

Des réseaux structurants pour l'agglomération de La Rochelle :

## 1. Le canal de Marans à La Rochelle

→2. [L'alimentation en eau.](#)

→3. [Le port de la Pallice.](#)

Imaginé depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, le canal destiné à relier Niort à La Rochelle fut l'un des grands chantiers régionaux du XIX<sup>e</sup> siècle. Sa très lente exécution – sur 80 ans – dans une période d'innovation industrielle le rendit inadapté avant même son achèvement, supplanté par le chemin de fer. Axe structurant du paysage, le canal est toutefois un élément aujourd'hui reconnu du patrimoine local.

### Sommaire

- [Un grand projet.](#)
- [Des travaux longs et difficiles : huit décennies de chantier.](#)
- [Le raccordement avec le port de La Rochelle.](#)
- [Une exploitation de courte durée.](#)
- [L'échec d'une grande entreprise.](#)
- [Un contexte favorable à la villégiature et à la détente.](#)
- [Vers la renaissance du canal.](#)
- [Pour en savoir plus.](#)



Après un long chantier commencé en 1805, **le canal (en bleu)** relie La Rochelle à Marans en 1888 –  
Carte : fond BD Ortho IGN, tracé Y. Cussey  
© Région Poitou-Charentes – CdA, 2007.

## ● Un grand projet



Extrait du plan de la rivière pour la communication de Niort à la Rochelle, 1756. © Archives Municipales de La Rochelle.

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, les moyens de communication entre l'importante ville-port qu'était La Rochelle, son arrière-pays et le reste du royaume s'avèrent insuffisants. Les activités portuaires généraient en effet d'importants flux de marchandises. La Rochelle était notamment dépendante de la ville de Marans par laquelle transitaient nombre de denrées alimentaires à commercialiser (céréales) et de matériaux destinés à la construction navale (bois et chanvre). La route La Rochelle-Marans était encombrée par le trafic des charrettes chargées de marchandises et nécessitait un entretien aussi lourd que coûteux. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, le mauvais état de sa chaussée la rendait quasiment impraticable durant l'hiver et par temps de pluie. Surtout, la Sèvre Niortaise, qui relie Marans à Niort et à l'arrière-pays, était sinueuse, envasée et soumise aux inondations. Cette situation, qui constituait un frein au développement des activités portuaires de La Rochelle, généra l'émergence de projets de liaisons complémentaires par voies navigables et le lancement des premières études pour la construction d'un canal reliant La Rochelle à Niort.



Le site du futur canal aux alentours de La Rochelle sur la carte de Cassini, 1771. © Archives départementales de Charente-Maritime - Reproduction Région Poitou-Charentes – CdA / Y. