il n'y a guère de ville de France plus heureusement située pour le commerce que la ville de Nantes* » écrit Jacques Savary des Brûlons en 1723 dans son Dictionnaire du commerce. « *La mer lui ouvre des communications avec toutes les nations du monde, et la Loire lui fait pénétrer dans les plus riches provinces du royaume et même jusqu'à Paris par les canaux qui la joignent à la Seine* ». Encore fallait-il que les navires de haute mer puissent accoster au plus près de la Fosse. Or, au XVIII^e siècle, Nantes n'est accessible qu'aux navires d'un tonnage égal ou inférieur à 150 tonneaux. L'ensablement progressif du fleuve rend donc nécessaire le recours aux ports de la basse Loire : Paimbœuf et Mindin pour les plus gros (250 à 400 tonneaux et plus), Couëron pour les bâtiments de 150 à 250 tonneaux. Une flottille de gabares remontait ensuite les

marchandises importées jusqu'à la Fosse, d'où elles étaient redistribuées vers l'arrière-pays et jusqu'à Paris, le grand marché national. Dans l'autre sens, Nantes recevait des marchandises acheminées par la batellerie fluviale depuis le centre de la France et destinées pour une grosse part à l'exportation. Evidemment, les navires nantais n'assurent pas la totalité de ce commerce international. En 1743, par exemple, il entre dans « la rivière de Nantes », c'est-à-dire l'ensemble des ports de l'estuaire, 712 navires dont 483 français (68%) et 110 hollandais (15%). Ce sont ceux-là que l'on retrouve sur lest dans la rade de Couëron, et qui contribueront principalement à réaliser petit à petit la colline aujourd'hui disparue.



Cours de la Rivière de Loire depuis la Mer jusqu'à Nantes - XVIII^e siècle

Le fait que le consulat de Hollande soit fixé à Couëron et non à Nantes-même suffit à montrer l'importance du trafic réalisé sur place. Couëron devient ainsi, au XVII^e siècle, le site portuaire privilégié pour l'exportation des produits agricoles de la région (vins, eaux de vie, sel, céréales) mais aussi de produits coloniaux, notamment le sucre de Saint-Domingue. Les chalands de Loire et les gabares de l'estuaire sont rassemblés autour des navires de haute mer pour le transbordement de leur cargaison sous l'œil des professionnels du commerce maritime. Les transactions sont facilitées par l'intervention régulière d'interprètes. A Amsterdam, destination principale de ces navires, on ne souffre pas l'à-peu-près...

La commune de Couëron – dont la population est passée de 3000 à 3800 habitants en quelques décennies – a prospéré au XVIII^e siècle grâce aux facilités d'accès du site et d'abord à la décision des négociants nantais de permettre aux navires de délester à terre. Mais l'ensablement progressif de l'estuaire portait un coup dur au commerce nantais. A Couëron, où se traitait une part essentielle des affaires, ce fut la ruine. C'est le sens de la conclusion de Jules Spal. « *La petite paroisse qui avait été pendant plus de deux siècles le véritable port de Nantes éprouva une de ces crises dont une énergie persévérante peut seule triompher. Sa population dut chercher dans les travaux de l'agriculture et de l'industrie de nouveaux*

aliments à son activité : elle y trouva les sources d'une aisance générale que chaque jour voit accroître. »

Après avoir été un site portuaire essentiel au grand commerce international – Port-Launay est à quatre lieues près un prolongement du quai de la Fosse - Couëron allait rapidement muter en une cité industrielle et ouvrière. Sans jamais tourner le dos à la Loire.



« Vue sur la Loire, allant de Nantes à Paimbœuf, des villages de Coiron, du Pellerin et de Port-Launay »

Dessiné par J.J. Dehousse en 1816



Les anciens quais du Port-Launay – Début du XX^e siècle

Les maisons donnaient directement sur la Loire et étaient séparées
par de grandes portes cochères qui ouvraient sur des entrepôts et des cours intérieures

UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE NANTES

Il est évident que de tout temps, le port de Couëron a vu son destin lié à celui de son grand voisin. Il n'est donc pas inutile de rappeler, pour comprendre Couëron, ce que furent les grandes lignes de l'histoire du port de Nantes.

« Le port de Nantes a 3000 ans ». L'historienne Catherine Decours a titré ainsi son ouvrage sur l'histoire du port¹, faisant remonter son origine à l'âge du bronze et au trafic de l'étain, élément capital dans la métallurgie de l'époque, et dont la région possédait plusieurs riches gisements.

Depuis l'Antiquité, et jusqu'au milieu du XVII^e siècle, Nantes restera un port de cabotage et de transit entre la mer et le fleuve. Le trafic commercial s'articulait autour des produits régionaux, principalement le sel et le vin, mais aussi les céréales, les textiles (toiles et draps, chanvre, lin, laine), l'ardoise et les matériaux de construction (bois, pierre, sable, chaux). Il y avait aussi une importante activité de pêche, notamment à partir du XVI^e siècle où des pinasses nantaises armaient pour le hareng, la morue et la baleine, s'aventurant parfois jusqu'aux côtes de Terre-Neuve.

C'est à partir de 1660 qu'a lieu « la grande mutation » qui verra Nantes, classé 8^{ème} port français dans la statistique Colbert de 1664, devenir en quelques décennies le premier port du Royaume, regroupant un quart de la flotte commerciale française, et un des principaux ports européens. Et c'est bien sûr à cette période que Couëron, étroitement associé à Nantes, connaîtra aussi son « âge d'or ».

L'élément déterminant de cet essor impressionnant, c'est le développement du commerce avec les « Isles d'Amérique », la Martinique, la Guadeloupe et surtout Saint-Domingue², la plus riche des colonies. Sucre, café, cacao, rhum, tabac, gingembre, épices, indigo, rocou, coton, tous ces produits coloniaux à forte valeur ajoutée arrivaient à Nantes avant d'être redistribués par cabotage maritime vers les ports du nord et par la Loire fluviale vers les provinces de l'intérieur. Un trafic intense, et pourtant « *Nantes voyait rarement ces navires qui partaient et arrivaient à Paimbœuf, Couëron ou Mindin* »¹, et c'est donc sur les bateaux de charge à fond plat que les marchandises débarquées dans ces avant-ports remontaient jusqu'au quai de la Fosse et l'Île Feydeau.

On ne saurait évidemment passer sous silence la face sombre de ce commerce : la traite négrière. Au trafic « en droiture » vers les « Isles d'Amérique » s'ajouta à partir de 1688, date de la première expédition négrière nantaise, le « trafic triangulaire » qui permettait de rentabiliser les affaires au maximum en ne faisant aucun trajet à vide. On commençait par emporter vers les côtes d'Afrique des marchandises diverses et peu coûteuses (pacotille, étoffes, armes, quincaillerie, alcools, parfums, ...), on s'en servait de monnaie d'échange dans les comptoirs du Sénégal et du Golfe de Guinée en les troquant contre des nègres captifs (le plus souvent capturés par des potentats locaux), puis on mettait le cap vers les Caraïbes pour vendre ces malheureux comme esclaves à St-Domingue ou à la Martinique. On pouvait alors revenir vers l'Europe les cales chargées de précieux produits coloniaux !

¹ Catherine Decours - Le port de Nantes a 3000 ans - Editions Giotto 2006

² aujourd'hui Haïti et République Dominicaine

Si bien des fortunes nantaises se sont bâties sur cette traite négrière, il est plus que probable que des négociants couëronnais aient aussi tiré profit de cet odieux commerce...

Tout au long du XVIII^e siècle, l'activité du port de Nantes, et donc de ses avant-ports, ne se démentit pas. Du moins en période de paix car la guerre de Succession d'Espagne (1746-1749), puis la guerre de Sept-ans (1756-1764) entraînèrent de fortes perturbations sur le commerce maritime.

En 1785, après la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783), Nantes arme plus de 200 navires, ce qui en fait le premier port d'Europe. Mais déjà se profilent les événements qui conduiront à son inévitable déclin : la Révolution et la guerre civile, l'abolition de la traite négrière, la révolte et l'indépendance de Saint-Domingue, le blocus continental...

Au début du XIX^e siècle, Nantes était redevenu un port d'importance secondaire, et la rade de Couëron s'était peu à peu endormie.



Le port de Nantes vers 1650

QUELS NAVIRES À CETTE ÉPOQUE ?

N'imaginons pas que les bateaux qui couraient les mers à cette époque étaient de très grands navires comparables aux cargos d'aujourd'hui ! Jusqu'à la révolution industrielle, au milieu du XIX^e siècle, les bateaux étaient construits exclusivement en bois, ce qui limitait leur longueur et leur tonnage. Les plus grands ne dépassaient guère 50 mètres et ne jaugeaient pas plus que 600 à 800 tonneaux³. Prenons par exemple quelques navires célèbres de l'époque :

- La frégate *Boudeuse*, construite à Indret en 1766 et avec laquelle Bougainville boucla son célèbre tour du monde : longueur 41 m, 800 tonneaux.
- La frégate *Hermione* (1779), le navire de La Fayette dont la réplique a été construite à Rochefort : longueur de coque 44 m, longueur hors tout 60 m.
- Le vaisseau de la Marine Royale *Royal Louis* (1770), considéré comme le plus grand bâtiment de l'époque : longueur de coque 53 m, longueur hors tout 62 m.

Et si l'on remonte encore plus dans le temps, songeons que la caraque *Santa Maria*, sur laquelle Christophe Colomb navigua plusieurs semaines avec 40 hommes d'équipage avant d'atteindre l'Amérique, ne mesurait que 25 mètres pour une jauge de 220 tonneaux !

Bateaux des côtes de France au XVII^e siècle

Un document intitulé « *Dessin des différentes manières de vaisseaux que l'on voit dans les havres, ports et rivières depuis Nantes jusqu'à Bayonne qui servent au commerce des sujets de Sa Majesté* », publié en 1679 et réédité en 2002 par le Service Historique de la Marine, nous donne de précieuses indications sur les navires et les « barques⁴ » qui fréquentaient nos côtes à cette époque.

Les plus grands de ces navires : vaisseaux, flûtes, pinasses, frégates, flibots (de l'anglais fly-boat) faisaient le commerce maritime avec l'Espagne, le Portugal, la Hollande, le Pays de Galles, mais aussi la Guinée et les Iles d'Amérique. Ils pouvaient avoir des capacités de 200 à 400 tonneaux.

Les autres barques : goélettes, bricks, gabares de mer, chaloupes, portant 50 à 200 tonneaux, naviguaient essentiellement au cabotage entre La Rochelle, Bordeaux, Nantes et les ports de la côte bretonne. Elles pouvaient aussi être armées pour la pêche.

Les plus petites unités : gabares fluviales, chalands, allèges, courauts, traversiers, filadières et autres bateaux à fond plat, servaient à l'acheminement des marchandises et aux transports locaux.

Les deux planches reproduites pages suivantes montrent quelques exemples des navires présentés dans ce recueil de 1679 avec les citations et les commentaires correspondants.

³ Le tonneau est l'unité de volume utilisée pour mesurer la capacité des navires à recevoir des marchandises. 1 tonneau égale normalement 100 pieds-cube soit 2,83 m³, mais au XVII^e et XVIII^e siècle cette valeur pouvait varier selon les pays ou les usages. Il n'est donc pas facile de connaître avec exactitude la capacité des navires de l'époque.

⁴ Barque : terme général utilisé jusqu'à la fin de la marine à voile s'appliquant à une très grande variété de bâtiments de tonnage moyen. A comprendre dans le sens « embarcation ».



« Il y a quelques frégates comme celle représentée ci-dessus qui sont depuis 100 tonneaux jusqu'à 200, bâties pour faire les voyages de Guinée. Mais pour la difficulté qu'il y a d'avoir des passeports pour ces lieux, on les envoie à l'Amérique montées de 14 à 16 pièces de canons et de 20 à 25 hommes d'équipage. Elles sont propres pour toutes sortes de voyages ».



« Les marchands nantais se servent de vaisseaux bâtis en pinasses¹, c'est-à-dire en arcasses², de 150 jusqu'à 300 tonneaux, dont la plupart sont bâtis à Nantes ou autres lieux sur la rivière et qui après être parachevés descendent vers Paimbœuf pour prendre leur vitaille. Celui qui est icy représenté par son costé est d'un port de 220 tonneaux ».

« Après avoir fait leur voyage, elles reviennent mouiller l'ancre devant ledit Paimbœuf où elles déchargent leurs marchandises sur des gabares, lesdits vaisseaux ne pouvant monter jusqu'à Nantes pour le peu de profondeur de la rivière ».

1 – Bâtiment à poupe carrée à trois mâts.

2 – A poupe plate et non ronde



« Il y a des flûtes que les marchands ont fait construire à Amsterdam et Zélande, lesquelles ils font servir pour les voyages des Isles de l'Amérique, Canada, et pour la pesche au poisson sec. Il y en a depuis 150 jusqu'à 300 tonneaux. On les équipe de canons et autres armes selon la volonté du marchand et aussi selon les guerres que l'on a avec les estrangers. Celles que l'on envoie à l'Amérique n'ont que 12 à 15 hommes d'équipage ».

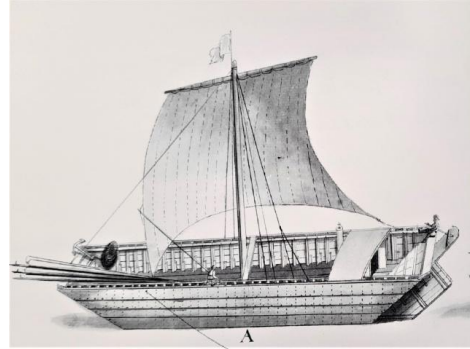
Extraits de :
« BATEAUX DES CÔTES DE FRANCE »
« DE NANTES A BAYONNE »
« 1679 »

**Dessins des différentes manières de vaisseaux
 que l'on voit dans les havres, ports et rivières
 depuis Nantes jusqu'à Bayonne
 qui servent au commerce des sujets de
 Sa Majesté**

**Service Historique de la Marine
 Editions du Gerfaut**



« A Nantes, il y a quantité de barques de diverses grandeurs, de 10 tonneaux jusqu'à 50, qui viennent de La Roche-Bernard, Auray, Quimperlé, Quimper-Corentin, chargées de blé et autres marchandises, et qui retournent chargées de vins, eaux-de-vie, épiceries et autres denrées, conduites par trois hommes et un garçon ».



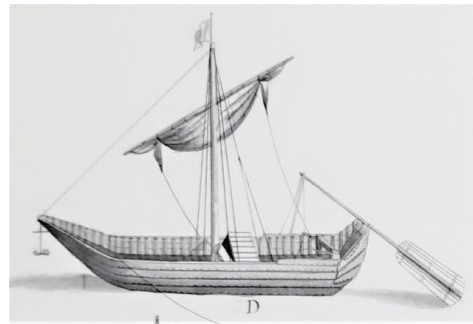
« On voit des gabares dont les unes sont de 30 tonneaux, d'autres de 40 et jusqu'à 50 qui ne servent d'ordinaire que pour aller à Paimbœuf¹ décharger et recharger les vaisseaux tant étrangers que ceux du lieu qui ne peuvent monter pour le peu de profondeur de la rivière ».

1 – A Paimbœuf, mais aussi à Couëron



« A Saint-Gilles, il y a d'ordinaire 10 ou 12 barques assez bien troussées de la fabrique d'Olonne d'un port de 25 jusqu'à 45 tonneaux qui portent du sel et du blé en Espagne, Portugal et Costes de France. Elles n'ont qu'un pont et un gaillard comme celle-ci-dessus représentée. Elles sont conduites par 6 hommes et un garçon. Si elles font cargaison c'est pour La Rochelle, Bordeaux ou Nantes ».

« On voit plusieurs vaisseaux qui sont du côté de Pornic, Bourgneuf, Noirmoutier et Les Sables-d'Olonne, qui sont pour le service des marchands de Nantes et leurs associés pour aller à la pêche aux poissons verts, qui ont 14 ou 15 hommes et 4 ou 5 garçons pour faire leur voyage. Les plus grands ont 90 tonneaux, les autres autour de 50 ».



« On voit un bateau appelé chaslan, fabriqué sur la rivière de Loire. Il y en a de diverses grandeurs depuis 3 tonneaux jusqu'à 50, qui portent vins, eaux-de-vie, chanvres, pierres de meule, et autres denrées, et retournent chargées de morue, harengs, huiles, sucre, cassonade et aussi d'autres denrées du lieu ».



« On voit des chaloupes de 8 à 10 tonneaux qui portent du sel et du vin aux lieux circonvoisins et aux costes de Bretagne et de Normandie ».

Navires à Couëron

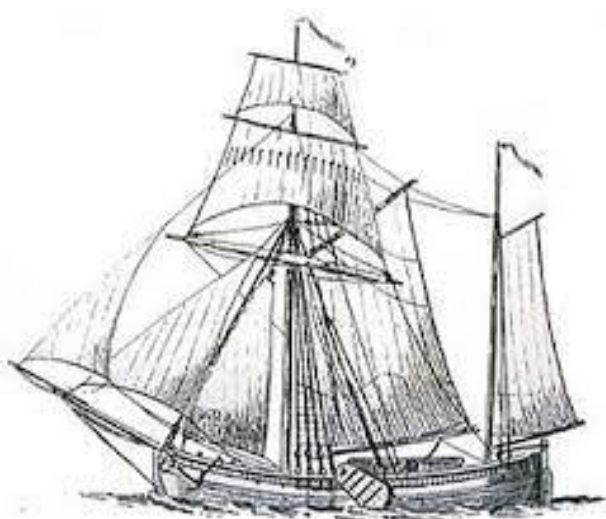
Les plus grands navires de mer étant contraints de décharger ou d'embarquer leur cargaison à Paimbœuf, seuls les bateaux de tonnage moyen remontaient la rivière de Loire jusqu'à Nantes ou jusqu'à Couëron. Parmi ceux-ci, les plus répandus étaient :

- Les galiotes hollandaises, navires robustes arrondis à l'avant et à l'arrière et aux flancs ventrus, munis d'un grand mât et d'un mât d'artimon, longs de 25 à 30 mètres et jaugeant 150 à 300 tx. Elles avaient l'avantage d'avoir un faible tirant d'eau (2 m à 2,50 m), ce qui facilitait grandement leur navigation entre les îles et les bancs de sable.
- Les gabares, navires de charge dont l'Ordonnance de Marine de 1765 distinguait deux catégories : les gabares « de cabotage » et celles « au long cours ». Suivant les cas, elles pouvaient être gréées avec un, deux ou trois mâts et avoir une capacité de 50 à 400 tx.

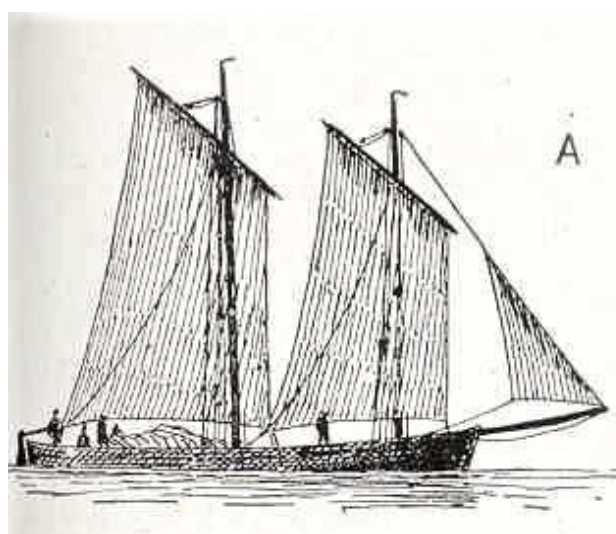
Les marchandises étaient acheminées à l'aide de chalands, de barges, de gabares fluviales et autres allèges, bateaux à fond plat de capacité variable (10 à 50 tx), mais aussi avec une multitude de petites embarcations (chaloupes, canots, plates, toues, blins, fûtreaux, traversiers) qui, à leur échelle, participaient activement au trafic portuaire depuis la Loire amont et les petites voies navigables débouchant dans l'estuaire.

On pouvait aussi rencontrer des vaisseaux de la Marine Royale. Ainsi, un inventaire mené en 1629 par le commissaire général Leroux d'Infreville sur la côte Atlantique faisait état de 18 vaisseaux dont deux, la *Madeleine* et la *Pucelle*, étaient stationnés à Couëron.

Précisons qu'à Couëron, tout comme à Paimbœuf, il n'y avait de quais proprement-dits mais seulement des cales et des zones de mouillage et d'échouage. Le premier véritable quai construit à Nantes, le célèbre quai de la Fosse, ne fut édifié qu'en 1622 sur une longueur de 600 mètres, et prolongé vers l'ouest au milieu du XVIII^e siècle.



Galiote hollandaise

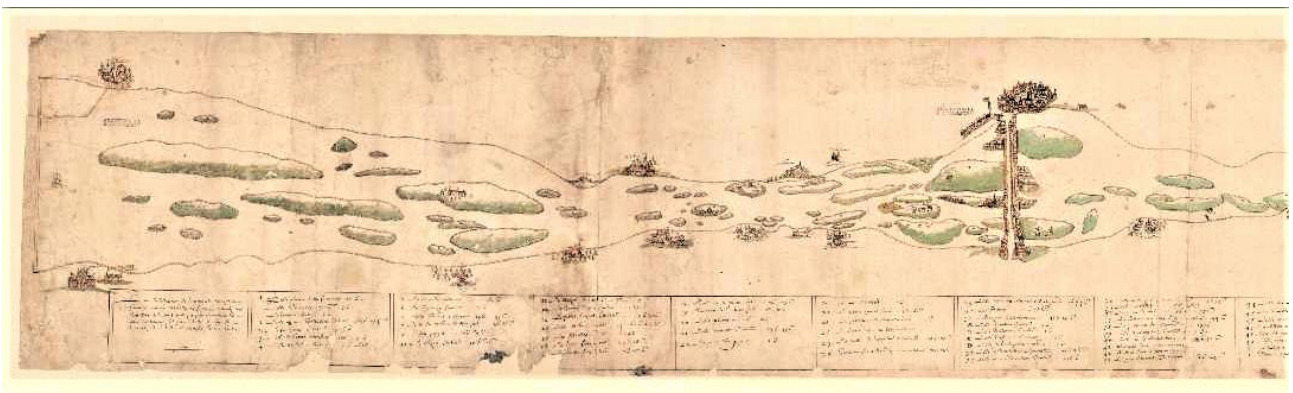


Gabare de mer

LE RÔLE ESSENTIEL DES AVANT-PORTS DE NANTES – LA PLACE DE COUËRON

« Le port de Nantes est une longue rade qui s'étend depuis cette ville jusqu'à Paimbœuf. Il a dû être permis en tous temps aux négociants de faire décharger les marchandises en des allèges dans tous les ports de cette rade, au-delà desquels les navires n'ont pu avancer » Voilà ce qu'écrivaient en 1763 les juges et consuls de Nantes pour qualifier l'activité maritime et commerciale dans ce qu'ils nommaient alors « la rivière de Loire » ou « la rivière de Nantes », c'est à dire ce que nous appelons aujourd'hui l'estuaire de la Loire.

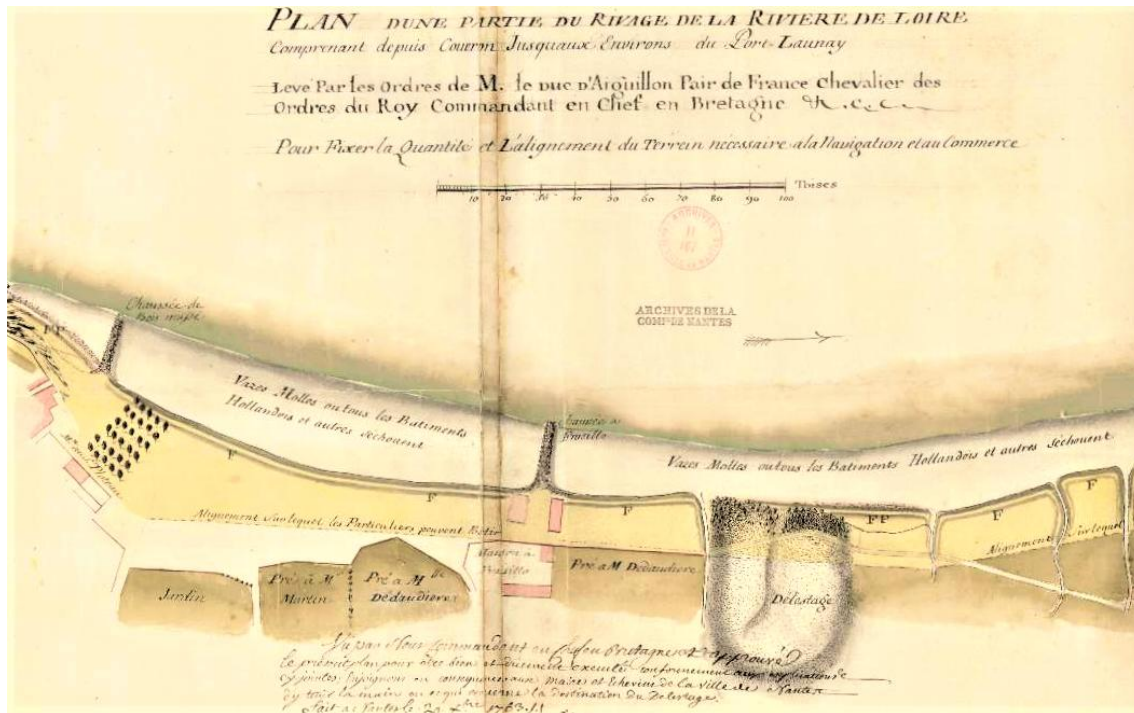
Dans son essai très précis et très détaillé « Le port de Nantes au XVIII^e siècle », l'historien Bernard Michon consacre un chapitre au rôle primordial des avant-ports de Nantes, principalement Paimbœuf, Mindin, Le Pellerin et Couëron. Nous nous sommes évidemment particulièrement intéressés aux citations concernant l'avant-port de Couëron.



Cartographie de la Loire au niveau de Couëron – Milieu du XVII^e siècle

En 1719, Gérard Mellier, subdélégué de l'intendant de Bretagne, annote un mémoire de l'ingénieur Goubert : « Les bancs de sable empêchent la navigation aux navires de moyenne grandeur, et lorsque l'eau est basse, les gabarres et simples bateaux ont peine d'aller et venir de Paimbœuf sans le secours des marées. Il n'y a que les vaisseaux de 100 à 150 tonneaux (tx) qu'on puisse faire remonter au Pellerin et à Couëron ».

Au milieu du XVIII^e siècle, l'activité maritime est à son apogée. « Couëron apparaît comme un lieu de chargement important pour les marchandises coloniales, dont le sucre, destinées aux ports entrepôts du nord de l'Europe comme Rotterdam, Amsterdam, Brême ou Hambourg. En 1751, pas moins de 130 congés sont rédigés pour des navires stationnés à Couëron, représentant une jauge totale de 14 960 tx. A titre de comparaison, 95 congés cumulant 13 670 tx sont délivrés à des bâtiments mouillés à Paimbœuf au cours de cette même année. Quelques 66 embarcations jaugeant 8 365 tx quittent Couëron avec un chargement composé, au moins en partie, d'un produit colonial ; elles sont 31 pour 6 020 tx à partir de Paimbœuf ». En fait, les deux avant-ports se complètent : « Une logique de partage des exportations à destination du nord de l'Europe entre Paimbœuf et Couëron d'ordre quantitative paraît exister : la taille moyenne des bâtiments stationnant à Paimbœuf est supérieure à ceux mouillant à Couëron (149 tx contre 115) ».



Situation des atterrissements dans la rade de Couëron autour de la zone de délestage - 1763

Un facteur important contribue à favoriser Couëron : la proximité avec Nantes. Les négociants nantais se méfient de Paimbœuf (comme un siècle plus tard ils se méfieront de St-Nazaire), qui à terme pourrait accaparer tout le trafic, alors que, Couëron apparaît autant comme une extension aval du port de Nantes qu'un avant-port proprement dit. *« A cette logique nautique s'ajoute la volonté des négociants nantais de voir les chargements de marchandises s'effectuer au plus près de la cité ligérienne pour pouvoir exercer une surveillance plus efficace. Dans cette optique, les négociants nantais ont obtenu en 1763 l'installation d'un bureau de traites au Pellerin pour contrôler les marchandises déchargées. Ensuite, selon les fermiers généraux, les négociants ont demandé que ces versements de bord à bord puissent se faire à Couëron, et la ferme, toujours animée par le même principe, a bien voulu y consentir. Le bureau du Pellerin y a été transféré et l'on y a placé des visiteurs ».*

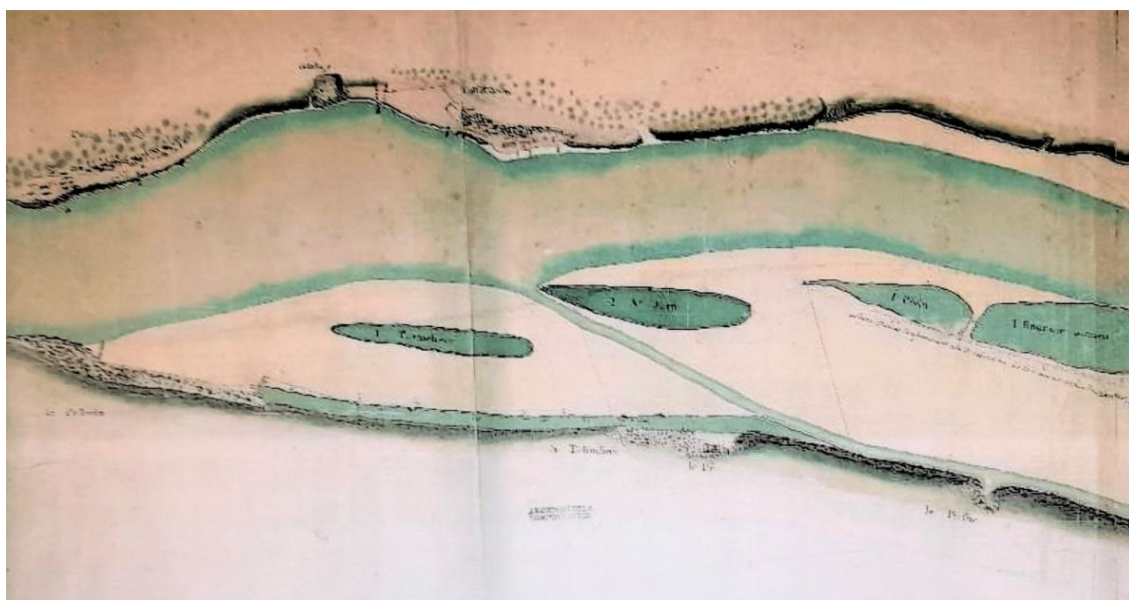
Il faut aussi rappeler que les deux cités sont reliées par une voie terrestre très fréquentée, le « Chemin de Couëron »⁵

L'analyse de Bernard Michon permet de suivre l'évolution de l'activité maritime et commerciale de notre port tout au long du XVIII^e siècle. : « *Situé sur la rive droite du fleuve, le port de Couëron est légèrement plus proche de Nantes que celui du Pellerin, Port-Launay se situant dans le prolongement de la rade de Couëron. Les données relevées en 1702, 1732 et 1772 mettent en évidence la montée en puissance de la fréquentation de Couëron au cours du XVIII^e siècle. D'une position marginale en 1702, Couëron accueille 101 embarcations totalisant 8 280 tx en 1732, et 145 représentant 17 400 tx en 1772. La part de ce site dans le tonnage total des arrivées passe de 0,6 % en 1702 à 13,8 % en 1732 et 29 % en 1772. Une autre évolution est à souligner : la réduction sensible de la part des bâtiments arrivant à vide ou sur lest entre 1732 et 1772 de 49,3 % à 42,8 %, dont les valeurs restent cependant élevées.*

⁵ Voir notre Cahier N°1 « Une voie historique : Le Chemin de Couëron » - Janvier 2017

Parmi les navires arrivant à Couëron, ceux ayant un port d'attache étranger sont les plus nombreux : 76,2% du tonnage en 1732 et 94,4 % en 1772 ». « Ainsi, à la différence du Pellerin, Couëron et Port-Launay ne renvoient pas l'image d'avant-ports nantais déclassés au XVIII^e siècle. Ces sites paraissent s'imposer comme le lieu de chargement privilégié par les navires étrangers capables de remonter au-delà de Paimbœuf, au plus près de Nantes, compte tenu de leur tirant d'eau. Couëron et Port-Launay sont les avant-ports de la partie haute de l'estuaire. Le commerce colonial permet une véritable renaissance de ces avant-ports nantais. La croissance de la population de la paroisse de Couëron confirme l'impression d'un certain essor : de 3 000 habitants environ à la fin du XVII^e siècle, à un peu plus de 3 800 en 1795 (+ 26 %) ».

A partir du milieu du XVIII^e siècle, on tenta d'améliorer les conditions de navigation en entreprenant des travaux de recalibrage de la Loire : colmatage de bras secondaires, resserrement du chenal, renforcement des rives, construction de digues.



**Projet de resserrement du chenal de navigation à hauteur de Couëron
Deuxième moitié de XVIII^e siècle**

Menés par l'ingénieur de la Marine Magin⁶, ces travaux n'avaient apporté que peu d'amélioration à la navigation. Ce que constatait en 1770 Jean Rodolphe Perronet, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui écrivait dans un mémoire : « *Les plus gros navires qui sont de 300 à 400 tx au plus, restent à Paimbœuf à 10 lieues de Nantes. Quelques fois on les décharge en partie à Mindin, à deux lieues au dessous de Paimbœuf. Les moyens navires de 200 à 250 tx, peuvent remonter jusqu'au port de Couëron situé à cinq lieues au dessus de Paimbœuf. Les plus petits de 150 à 180 tx peuvent seuls arriver à Nantes, encore faut-il qu'ils soient de construction hollandaise qui exige moins de profondeur d'eau que celle des navires français, et que pour ces vaisseaux on profite du temps le plus favorable que peuvent donner la marée, le vent, ou les crues de la Loire* ».

⁶ C'est ce même ingénieur Magin qui, en 1780, dirigea les travaux destinés à établir la forerie hydraulique d'Indret, où venait d'être implantée la Fonderie Royale de canons de la Marine.

LA MONTAGNE DE LEST : LE GRAND TÉMOIN

L'importance du lest sur les navires de l'époque

Les galiotes, gabares et autres navires de charge n'avaient qu'un assez faible tirant d'eau n'excédant guère 2 mètres. En lège ou peu chargés, ils avaient un centre de gravité placé très haut, ce qui les rendait instables et augmentait le risque de chavirement. Dans ce cas, il était nécessaire de charger les cales avec du « lest », généralement du sable ou du gravier.

Le problème du délestage des navires

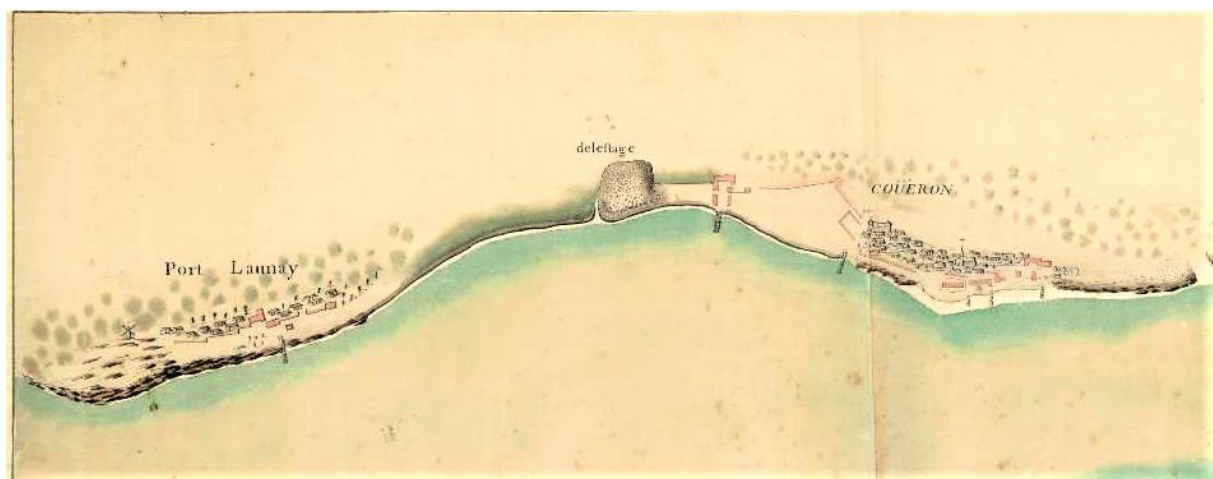
Avant la prise d'une cargaison, il fallait évacuer tout ou partie de ce lest. La solution la plus facile était de le rejeter à la mer, mais dans le cas d'un port d'estuaire, comme Nantes, ce n'était pas sans poser de problèmes. En 1735, les négociants nantais exprimaient leurs inquiétudes : *« La rivière de Nantes se trouve aujourd'hui presque entièrement gâtée par les immenses quantités de lest qui ont été jetées dans les rades de Saint-Nazaire, Mindin, Paimbœuf, Le Pellerin, Couëron et Nantes. Pour peu que l'on continue de tolérer un si grand désordre, il s'achèvera de se former à l'embouchure de la Loire une barre aussi préjudiciable que celle de l'Adour, et la rivière depuis Paimbœuf jusqu'à Nantes deviendra inutile à notre commerce »*.

Cette affirmation peut paraître exagérée, mais elle laisse imaginer l'importance du trafic et l'abondance des dépôts rejetés.

Un délestage réglementé

Selon un texte de l'époque, *« de nombreux navires arrivent sur la rivière de Loire sur lest, c'est-à-dire sans fret, ce lest se composant généralement de sable et de pierres qui permettent d'assurer la stabilité du bateau, mais de tous temps son dépôt a été réglementé, des lieux précis étant désignés pour le recevoir. Suivant une législation mise en place au plus tard au milieu du XVI^e siècle, le délestage doit s'effectuer sous le contrôle d'un officier »*.

Se conformant à ces règles, la communauté des marchands de Nantes avait acheté en 1629 puis en 1631 des terrains situés à mi-chemin entre le Bourg et le Port-Launay *« destinés au dépôt des sables provenant du délestage des navires »*.



1750 - Situation de la zone de délestage entre le Port-Launay et le Bourg de Couëron

Couëron devient donc le principal site de délestage réglementé et connaît de ce fait une intense activité. Il est clairement précisé que *« pour remonter l'estuaire, tout bâtiment doit délester à Couëron »*, mais aussi que cela peut parfois poser problème : *« Or il arrive qu'il y ait insuffisamment de gabares nantaises pour procéder au délestage et que les maîtres doivent faire la queue »*. Voilà qui en dit long sur la fréquentation de l'escale de Couëron !

Des terrains de dépôt à « la montagne de sable »

Ainsi, durant près de deux siècles, les centaines de navires qui fréquentaient nos rives ont déposé sur ces terrains d'énormes quantités de sable, de gravier et de pierres. A tel point que l'accumulation de ces matériaux a fini par former un monticule, *« véritable colline »* selon des témoignages du début du XX^e siècle, qui fut appelée dans le langage populaire « la Montagne de Sable » ou, plus couramment, « le Gros Sable ».

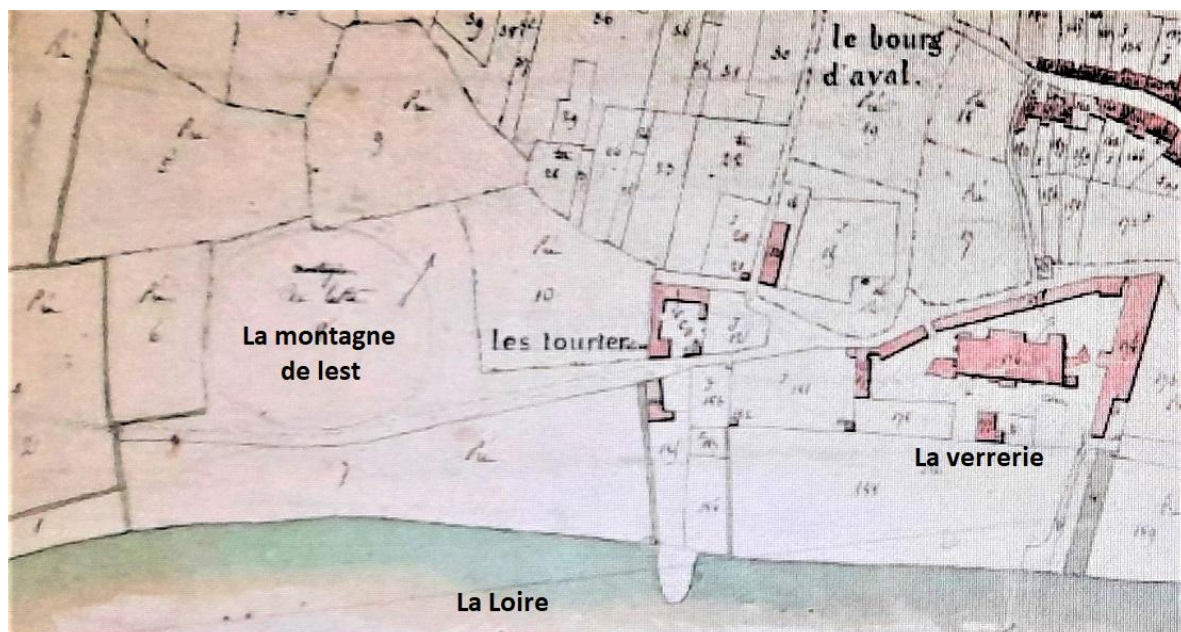


Vue des maisons du Bourg d'Aval depuis le sommet de la butte – Début XX^e
L'angle d'incidence donne une idée de la hauteur du sable accumulé

De la verrerie au vélodrome

En 1785, une première implantation industrielle s'installe à Couëron : la verrerie. Et quel est le matériau principal utilisé pour la fabrication du verre ? Le sable, que l'on porte à fusion en le mélangeant à des éléments fondants et stabilisants, le sable qui est là, tout près ! C'est donc en puisant dans la « montagne » que l'on commencera à exploiter la verrerie de Couëron.

En 1835, un conflit survient à propos de la propriété de la butte. La ville de Nantes, qui prétend être propriétaire de cette enclave achetée deux siècles plus tôt par les marchands nantais, s'oppose à Couëron qui estime que la Révolution avait permis la redistribution des terres afféagées. Finalement, le jugement du tribunal de Savenay fut défavorable à notre commune qui fut contrainte de racheter la butte dont la surface fut alors estimée à 1,17 hectare.



Cadastre de 1815 – Situation de la montagne de lest et de la Verrerie

En 1927, on décide de remplacer le vieux vélodrome en terre battue de la Jarriais par un vélodrome moderne construit sur le modèle du « Vel d'Hiv » de Paris. Et c'est sur le site du « Gros Sable » qu'il sera implanté en excavant ce qui reste de la butte pour former son assise et façonner ses virages très relevés.

Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Le paysage a bien changé et on a du mal à imaginer en ces lieux l'intense trafic des gabares et des galiotes des siècles passés. L'île de la Liberté, qui s'est peu à peu agrégée et rapprochée du rivage en ne laissant qu'un étroit passage pour la « Petite Rivière », a éloigné le cours de la Loire de plus de 400 mètres. On n'y trouve aucune trace de cales ou d'appontements, le temps a tout effacé. Mais sous le sable, qui est encore présent dans l'environnement, se cachent probablement des résidus d'histoire. On dit que lors des travaux de construction du vélodrome on mit à jour des choses diverses : fragments d'objets, tessons, clous, pièces de monnaie ; mais on trouva aussi des ossements dont certains semblaient être d'origine humaine...

Drôle de destin pour ce sable venu d'ailleurs à travers les mers !

Remerciements à Jean-Claude Ménard dont l'ouvrage « Chemins d'enfance » nous a donné de précieux renseignements sur la « montagne de sable », son histoire et son environnement.

TRAFIC MARITIME ET BOURGEOISIE MARCHANDE

L'activité économique découlant de cet important trafic maritime entraîna la montée en puissance d'une bourgeoisie marchande dynamique, entreprenante, et souvent impliquée dans l'administration de la chose publique. Une classe fortunée soucieuse des affaires commerciales mais aussi, nous dit Jules Spal, « *éduquée, sachant lire, attachant un véritable prix à l'instruction, au langage, aux rapports aimables et bienveillants, aux formes polies et pleines d'urbanité* ».

Une simple lecture de la liste des professions, charges et fonctions que l'on pouvait trouver à Couëron au XVII^e siècle et encore plus au XVIII^e, suffit à montrer l'importance de cette activité économique :

- marchand, négociant, hoste⁷,
- capitaine et lieutenant de navire, chirurgien de marine, maître de barques, barger, arrimeur, officier de chaloupe,
- maître-monnayeur, agent de banque et du fisc, changeur, receveur des devoirs au baillage, capitaine de patache⁸,
- arpenteur royal, écrivain du Roy, lieutenant brigadier et visiteur des fermes du Roy, commis au lestage et délestage, interprète des langues étrangères,
- maître-charpentier, maître-traiteur, maître-tailleur d'habits, et autres professions artisanales de haut niveau.

On ne s'étonnera pas de voir que, dans cette nouvelle classe, des liens étroits se créent entre les familles. Des liens d'affaires bien sûr, mais aussi des liens familiaux par le jeu des mariages et des parrainages. Les registres paroissiaux de l'époque le montrent clairement : les actes qui concernent ces familles sont généralement marqués de nombreuses signatures que l'on retrouve souvent à l'identique comme étant celles des parents, des beaux-frères, des cousins, des parrains et marraines, des témoins, et autres relations. Et ces liens s'étendent souvent à des familles nantaises, soulignant ainsi, s'il en était besoin, l'étroitesse des relations entre Nantes et son avant-port le plus proche.

