

→ Histoire

Il y a 130 ans, naissait le canal de la Martinière

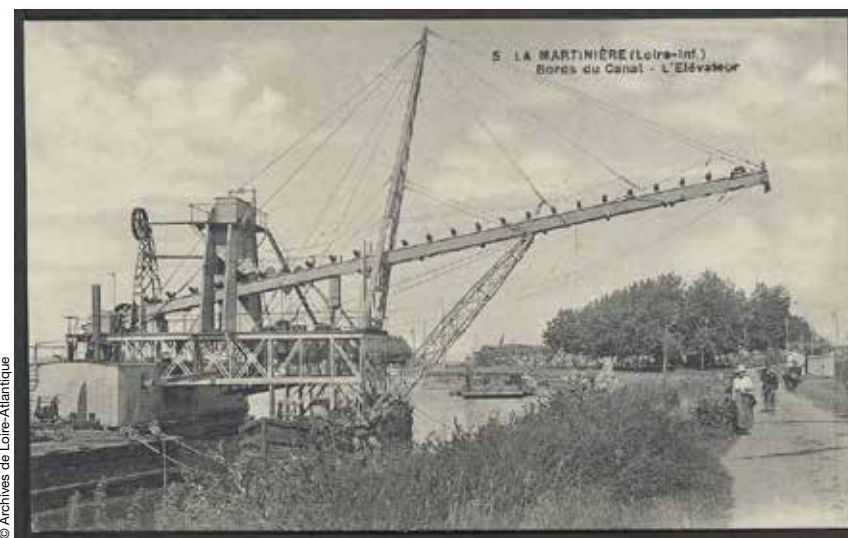
Le canal maritime de la Basse-Loire, dit le canal de la Martinière, entre la commune du Pellerin et le site du Carnet, a vu le jour en 1882 pour sauver le port de Nantes. Retour sur l'origine de ce chantier dantesque et sur ce patrimoine historique.



Long de 15 km, le canal a été creusé dans les anciens bras de Buzay et des Ceps et dans les prairies des Champs-neufs.



Drague à tuyaux (mai 1887).



L'élévateur, sur les bords du canal de la Martinière.



Le canal vers la machinerie.



© Archives de la Loire-Atlantique

« La Loire s'ensable, la Loire se perd, se ruine », clame Laisant, député de la Loire-inférieure, en 1876, du haut de la tribune du Parlement. Depuis les années 1860, en raison de l'ensablement progressif de la Loire, la navigation devient périlleuse, d'autant plus que le type de navigation évolue. Les bateaux à voile disparaissent peu à peu pour laisser la place aux bateaux à vapeur, des navires plus imposants aux tirants d'eau approchant les six mètres et pouvant atteindre 100 mètres de longueur. « Les armateurs sont contraints d'utiliser les avant-ports comme Paimbœuf pour décharger leur cargaison », précise Pierre Prain, guide bénévole au sein de l'ACCAM, l'Association culturelle du

canal maritime de la Basse Loire. Les conséquences sur le trafic portuaire et la construction navale sont donc alarmantes. Il faut agir, et vite, avant que le port de Nantes ne soit condamné ! La chambre de commerce décide alors de s'attaquer à cette situation inquiétante.

UN CHANTIER TITANESQUE

Après l'examen de plusieurs rapports, la construction du canal est approuvée en août 1879. Les travaux démarrent trois ans plus tard par la construction des écluses des Champs-Neufs et de la Martinière, équipées d'un système hydraulique qui est une innovation technologique pour l'époque, et par le creusement de l'écluse du Carnet. Mais faute de crédits, dès le printemps

1884 et jusqu'en 1885, l'activité ralentit. Les difficultés techniques entravent également le bon déroulement des travaux. Plusieurs tempêtes provoquent d'importants dégâts. La digue artificielle qui avait été construite pour réaliser le canal a ainsi été brisée et le chantier inondé plusieurs fois. Plus de mille ouvriers participent à ces travaux titanesques entre terre et eau. Leur travail est difficile et harassant. Ils manquent d'eau potable, triment dans la boue et sous la pluie l'hiver, risquent la malaria en été et travaillent sous le fleuve pour construire les fondations des écluses. Ces conditions de travail éreintantes et parfois dangereuses ont coûté la vie à 47 ouvriers. Face à ces difficultés financières, tech-

niques et humaines, les travaux, qui devaient durer six ans et coûter 20 millions de francs, s'achèveront finalement au bout de dix ans et s'élèveront à 26 millions. En septembre 1892, les ouvriers peuvent souffler, le chantier est terminé. C'est un bateau norvégien, le *Wesser*, qui a la primeur de remonter les 15 km du canal de la Martinière. 10 000 navires suivront son sillage jusqu'en 1913. Les habitants, qui étaient plutôt réticents au projet, comprennent finalement l'intérêt pour le développement de l'agriculture locale qui trouve de nouveaux débouchés pour ses productions grâce au canal. Bateliers, marins, paysans, riverains cohabitent. Malgré le mélange des populations, des

cultures, des mentalités, une micro-société se crée le long des rives. Bateaux à voile et à vapeur se croisent et symbolisent ainsi le passage entre deux siècles et deux types de navigation.

SUCCÈS ÉPHÉMÈRE

Très vite, cette voie d'eau artificielle stimule le trafic du port de Nantes. En 1893, le tonnage total des marchandises reçues et expédiées est de 542 000 tonnes. En 1900, il est de 996 000 tonnes et en 1910 de 1 533 700 tonnes. Une augmentation qui provient surtout du canal. C'est un succès de courte durée car très rapidement, « les écluses deviennent trop petites et les bateaux trop grands pour emprunter le canal. Les progrès techno-

logiques permettent par ailleurs de draguer et de désensabler la Loire à moindre frais », précise Pierre Prain. Le dernier vapeur important de la marine marchande à remonter le canal de la Martinière est le *Saint-Luc*, le 11 mars 1911. Le steamer *Béhéra* est le dernier à le descendre le 9 juillet 1913. Le canal se transforme alors en un tableau mélancolique où s'alignent les trois et quatre-mâts stockés là afin d'être désarmés. Ce cimetière marin accueille entre 1921 et 1927 plus de 200 navires. La batellerie fluviale continue toutefois à l'emprunter jusqu'en 1943.

De 1940 à 1945, les Allemands occupent le canal et font sauter une partie des installations. Après guerre, de 1957 à 1967, les Américains y stockent du matériel de l'Otan. L'Union des syndicats des marais du Sud-Loire rachète le canal en 1958 avec l'objectif de le remettre en valeur et de lui redonner une nouvelle vocation. De gros travaux ont alors lieu pour améliorer son rôle hydraulique. Cette précieuse réserve d'eau douce sert depuis 1960 à réguler les niveaux d'eau des marais du Pays de Retz et à irriguer le quart de son territoire. « Ce canal incontournable de l'histoire de l'estuaire a un intérêt historique, hydraulique mais aussi touristique », relève Marie-Anne Friedrich, présidente de l'ACCAM. Un patrimoine naturel qui peut être exploré lors de randonnées ou de balades à vélo. ■

Caroline Bonnin

Sources : *Le Canal de la Martinière*, Loïc Abed (Éditions C.M.D.) L'ACCAM.