De plus, on peut constater qu'il s'installe peu à peu une certaine interpénétration entre cette classe bourgeoise et ceux, issus le plus souvent de la petite noblesse, qui constituaient les notables de l'époque : sénéchaux, procureurs fiscaux, notaires, avocats, consuls, répartiteurs, administrateurs du Conseil de Fabrique⁹, etc... Ces nouvelles alliances sont révélatrices de la reconnaissance de la fortune acquise par le travail et l'activité et pas seulement par la naissance.

Les noms que l'on retrouve le plus souvent parmi cette nouvelle classe sont les suivants : Mainguy, Raguideau, Loyer du Puigaudeau, Richard, Valleton, Formon, Le Houx, Le Brun, Gallet, Arnaudeau, Galpin, Mornet, Chatelier, Mariot, Montacié, Boudet, Le Blond, Guillet, Martin, Bourdin, Mocquard, Barays, Charon, Perchais, Babin, Poisson, Trouvé, Huchet, Joyau, Brevet, Brunelière, Georget, Valentin.

⁷ Tenancier d'une hostellerie

⁸ Petites embarcations que les fermiers généraux mouillaient à l'entrée des ports et qui amenaient les douaniers à bord des navires sur rade pour percevoir les taxes

⁹ Le Conseil de Fabrique était sous l'Ancien Régime l'organisme chargé de l'administration temporelle de la paroisse : collecte et gestion des fonds, construction et entretien des édifices religieux, location des bancs, conservation des objets et ornements religieux, etc...

Quelques exemples d'actes paroissiaux de Couëron illustrant les liens étroits entre les familles de la bourgeoisie marchande couëronnaise et nantaise, ainsi qu'avec les notables de la paroisse

- Le 9 octobre 1724 en la chapelle de Saint-Blaise en Couëron : Mariage entre **N.H François Mainguy, capitaine de vaisseau, et Damoiselle Angélique Le Houx**, fille de Simon Le Houx, négociant, et Louise Brevet son épouse. Y ont été présents : Jan Mainguy, Louis Vallantin, Jan Barays sieur de la Saulzaie, Simon, Vincent, Alexis et Jacques Le Houx, et autres qui tous ont signé.

- En 1725, on trouve un **Joseph Galpin, capitaine de navire**. Vers 1750, son fils Louis qui a épousé Catherine Mainguy est dit négociant. Le 7 février 1781, leur fille **Louise Galpin** épouse **N.H Olivier Mornet, capitaine de navire** ; leur témoin est un certain Joseph Galpin, chirurgien.

- Le 15 mai 1725, mariage entre **Monique Formon**, fille de Michel Formon, marchand, et **Vincent Le Houx**, fils de H.H Simon Le Houx, négociant.

- Le 16 février 1733, mariage entre **N.H Jean Michel Charon, sieur de la Richardière, capitaine de vaisseau**, fils de N.H Michel Charon, avocat à la Cour, et de Dame Jeanne Boucher son épouse, et **Jacquette Barays**, fille de N.H Jean Barays, sieur de la Saulzaie, avocat à la Cour, sénéchal du Pellerin, et de Dame Claude Bourdin son épouse. Ont été présents : les sieurs Julien Lambert, Brunelière, Valleton, Gallet, Barays, Poisson, et autres qui ont signé.

- Le 14 mars 1752, mariage entre **Etienne Le Blond, receveur des Fermes du Roy**, fils de Jean-Baptiste Le Blond, architecte du Roy et de Dame Marie Lévêque son épouse, et **Demoiselle Olive Boudet**, fille de Jean Boudet interprète de langues étrangères et Dame Magdeleine Diroy son épouse. Témoin : Pierre Boudet, frère de l'épouse, arrimeur de vaisseaux.

- Le 4 août 1763, baptême de **Paul Le Beau**, fils de N.H Julien Le Beau négociant, ancien capitaine de navire, et de Dame Anne Valleton son épouse. Parrain : Paul Berthelot capitaine de navire

- Le 27 avril 1773, mariage en la chapelle de Bougon en cette paroisse de **N.H Jean-Baptiste Monnier, sieur de Champbriand, capitaine de navire**, fils des feus N.H J.B. Monnier sieur de Champbriand et de Dame Marie Collet son épouse, domiciliés en la paroisse St-Similien de Nantes, et **Demoiselle Marguerite Formon**, fille de H.H Michel Formon, marchand, et de Dame Jeanne Mariot son épouse. Témoins : Pierre Bourgerel Le Prévost, négociant et officier de milice bourgeoise à Nantes, Michel Formon, officier de marine, frère de l'épouse.

- Le 17 janvier 1780, mariage entre **Jacques Carron, avocat au Parlement**, fils de Maître Bonnaventure Carron, conseiller du Roy, et **Demoiselle Ursule Thérèse Formon**, fille de N.H Michel Formon, négociant, et de Dame Jeanne Mariot son épouse. Parmi les témoins, on trouve Jean-Baptiste Monnier-Chambriand, capitaine de navire, beau-frère de l'épouse, maître Carron de la Morinais, Alexandre Rivière de l'Artusièrre.

- Le 29 avril 1783, mariage en la chapelle de Beaulieu entre **Renée Jeanne Valleton**, fille de feu Prosper Valleton, sieur de Bouillon, et **Victor Gabriel de Courville, capitaine de navire**, officier sur les vaisseaux du Roy, fils de Guy de Courville, major de la capitainerie des garde-côtes, et de Dame Jeanne Thomasse, originaire de Saint-Malo.

- Le 18 janvier 1785, mariage en la chapelle de Saint-Blaise entre **Alexandre Rivière, sieur de l'Artusièrre**, correspondant de la Commission des Etats de Bretagne, fils majeur de feu N.H Aimé Rivière, sieur des Héros, docteur médecin de la faculté de Montpellier, et de Dame Marie Anne Coren de Saint-Hélory son épouse, et **Demoiselle Rose Victoire Formon**, fille de N.H Michel Formon, sieur de Beauregard, et Dame Jeanne Mariot son épouse.

Une transaction immobilière au XVIII^e siècle : La Gerbetière

Un coiffeur et un capitaine

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, Couëron et Nantes étaient étroitement liées par les activités portuaires dont elles se partageaient les trafics. Une élite s'était formée autour du négoce couëronnais. En 1783, la vente de la Gerbetière en porte témoignage.

Par trois fois consécutives, les dimanches 9, 16, 23 février 1783, à l'issue de la grand-messe de la paroisse de Couëron, René Julien Sergent proclame que *"Jean Audubon, capitaine de navire, et son épouse, Anne Moynet, se sont portés acquéreurs de la Gerbetière d'avec Barthélémy La Vigne, coiffeur de dames, et de demoiselle Françoise Thérèse Gilbert, son épouse"*.

Cette mention est tirée de l'Extrait, daté du 29 avril 1783, des registres du greffe de la châtellenie de Couëron et juridiction de Sesmaisons qui regroupait les paroisses de Couëron, St Herblain, Chantenay et représentait le premier niveau de justice où se traitaient les affaires courantes.

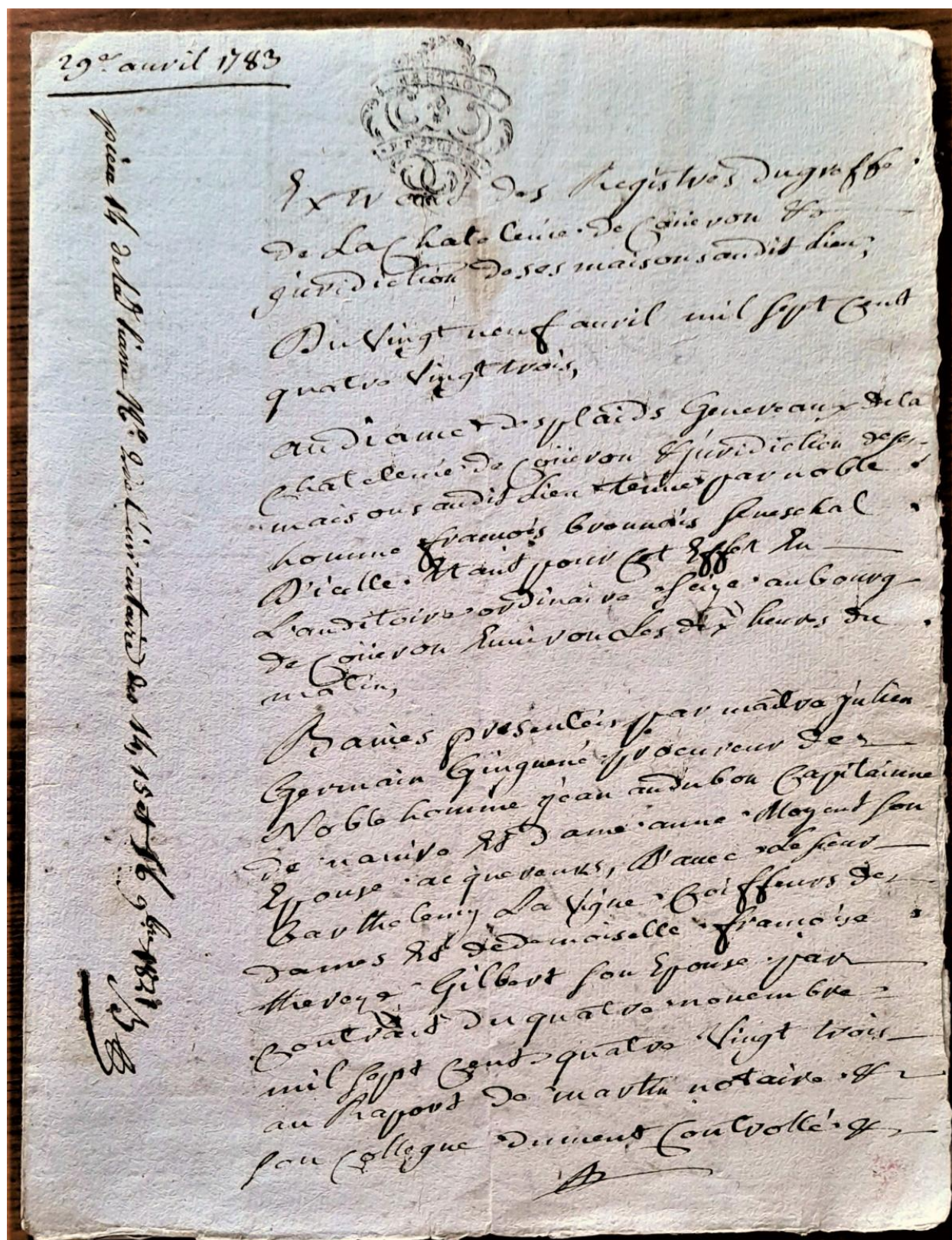
On notera au passage que l'année 1783 est l'année d'achat de la Gerbetière par les Audubon et non 1781 comme on peut le lire parfois. Cet achat nécessite même toute une année, la procédure s'étant déroulée en quatre temps :

- 11 janvier : contrat de vente
- 9, 16, 23 février : les banies, proclamation publique de la vente, ce qui correspond aujourd'hui à un acte de publicité foncière
- 29 avril : authentification et certification des banies auprès de l'autorité locale, le greffe de la châtellenie de Couëron. La procédure devient opposable aux tiers.
- 4 novembre : prise de possession de la Gerbetière. En général, les acquéreurs ouvrent et ferment les portes et fenêtres dans chaque pièce et allument un feu dans chaque cheminée.

La complexité, sous l'Ancien Régime, de la Justice avec la multiplication des procédures et l'accumulation des frais, favorisait les puissants au détriment des plus humbles, d'autant qu'à la fin du siècle dit « des Lumières », on estimait que les deux tiers des Français étaient analphabètes. L'éducation et l'accès à la culture sont, depuis la Révolution, au cœur d'une démocratie mieux équilibrée.

Des personnes de qualité

Que venait donc faire un coiffeur de dames au Port Launay en Couëron ? Posséder la Gerbetière dénote un standing de vie qui sous-entend la présence d'une classe sociale aisée se livrant au jeu des réceptions et nécessitant les services d'un coiffeur pour s'y présenter à son avantage. A la fin du XVIII^e siècle, même si le port de la perruque s'était généralisé, il restait un marqueur social et un moyen d'afficher ses convictions. A Paris au XVIII^e siècle, on estimait à 1200 le nombre des perruquiers faisant travailler 6000 ouvriers. Doit-on s'étonner d'en trouver un dans un Couëron porté par la prospérité nantaise?

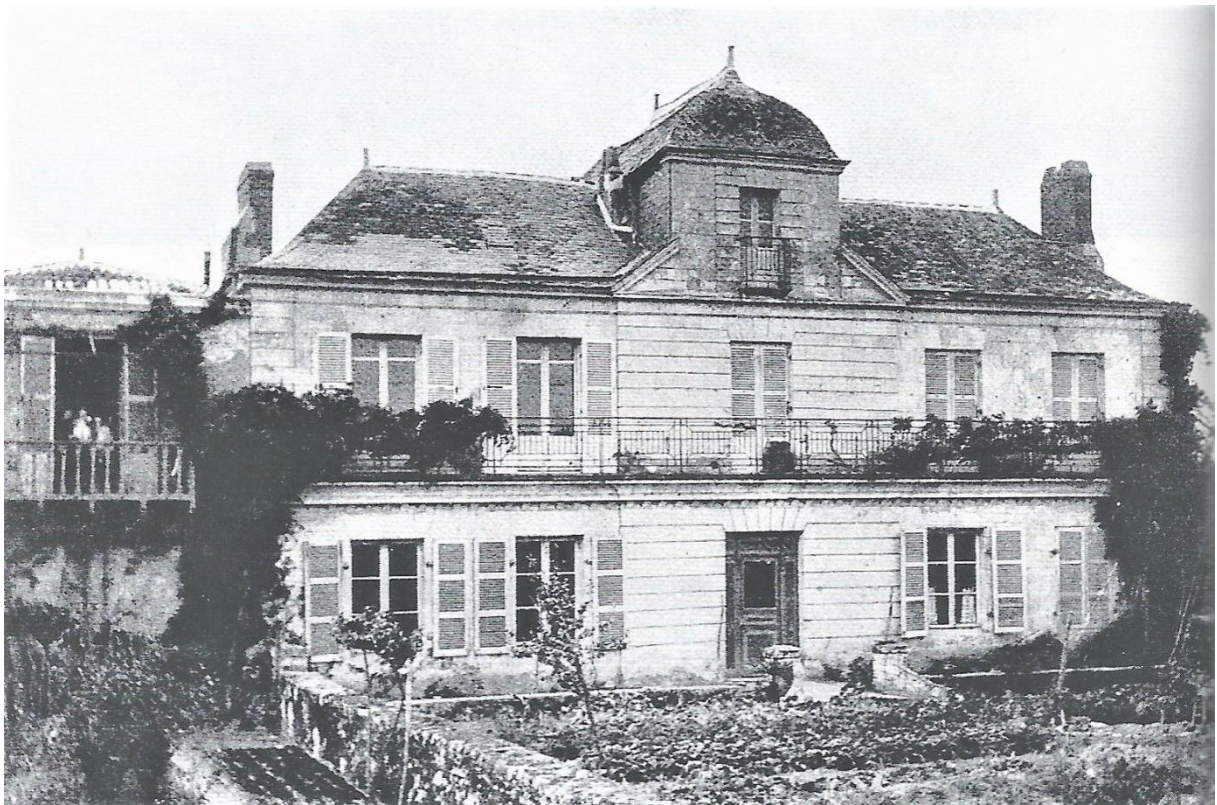


Extrait des registres de greffe de la châtellenie de Couëron, daté du 29 avril 1783,
concernant la vente de la Gerbetière

Source : Collection particulière

Un tel affichage étant devenu compromettant pendant la Révolution, les perruques disparurent bien vite. Et Barthélémy La Vigne quitta La Gerbetière pour aller poursuivre sa réussite à Nantes.

Peut-être plus révélateur apparaît le choix de Couëron par le capitaine Audubon. Il a 39 ans, la pleine maturité auréolée de sa participation à la guerre d'Indépendance des États-Unis, et incontestablement séduit par le rêve américain. Il est devenu un homme d'affaires qui aborde un tournant décisif de sa vie. Il achète la Gerbetière pour afficher sa réussite, y investir une part de son capital qu'on peut toujours revendre « au cas où ». Il reste proche de Nantes où il entretient une relation de négoce avec la maison Coiron frères. Et il veut offrir à son épouse le plaisir d'un pied à terre à la campagne, désir très à la mode sous l'influence des idées de Jean-Jacques Rousseau, il est d'autant plus prévenant avec elle qu'il doit retourner à Saint- Domingue pour y régler des affaires restées en suspens avant de pouvoir investir ailleurs. Pour sûr, il pense déjà aux Etats-Unis... L'appel du large était vif sur les rives de l'estuaire de la Loire !



La maison de La Gerbetière au début du XX^e siècle

COUËRON AU CŒUR DE L'HISTOIRE

Voilà donc ce que fut Couëron durant ces deux siècles chargés d'histoire, avec leurs parts d'ombre et de lumière. Difficile d'imaginer cette intense activité sur une Loire aujourd'hui délaissée ! La forêt de mâts évoquée par Jules Spal semble bien lointaine et les capitaines de navires ne veillent plus sur les quais du Port-Launay. Le fleuve s'est retiré, remodelé par la nature et la volonté des hommes. Mais l'histoire est bien là : Couëron aura eu un rôle considérable dans l'essor du commerce maritime de ce temps.

Quels furent les effets de cette riche période sur l'évolution ultérieure de notre commune ? Une ouverture vers l'extérieur, très certainement... Un dynamisme économique favorisant l'entreprise... Et aussi le goût de l'aventure, symbolisé par les grands voyageurs que furent au XIX^e siècle les Audubon et les d'Orbigny. Et sans doute ne fut elle pas étrangère au développement industriel initié dès 1784 avec la création de la Verrerie et suivi en 1860 de l'implantation de l'usine des « Fonderies et Laminoirs de Couëron ».

Et puis, même si le trafic maritime s'était considérablement affaibli, l'estuaire continuait à connaître une grande activité. La pêche, le transport des marchandises et des voyageurs, les traversées d'une rive à l'autre, le rythme des marées...

Couëron et la Loire, une histoire qui ne s'arrête jamais!

Sources et bibliographie

Jules Spal : « Notes historiques sur la commune de Couëron » - 1866 - Réédition dans la collection « Monographies des villes et villages de France », Res Universis - Paris 1991.

Bernard Michon : « Le port de Nantes au XVIII^e siècle » - Collection « Histoire » Presses Universitaires de Rennes - Rennes 2011

Catherine Decours : « Le port de Nantes a 3000 ans » - Editions Giotto - 2006

Olivier Pétré-Grenouilleau : « Nantes » - Editions Palatines - Plomelin 2003

« Bateaux des côtes de France de Nantes à Bayonne » - 1679 - Réédition Service historique de la Marine - Editions du Gerfaut - 2002

Raymond Briant : « Histoire de Couëron et de la Loire armoricaine » - 1982

Jean-Baptiste Ogée : « Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne » - 1780

Jacques Savary des Brûlons : « Dictionnaire universel du Commerce » - Editions Veuve Estienne - Paris 1723

Jean-Claude Ménard : « Essai historique de la verrerie de Couëron » 2014 - « Chemins d'enfance » - 2020

Archives départementales de Loire-Atlantique

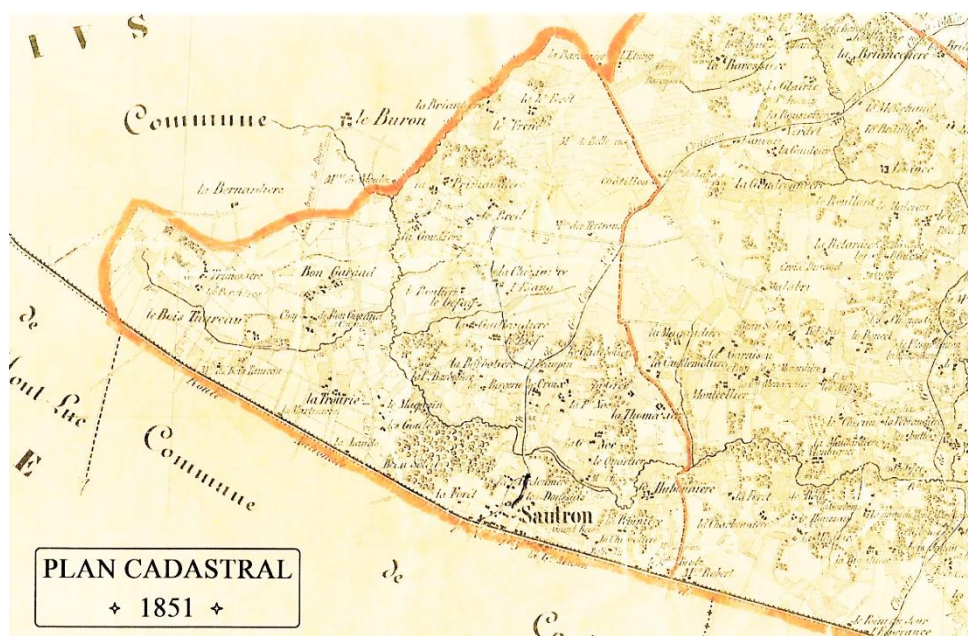
Archives municipales de Nantes

SAUTRON vs COUËRON

« LA BATAILLE DES FRONTIÈRES »

Tout au long du XIX^e siècle et jusqu'aux années 1970-1980, les relations entre Couëron et Sautron furent envenimées par une controverse fâcheuse et récurrente portant sur une question territoriale : la délimitation de la « frontière » entre les deux communes.

Rassurez-vous, cette bataille ne fut que verbale, épistolaire et administrative ! On n'a jamais vu d'hommes en armes patrouiller du côté de Brimberne ou de la Noé-Chézine, pas plus que de tranchées ou de fortifications sur les pentes du Sillon de Bretagne. Elle fut menée à grands renforts de pétitions, d'accusations, de contestations, de recours, de débats dans les conseils municipaux, d'arrêtés du Conseil général, d'interventions auprès des parlementaires de tous bords, et autres péripéties politico-administratives dans lesquelles la bonne foi n'était pas toujours la valeur la mieux représentée...

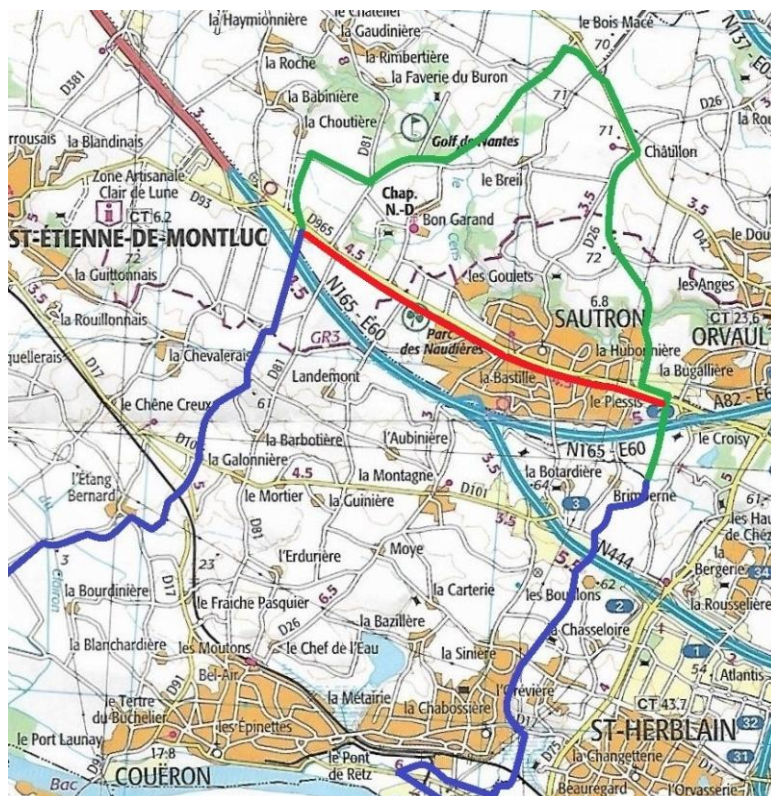


Plan de Sautron en 1851 – Source : Les Amis du Musée de Sautron

A l'origine, un découpage contestable

Lors de la création des communes, actée par la loi du 14 décembre 1789, nombreuses furent les critiques et les contestations relatives aux délimitations territoriales. Les découpages avaient été faits en se référant principalement aux paroisses existantes, mais aussi aux anciens fiefs féodaux et aux grands domaines ruraux. Et sans doute avaient-ils plus ou moins secrètement été influencés par des démarches personnelles et des intérêts particuliers.

Entre Couëron et Sautron, la limite fut fixée sur le chemin de grande circulation de Nantes à Vannes, c'est-à-dire la voie qui deviendra la Route Nationale 165 dite Route de Vannes, et qui est aujourd'hui la rue principale de Sautron, rebaptisée rue de Bretagne. La « frontière » passait donc dans le bourg de Sautron, à quelques pas de l'église et de la mairie, situation un peu curieuse qui ne pouvait manquer d'entraîner des polémiques.



Limites fixées en 1789, à la création des communes

Les premières contestations

Les premières demandes formelles de changement de limite émanaient non pas de la commune de Sautron, mais de propriétaires de la section nord de Couëron. Un document intitulé « *Mémoire contre le projet de réunir une portion du territoire de Couëron à la commune de Sautron* », rédigé en 1843 par M. Phelippe-Beaulieux¹⁰ et s'adressant aux membres des Conseils d'arrondissement de Nantes et de Savenay et du Conseil général du département de la Loire-inférieure, permet de mieux comprendre la situation de l'époque. En voici quelques extraits :

« Une question fort importante qui concerne la commune de Sautron doit être soumise à votre délibération pendant le cours de cette session. Il s'agit de savoir si vous admettez, à la demande de cinq propriétaires seulement, l'accroissement de cette commune en y incorporant une étendue de 1100 hectares avec une population de 950 habitants que vous retrancheriez de la commune de Couëron ».

« Le projet d'agglomération des deux populations n'est pas nouveau : depuis 1820 il a été en quelque sorte une idée fixe dans l'esprit de quelques riverains en Couëron. En 1820 et 1821, il resta sans succès comme devaient s'y attendre les deux réclamants ».

« Trois ou quatre propriétaires recueillirent en 1835, à grands renforts de sollicitations, dix signatures ; signatures insignifiantes de femmes, de filles, de mineurs, de cabaretiers et de laboureurs, au bas d'une pétition adressée à Mr le Maire de Sautron. Cette troisième tentative eut le même résultat que les deux précédentes ».

¹⁰ M. Phelippe-Beaulieux, l'auteur du mémoire, n'est pas n'importe qui à Sautron : il en a été le maire de 1830 à 1833, et il comptait parmi les contribuables les plus imposés de la commune.

« Enfin, une quatrième a été recommencée en 1842. Sur la pétition, même modèle que celle de 1835, cinq propriétaires, cette fois, ont recueilli 18 signatures, tout aussi insignifiantes qu'en 1835, parmi une population projetée de 1900 habitants dont ils se portent garants, bien qu'ils ne puissent produire aucun mandat spécial à cet égard ».

Passons sur les « signatures insignifiantes de femmes, de filles, de mineurs, de cabaretiers et de laboureurs » et remarquons que ces premières pétitions portaient sur une surface de 1100 hectares, soit 1/5^{ème} du territoire de Couëron, ce qui aurait amené la frontière au niveau de la route dite « du Milieu » !

On se doute que les élus couëronnais n'étaient pas disposés à accepter cette partition. Réuni en séance extraordinaire le 9 février 1843, le Conseil municipal, élargi aux contribuables les plus imposés, avait déclaré *« s'opposer à la distraction d'une partie quelconque de la commune de Couëron, notamment celle du Nord-Est pour être réunie à la commune de Sautron, en priant M. le préfet de rejeter dès à présent la prétention de cette dernière commune comme n'étant pas dans son intérêt et comme contraire à celui des habitants non seulement de la commune entière de Couëron mais particulièrement des habitants de la partie Nord-Est qu'on a la prétention de vouloir distraire de la circonscription communale actuelle »*.

L'administration préfectorale avait alors ordonné une enquête *« par devant MM. les juges de paix des deux cantons de La Chapelle-sur-Erdre et Saint-Etienne-de-Montluc »*, enquête qui avaient montré que les pétitionnaires, peu nombreux au demeurant, étaient animés par des intérêts particuliers plutôt que par l'intérêt général, et que la majorité des populations était assez indifférente au problème.

Dans sa session de 1844, le Conseil général avait donc refusé la partition, suivi en cela par l'administration préfectorale, et les choses étaient donc restées en l'état.

1869 : Nouvelle offensive

Une nouvelle pétition, rassemblant une vingtaine de signatures de propriétaires de la section Nord de Couëron, fut lancée en 1869. Elle portait cette fois sur la section comprise entre la route de Vannes et la Chézine, soit une surface de 534 hectares au lieu des 1100 revendiqués en 1843. La démarche était animée par un certain Vignerons de la Jousselandière, lui-même propriétaire de plus de 70 hectares dans la zone concernée.

Une commission syndicale avait alors été mise en place par le préfet, commission dont le président n'était autre que ce même Vignerons de la Jousselandière, aussitôt dénoncé comme juge et partie et accusé de défendre avant tout ses intérêts particuliers. De fait, le rapport de la commission s'était montré très favorable à l'annexion, ce qui ne manqua pas de faire réagir le Conseil municipal de Couëron. Au cours de la séance extraordinaire du 12 août 1872, le maire M. Aty Pouponneau fit un long exposé sur l'historique de l'affaire et s'employa à réfuter point par point les conclusions de la commission. En voici les principaux extraits :

La Chézine ferait une limite acceptable entre Couëron et Sautron

« La Chézine est un petit ruisseau sinueux, peu marqué et toujours à sec en été, dire qu'elle arrose des prairies est une belle exagération. Elle ne les arrose que pendant

l'hiver, quand c'est à peu près inutile ! Gardons donc pour limite la route de Vannes, si belle et toujours apparente ».

La section revendiquée touche le bourg de Sautron et se trouve à 7 ou 8 kilomètres de celui de Couëron. Les pétitionnaires demandent l'annexion pour éviter les longues courses et les pertes de temps

« Pour qu'ils se plaignent des distances, il faut qu'ils en souffrent réellement. Mais ces distances ne sont-elles pas pour ainsi dire effacées par la facilité actuelle des communications entre le nord et le sud de la commune ? Vos ancêtres ne se plaignaient pas comme vous de ces courtes distances alors qu'ils n'avaient que de mauvais chemins, de mauvais chevaux et des attelages insuffisants. Leurs courses se faisaient souvent à pied. Quelles raisons avez-vous d'être plus exigeants ? Routes carrossables, chevaux vigoureux, carrioles légères et rapides qui seront bientôt chez tous les fermiers : avec ces moyens de transport on peut venir à Couëron en quarante minutes du point le plus éloigné de la section. En une heure et demie on peut faire le même trajet à pied. Vous ne direz pas que ce laps de temps nuit à la marche d'une bonne administration et aux affaires du particulier ! ».

Il est impossible aux enfants de cette section de profiter de l'instruction communale gratuite, tandis qu'ils sont à la portée de Sautron

« D'abord il est entendu que les enfants qui paient peuvent aller à l'école au gré de leurs parents chez l'instituteur de leur choix. Combien d'enfants pauvres ont fréquenté l'école de Sautron dans les dix dernières années ? Un seul. Les autres venaient à Couëron où d'ailleurs les frais scolaires sont moins élevés comme tous les impôts en général. Ou peut-être qu'il n'y a pas d'enfants pauvres dans la section ? »

La perte que la commune de Couëron éprouverait à ce changement serait bien mineure : Couëron compte 4408 habitants et les habitants de la section sont au nombre de 130.

« La perte, dites-vous, serait mineure ? La commission et les pétitionnaires ne tiennent compte que de la perte que ferait Couëron dans le nombre de ses habitants. Et la zone de 534 hectares (6 à 7 km²) prise sur notre commune, vous n'en parlez pas ? »

Et ainsi de suite pour les affaires judiciaires, fiscales, administratives et religieuses ; pour le notaire, le percepteur, la poste, le bureau de tabac, la gendarmerie... Tous les arguments étaient bons pour contrer les séparatistes !

De surcroît, et en dramatisant quelque peu, le maire de Couëron voyait dans cette tentative d'annexion un début de dépeçage de sa commune : *« A son tour, la Basse-Indre, si pauvre en terres labourables, ne manquerait pas de demander l'annexion des villages de la Chabossière et de la Rivière ; et Saint-Herblain demanderait la lisière Est de la commune, prenant pour nouvelle limite la route qui va être faite de la Basse-Indre à la route de Vannes. Cette section est si près de son clocher ! »*

Et pour faire bonne mesure, il y ajoutait une explication sociologique : *« Il semble qu'au fond de ce débat, il y ait un sentiment de jalousie né de l'inégalité pour ainsi dire sociale entre les deux communes. Devons-nous céder bénévolement ces terres pour enrichir Sautron ? Est-ce de notre faute si son territoire est petit, sa population peu nombreuse, son passé oublié, son commerce presque nul surtout depuis la création du chemin de fer, et son avenir sans*

perspective bien constante ? Qu'il tire la meilleure partie possible de sa situation centrale et de sa production agricole, qu'il cherche des voies nouvelles pour augmenter son revenu et son bien-être. Qu'il imite Couëron au lieu de le jalouser ! »

Et il terminait en s'adressant aux autorités : *« Aussi, espérons-nous fermement que le Conseil général, jugeant comme d'habitude avec une sage impartialité, désapprouvera la pétition du 31 juillet 1869, et lui fera subir le même sort qu'à celle de 1843. Ce serait justice ! »*

Et une nouvelle fois la pétition connaîtra l'échec...

1878 : L'évêque s'en mêle...

Après en avoir fait la demande dès 1875, Mgr Fournier, évêque de Nantes prononce le rattachement des villages situés entre route de Vannes et Chézine à la paroisse de Sautron.

Notons que nous sommes encore sous le régime du Concordat, bien avant la séparation de l'Eglise et de l'Etat (Loi de 1905) et que l'influence de la religion, *a fortiori* celle d'un évêque, est encore grande à cette époque...

1882 : Vers une conciliation

Tenant compte de l'échec des précédentes demandes, les habitants du Haut-Couëron représentant précisément l'agglomération qui fait face au bourg de Sautron, communément appelée « Le Passage », rédigent une nouvelle pétition *« à l'effet d'être annexés à Sautron »* et produisent un plan *« duquel il résulte qu'une contenance territoriale de 231 ha et une population de 135 habitants seraient enlevés à Couëron au profit de Sautron »*.

Lors de la séance du Conseil municipal du 12 août 1882, M. Trolley des Longchamps, maire de Couëron, fait lecture du communiqué suivant : *« Considérant que la demande des pétitionnaires réduit considérablement les prétentions formulées en 1873 par les habitants du Haut-Couëron, considérant en outre que cette demande aura pour effet de distraire de la commune de Couëron une superficie territoriale de 231 hectares et une population de plus de 120 habitants, préjudice cependant sérieux pour la commune de Couëron, mais voulant faire preuve de conciliation, le Conseil approuve la demande des pétitionnaires et ne s'oppose pas à la distraction dudit territoire, bordé au nord par la route nationale N° 65, à l'est par la commune de Saint-Herblain, au sud par la Chézine et à l'ouest par le chemin de grande communication N°26, sans que jamais ces limites puissent être dépassées »*.

« Entrant franchement dans la voie de la conciliation, les Conseils municipaux de Couëron et de Sautron ont approuvé cette demande, le Conseil municipal de Couëron spécifiant qu'il donnait son adhésion à la demande dans les termes où elle était formulée et qu'il s'opposerait à toute emprise de terrain plus importante ».

Les deux communes avaient donc trouvé un accord, et en cet état l'affaire semblait donc marcher sans encombre... Mais c'était sans compter sur la volonté de quelques personnes de troubler cet accord et de compromettre les intérêts de l'immense majorité des propriétaires : le 15 janvier 1883, une nouvelle pétition, signée seulement de 14 personnes, parvenait au Conseil Général. Le conseil de Couëron reconnaissait à nouveau dans cette pétition l'œuvre de Mr Vigner de la Jousselandière, *« dont la famille se lègue, de père en*

fils depuis près d'un siècle, le soin de continuer cette campagne séparatiste », allié pour la circonstance à Mr Lambert de Boisjean.

Cette dernière pétition fut vouée à l'échec ; elle apparut pour ce qu'elle était : une dernière tentative désespérée visant à perturber la situation d'apaisement nouvellement trouvée.



Sautron - Début du XX^e siècle
La Route de Vannes, rue principale du bourg, fut la limite avec Couëron
pendant près d'un siècle, de 1789 à 1884

1884 : « Le Traité de la Chézine », un accord enfin !

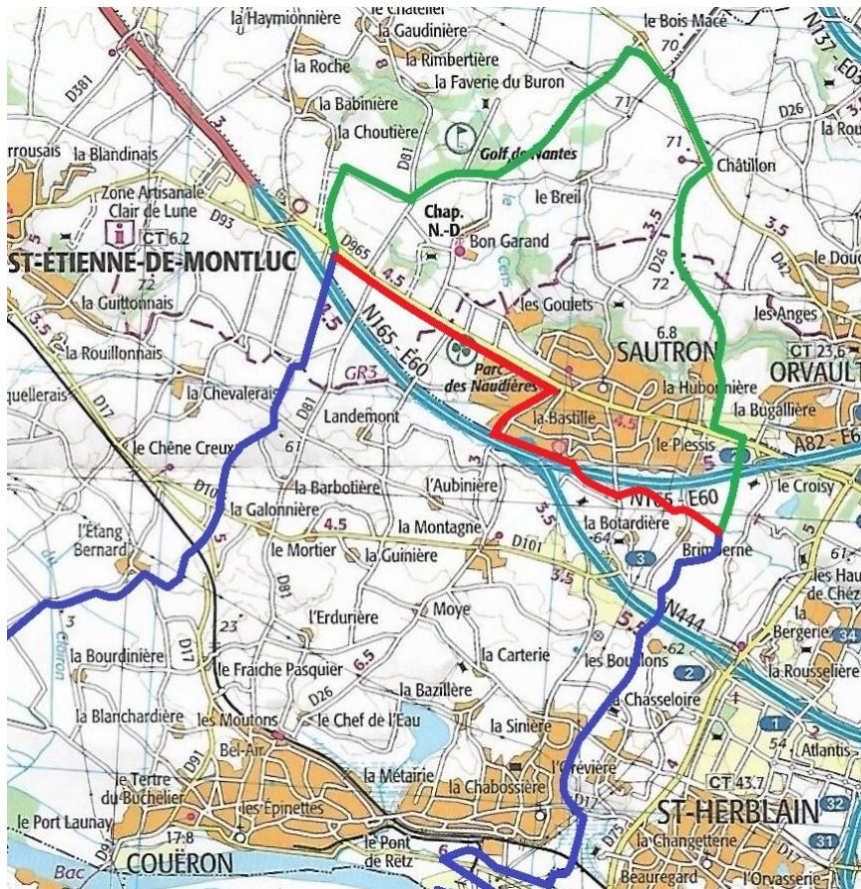
Considérant alors le compromis trouvé entre les deux communes, le Conseil général et l'autorité préfectorale donnent un avis favorable. Mais on ne modifie pas les limites de communes par de simples décisions administratives, il faut en passer par la Loi.

Le projet de loi, présenté « *au nom du Président de la République M. Jules Grévy* » par M. Waldeck-Rousseau, ministre de l'Intérieur, s'intitule : « *Rectification des limites des communes de Sautron (canton de La Chapelle-sur-Erdre, arrondissement de Nantes, département de la Loire-Inférieure) et de Couëron (canton de Saint-Etienne de Montluc, arrondissement de Saint-Nazaire, même département)* ».

Suivant la procédure législative, le texte est examiné à l'Assemblée, puis au Sénat, et le projet de loi est adopté le 10 novembre 1884.

Le tracé de la nouvelle limite « libère » ainsi la partie Sud du bourg de Sautron qui était évidemment beaucoup moins peuplée qu'aujourd'hui. En 1881, date du dernier recensement avant l'annexion, la commune comptait 990 habitants ; en 1886, après l'annexion, la population avait atteint 1127 habitants.

La paix revenue sur les coteaux du Sillon de Bretagne, les choses allaient ainsi rester en l'état pendant près d'un siècle...



Nouvelle limite Couëron-Sautron après l'accord de 1884, jusqu'en 1980

UN SIÈCLE PLUS TARD, L'AFFAIRE REBONDIT !

Dans les années 1970, de nouvelles réclamations se font entendre. Il s'agit cette fois de rattacher à Sautron le territoire compris entre l'ancienne route de Vannes, la voie rapide qui le contourne par le sud, et la route départementale 26 : une portion de 230 hectares comprenant notamment les riches propriétés de la Joaillière et le parc d'attraction des Naudières. La bataille des frontières allait-elle être relancée ?

1980 – Couëron amputé de 230 hectares : un coup bas fait à la commune

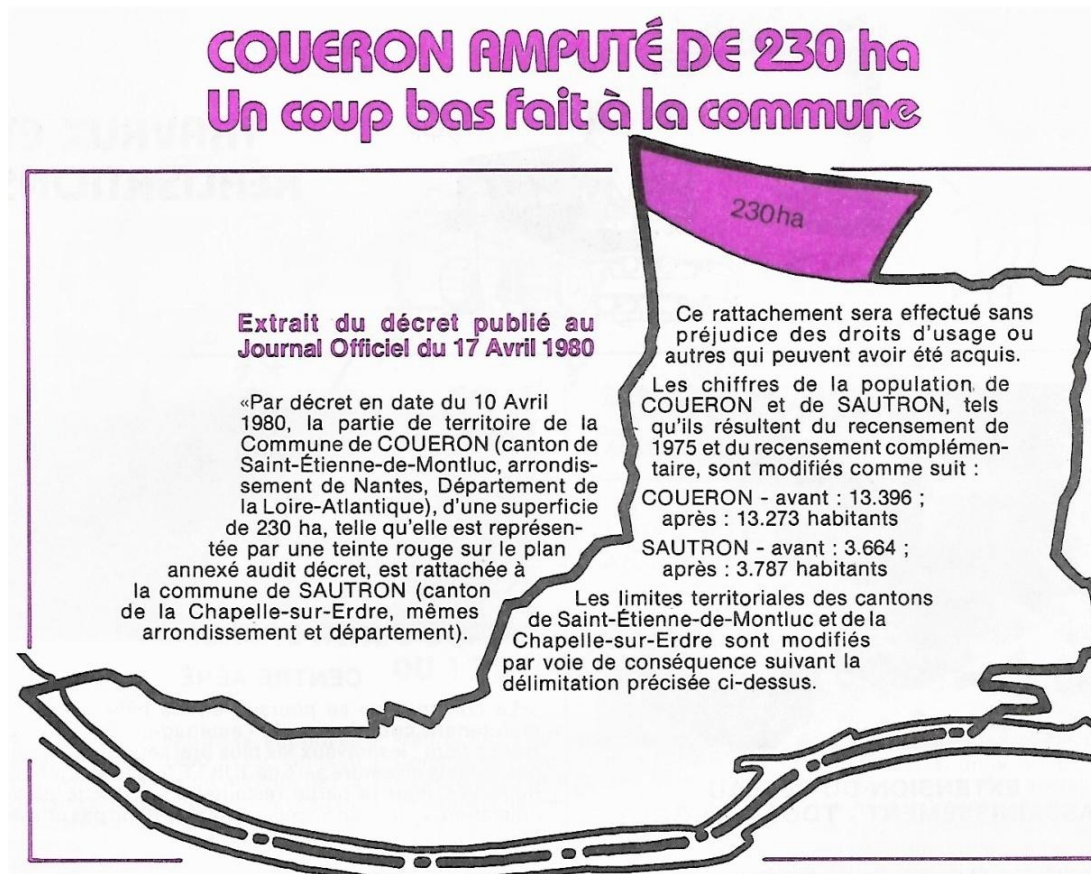
Ce titre était celui de l'article publié dans le magazine municipal « Couëron notre commune » n°12 de juin 1980 (voir page suivante). Autant dire que cette fois l'affaire avait été réglée de manière beaucoup plus expéditive !

La procédure avait été lancée en 1978 par un groupe de 123 habitants de la partie Nord de la commune. Elle avait aussitôt reçu un avis défavorable du Conseil municipal de Couëron appuyé par une pétition de soutien signée par 910 Couëronnais. Elle avait aussi été

désapprouvée par les autres communes du canton (St-Etienne-de-Montluc, Cordemais, Vigneux et Le Temple) et rejetée par le Conseil général du département lors de sa séance du 29 juin 1979.

Mais ces oppositions n'empêchèrent nullement l'affaire de suivre son cours. Transmise, via l'autorité préfectorale, au ministère de l'Intérieur, la demande fera l'objet d'un rapport qui sera, comme le prévoit la loi, soumis à l'avis du Conseil d'Etat. Et celui-ci, « *dans sa grande sagesse* », tranchera en faveur du rattachement à Sautron.

Le décret entérinant cette décision fut publié au Journal Officiel le 17 avril 1980, signé du Premier ministre M. Raymond Barre et du ministre de l'Intérieur M. Christian Bonnet.

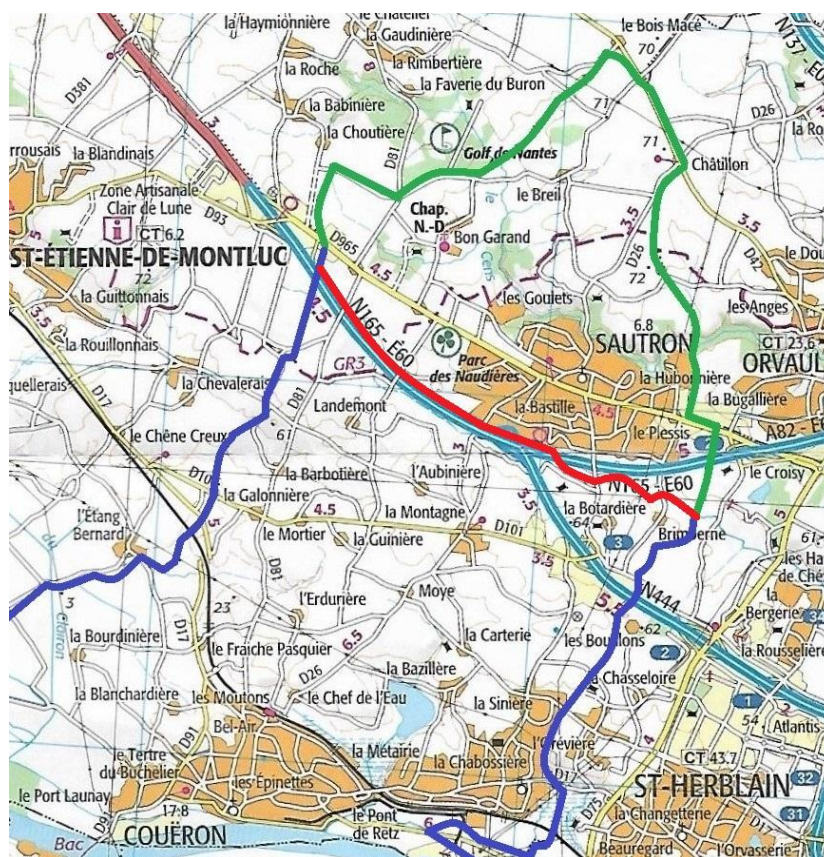


Vif mécontentement à Couëron

Sans plus attendre, le Conseil municipal de Couëron, dans sa séance extraordinaire du 24 avril, tint à s'exprimer avec force et à l'unanimité contre ce décret : « *Une nouvelle fois, le pouvoir bafoue les décisions des élus locaux et refuse d'accorder crédit à leurs délibérations. Cet acte arbitraire illustre bien le centralisme figé et dépassé de nos institutions et l'esprit anti-démocratique qui le préside. Les discours et projets de réforme élaborés au plus haut niveau, semblant donner aux communes une parcelle d'autonomie, sont hypocrites et ne servent qu'à assurer la maîtrise de l'Etat. Il exige que leur soit transmis le rapport que le ministre de l'Intérieur a remis au Conseil d'Etat* ».

Précisons qu'à cette date le pouvoir était aux mains de la droite, sous la présidence de M. Giscard d'Estaing, et que le Conseil municipal de Couëron, avec à sa tête le maire Jean-René Morandeau, se situait dans l'opposition de gauche.

La réponse du ministre de l'Intérieur ne se fit pas attendre, elle fut sans appel : *« Après un examen attentif de la pétition émanant des habitants du territoire concerné, des avis exprimés par le commissaire enquêteur, les Conseils municipaux des deux cantons, la commission syndicale, les chefs de service et enfin le Conseil Général, et après consultation du Conseil d'Etat, il m'a paru de bonne administration de rattacher à Sautron la partie de votre commune qui se trouvait au nord de la voie rapide. Un simple coup d'œil sur la carte fournit à ce sujet la meilleure des justifications »*.



**Nouvelle limite Couëron-Sautron après le rattachement de 1980
toujours en vigueur aujourd'hui.**

Affaire classée ! Couëron devra désormais se contenter de ses 4403 hectares bordés au nord par la voie rapide et par *« ce petit ruisseau sinueux, peu marqué et toujours à sec en été »* appelé la Chézine...

Sources :

- Mémoire contre le projet de réunir une portion du territoire de Couëron à la commune de Sautron – Emmanuel Phelippe-Beaulieux – Nantes 1843 – Réédition Hachette BnF.
- Archives départementales – Comptes rendus des conseils municipaux de Couëron et de Sautron
- Raymond Briant : « Histoire de Couëron et de la Loire armoricaine » – 1982
- Bulletins municipaux de Couëron – Années 1978-1980
- Carte de Sautron 1851 – Association « Les amis du Musée de Sautron »

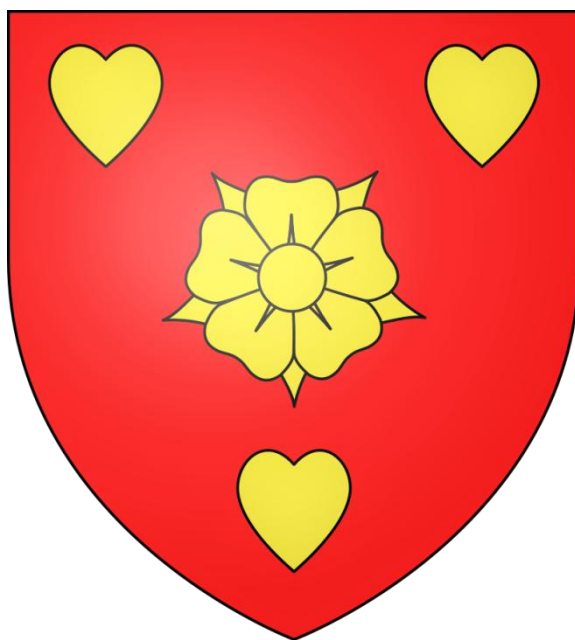
GEOFFROY DROUET, SIEUR DE LANGLE

LE PREMIER MAIRE DE NANTES VENAIT DE COUËRON

Le 28 novembre 1564, l'assemblée des dignitaires de la ville, constituée des échevins, prévôts, magistrats, consuls, procureurs, syndics, et autres personnalités exerçant des fonctions municipales, se réunissait au Couvent des Cordeliers pour élire le premier magistrat de la cité, le « *maior* », le maire, le premier à porter ce titre à Nantes.

Celui qui fut élu s'appelait Geoffroy Drouet, sieur de Langle, il venait de Couëron.

Né vers 1530, il était le 6^{ème} enfant de Mathurin Drouet, sieur de Langle, et de Jeanne de Creval. La famille, issue de la petite noblesse bretonne, apparaît en 1486 dans les registres paroissiaux de Couëron, mentionnée comme « *servant aux armes* ». Outre la seigneurie de Langle¹¹, la famille possédait des domaines à l'Ardurière¹², village également situé à Couëron, et à Portric¹³, près de Nantes.



Armes de la famille Drouet de Langle

« de gueules à trois cœurs d'or, une rose de même en abyme »

Référencées par Charles d'Hozier (1640-1732), juge général des Armes et des Blasons de France

¹¹ Le village de L'Angle est situé sur une colline dominant au sud les marais de Beaulieu.

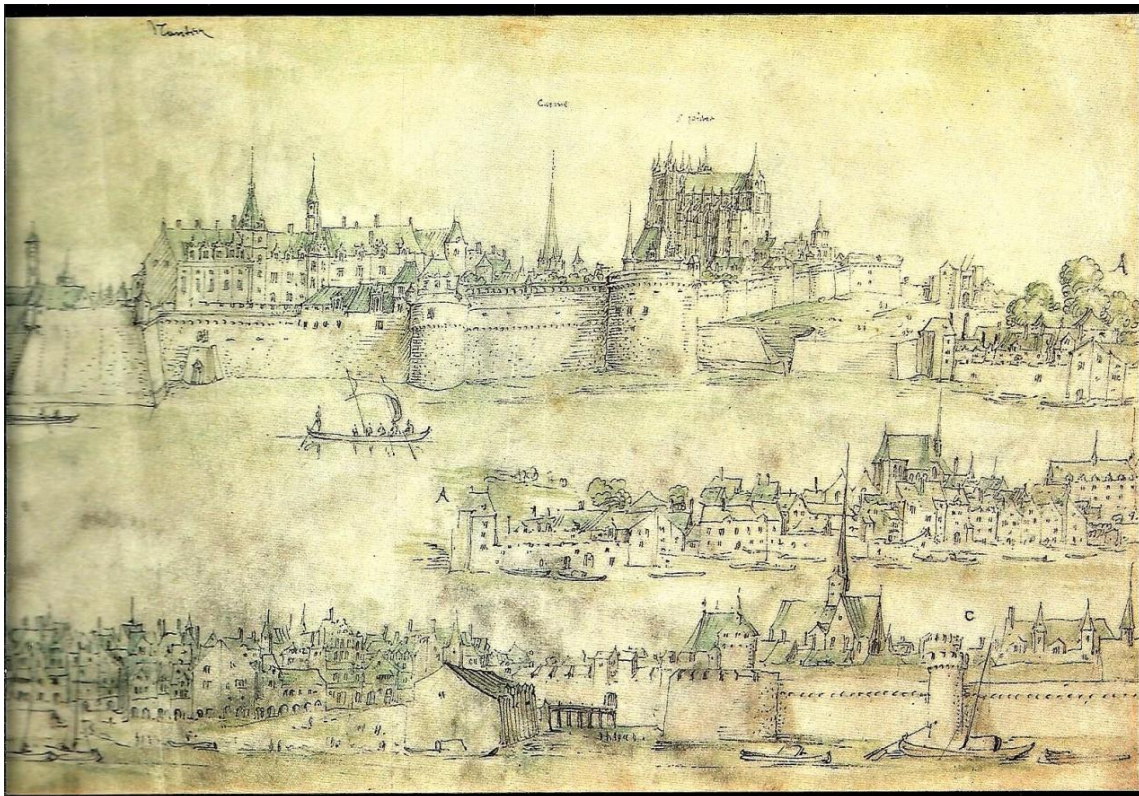
¹² L'Ardurière, parfois orthographiée La Redurière, est située un peu plus au nord. Le village s'appelle aujourd'hui l'Erdurière.

¹³ Aujourd'hui, le quartier nantais de Saint-Joseph de Porterie

En 1553, il apparaît comme administrateur de l'Hôtel-Dieu de Nantes. Il devient ensuite « miseur », terme désignant un comptable chargé des comptes municipaux.

En 1560, le roi de France François 1^{er} signe les lettres patentes portant sur la création à Nantes d'une « *communauté de ville avec maire et échevins* ». Mais il faudra attendre 1564 pour que soit réellement mise en place une première « *municipalité* » dont Geoffroy Drouet sera élu maire. Il le restera un an, selon la règle établie à l'époque, et occupera ensuite la fonction de juge-consul.

Il meurt à Nantes le 7 avril 1573 et est inhumé au couvent des Chartreux, dans la juridiction de l'église Saint-Clément.



**Nantes – Gravure datant du milieu du XVI^e siècle, à l'époque de Geoffroy Drouet.
La ville comptait alors 40 000 habitants.**

Il avait épousé en premières noces Jeanne Pesneau, puis s'était remarié avec Marguerite Pineau. Sa descendance occupera comme lui des fonctions municipales à Nantes : un de ses petits-fils, Michel Lorient seigneur de la Noë, sera maire en 1607-1609, et son arrière-petit-fils, Mathurin Boux seigneur de Bougon, deviendra également maire de 1649 à 1650.

Une rue de Nantes, située dans le quartier de Saint-Clément, porte son nom, mais sa mémoire est aussi rappelée à Couëron, modestement toutefois puisque la rue Geoffroy Drouet n'est qu'une petite voie débouchant sur la rue du Stade à La Chabossière.

Quoiqu'il en soit, Geoffroy Drouet restera pour l'histoire le premier maire de Nantes.

DE COUËRON À L’OCÉAN PACIFIQUE **RARI et REVI** LES REMORQUEURS DU BOUT DU MONDE

Ils étaient nés à Couëron et c’est dans les eaux grises de la Loire qu’ils avaient été lancés en 1984 par le chantier Bréhéret, installé là, sur les sables de l’Île de la Liberté¹⁴ depuis 1979.

Le **RARI** et le **REVI**¹⁵ étaient deux remorqueurs-ravitailleurs de haute-mer longs de 51 mètres et dotés de moteurs Diesel d’une puissance de 4000 CV, véritables « bâtiments à tout faire » de la Marine Nationale.

Dès leur admission au service actif en 1985, les deux *sister-ships*¹⁶ avaient mis le cap sur l’Océan Pacifique pour rejoindre Tahiti et l’atoll de Mururoa¹⁷, base des essais nucléaires que la France menait alors dans ces lointaines îles de Polynésie.

Là, ils allaient être affectés aux tâches les plus diverses : remorquage de barges, positionnement des balises, mouvements portuaires, travaux sous-marins, ravitaillement et transport de matériel, assistance à l’exécution des essais nucléaires, et autres interventions de soutien et de logistique.

Le 27 janvier 1996, eut lieu à Fangataufa le dernier des 193 essais nucléaires effectués par la France en Polynésie, et dans les mois suivants on commença à démanteler les bases et les sites de tirs. Les deux remorqueurs prirent une part active à ces opérations jusqu’en 1998, date à laquelle le C.E.P. (Centre d’Expérimentation du Pacifique) mit fin définitivement à ses activités. Les deux navires « couëronnais » allaient alors se séparer pour connaître des sorts très différents :

- Le **REVI** resta dans le Pacifique et fut basé à Papeete pour se recentrer sur des missions de service public : ravitaillement des archipels polynésiens, transport de matériels, missions scientifiques, surveillance des pêches, interventions de secours et de sauvetage. Il assura même à plusieurs reprises le ravitaillement de Pitcairn, cette petite île dépendant de la couronne britannique, isolée à l’extrême Est de la Polynésie et connue pour avoir été le dernier refuge des mutins du *Bounty*¹⁸. Désarmé et versé dans la réserve en 2016, il rejoindra le port de Brest où il stationnera plusieurs années avant d’entamer son dernier voyage vers Le Havre où il sera déconstruit en avril 2021.

¹⁴ Le site est actuellement occupé par le chantier naval Alumarine.

¹⁵ *Rari* et *Revi* sont deux mots tahitiens désignant des poissons tropicaux : la *loche sanguine* et le *mérou-drapeau*

¹⁶ Terme désignant deux navires identiques généralement construits en même temps et dans le même chantier. « Sister » car en langue anglaise les navires (ships) sont du genre féminin.

¹⁷ L’atoll de Mururoa est situé dans l’archipel des Tuamotou, à 1250 km au sud-est de Tahiti. Il a été, avec l’atoll voisin de Fangataufa, le site des essais nucléaires français de 1966 à 1998.

¹⁸ L’île de Pitcairn compte encore aujourd’hui une cinquantaine d’habitants, tous descendants de mutins du *Bounty*.

- Le **RARI** fut invité à quitter les îles coralliennes de Polynésie et à rejoindre la Bretagne. Basé à Brest, il fut lui aussi affecté à des missions de service public, dont certaines très marquantes : en 2000, participation à la lutte anti-pollution autour de l'épave de l'*Erika* ; en 2005, aide aux sinistrés de l'ouragan *Katrina* en Louisiane ; en 2007, arraisonnement d'un caboteur panaméen chargé de 2,5 tonnes de cocaïne. Missions accomplies, il sera retiré du service en 2008 et patientera en rade de Brest avant d'être démolé dans un chantier belge en 2016.

Tahiti, les Tuamotou, les îles Sous-le-Vent, les Marquises, les Gambier, Mururoa, les deux navires « couëronnais » se sont longtemps côtoyés dans les mers lointaines. Peut-être se sont-ils croisés une dernière fois à Brest pour un ultime salut ? L'année où le *REVI* arrivait dans le port du Ponant, le *RARI* quittait la rade pour son dernier voyage...



Le *REVI* (RR 4000 A635)

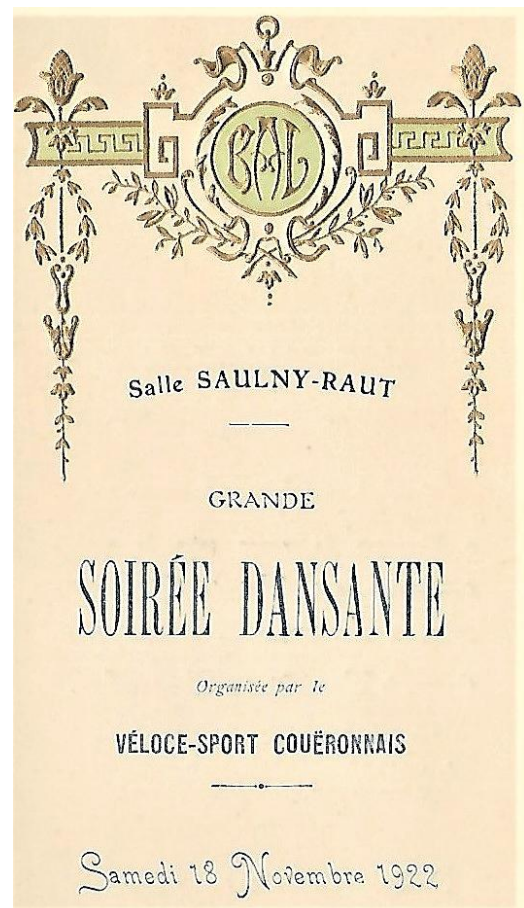
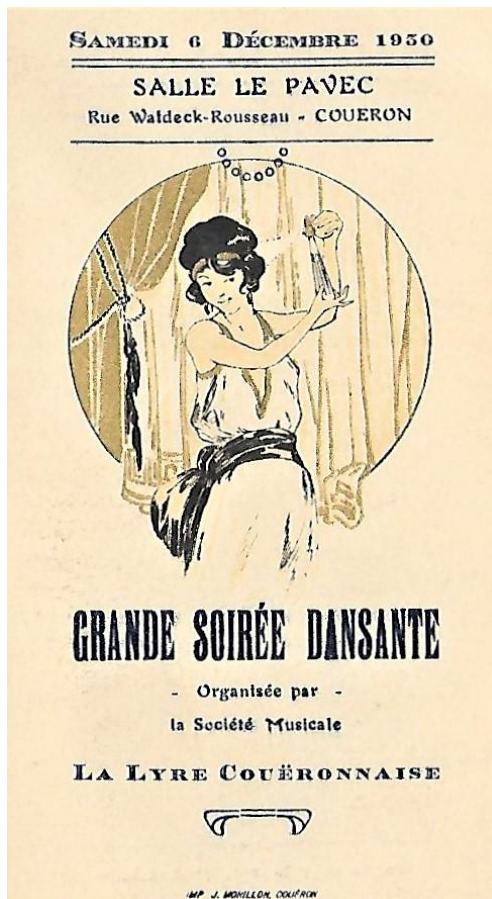


Le *RARI* (RR 4000 A634)

Les deux remorqueurs « couëronnais » en mer

« CARNET DE BAL »

LA VIE MONDAINE A COUËRON DANS LES ANNÉES FOLLES



On les a appelées « les Années Folles »... La Grande Guerre était finie et on disait que c'était la dernière. On était loin d'imaginer ce qui allait survenir quelque vingt ans plus tard...

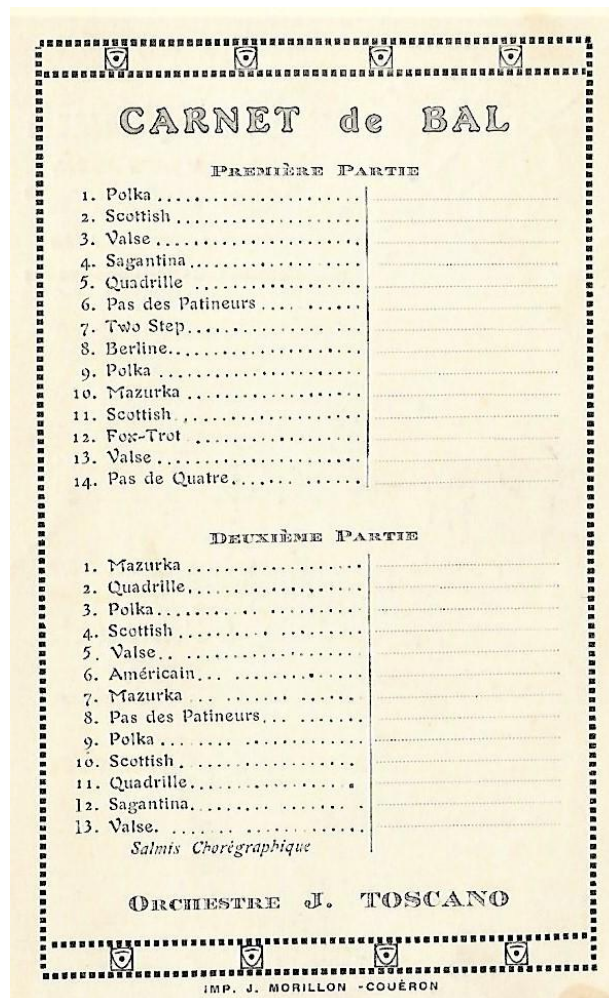
Partout on cherchait à se divertir, à oublier la terrible épreuve qui avait bouleversé le pays et touché toutes les familles françaises. La vie retrouvait ses droits. Le sport, la musique, le théâtre, le cinéma, la fête et toutes les réjouissances populaires animaient les villes, les bourgs et les campagnes.

A Couëron, les sociétés sportives attiraient toute la jeunesse. A L'Etoile, à la Concorde, au Véloce Sport Couëronnais, on pratiquait la gymnastique, le football, le cyclisme au vélodrome de la Jarriais. On se pressait au théâtre et dans les cinémas qui venaient d'ouvrir. La Lyre Couëronnaise et la Fanfare de la Concorde accompagnaient de leur musique entraînante les kermesses, les foires ou le défilé de la Mi-Carême.

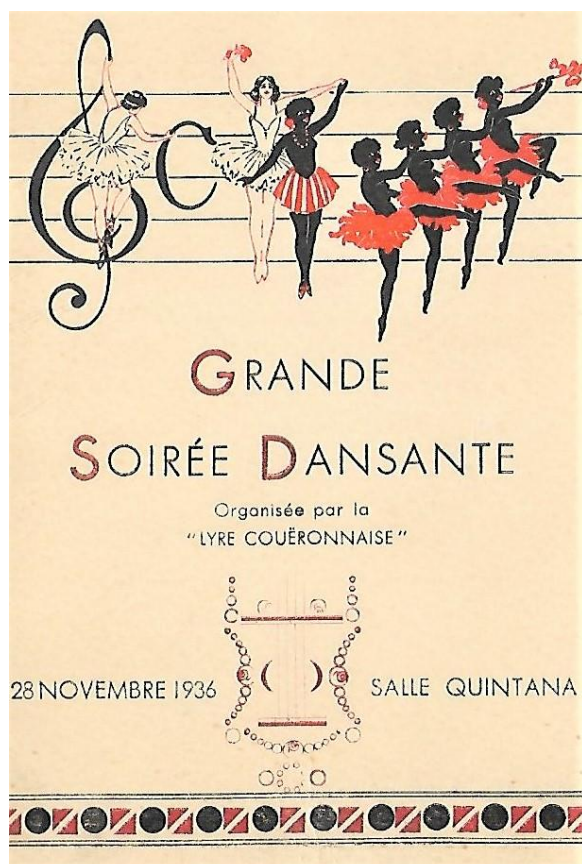
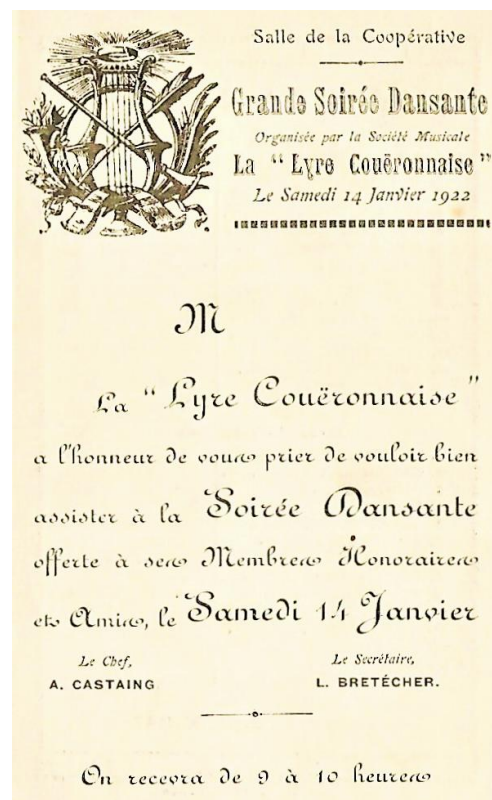
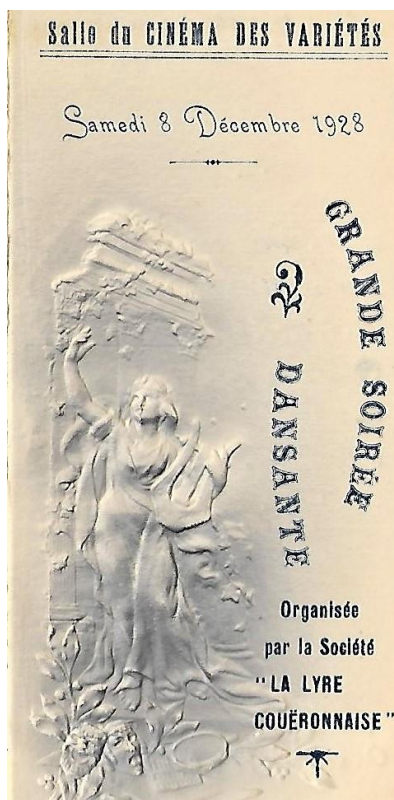
Dans les années 1920, pas moins de huit salles s'ouvraient au public : Saulny-Raut, sur le quai près du cinéma, La Coopérative, Wantsechelman à la Jarrais, Napoléoni à la Frémondrière, Gatefossé et Guillard-Rouillard à la Chabossière, Poisbeau à la Sinière, Lormeau à la Montagne, et Rondeau au Fraîche-Pasquier. On pouvait aussi danser dans la salle du cinéma Variétés ou à l'Hôtel du Cheval-Blanc, et plus tard dans les salles Le Pavé et Quintana.

Si, le plus souvent, ces salles organisaient des bals populaires le samedi soir ou le dimanche après-midi, les soirées dansantes et les bals de sociétés faisaient figure d'événements mondains. Les différentes illustrations présentées ici montrent bien le souci d'une certaine étiquette protocolaire dans la façon de présenter les invitations : « *La Lyre Couëronnaise a l'honneur de vous prier de vouloir bien assister à la soirée dansante* », « *On recevra de 9 heures à 10 heures* », des gravures artistiques ornant les cartons... On comprend bien qu'on ne s'adresse pas à n'importe qui et que la tenue de soirée est de rigueur !

On y voit même parfois le fameux « Carnet de bal », ce « passeport » pour la danse à l'usage des jeunes filles de bonne famille.



Années folles ? Sans doute pas pour tout le monde, mais comment ne pas évoquer sans un soupçon de nostalgie les échos de ces fêtes qui faisaient danser nos anciens et les aidaient à retrouver la joie de vivre...



Quelques modèles de cartons d'invitation aux Soirées dansantes

Source : Documents familiaux de Mme Chassé-Perrin

IN MEMORIAM LA CHUTE D'UN GÉANT

L'an dernier à pareille époque, nous avons consacré un article à un arbre remarquable : le sophora Audubon des Tourterelles¹⁹, arbre historique âgé de plus de deux siècles et qui dominait le paysage du haut de ses 25 mètres.

Qui « dominait », doit-on dire au passé, car au soir du 3 novembre dernier, une méchante tornade a surgi d'on ne sait où dans la nuit couëronnaise et a sauvagement abattu le géant !

Par bonheur l'énorme frondaison n'est tombée ni sur la maison, ni sur la rue, ni sur les bâtiments annexes. Il s'est couché dans le jardin, comme s'il avait voulu épargner son environnement, comme s'il avait choisi de reposer en paix parmi les herbes et les buissons.



Heureusement, l'histoire du sophora ne s'éteint pas avec lui. Il y a une vingtaine d'années, une de ses graines avait été replantée dans le jardin des Tourterelles. Et ayant depuis ce temps grandi lentement mais sûrement, l'arbre dépasse aujourd'hui les 5 mètres !

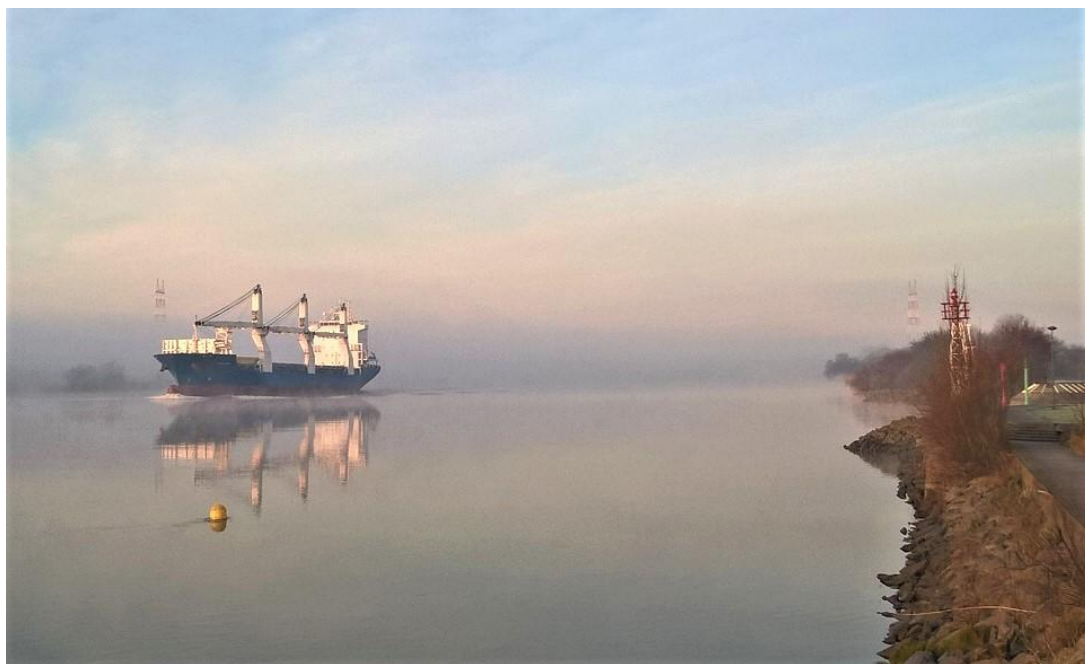
Avec lui, la postérité est assurée et le souvenir de Jean-Jacques Audubon continuera de planer sur les lieux.

¹⁹ Voir le Cahier « Couëron Histoire et Patrimoine N°5 » de décembre 2021

NAVIRES DEVANT COUËRON

Images du matin, images du soir, images de navires, images de voyage

Quand la Loire nous offre sa part de poésie !



Navire remontant par un matin brumeux - 2017



Navire descendant au coucher du soleil - 2016

Espace Tour à Plomb - 93 quai J.P. Fougerat - 44220 Couëron

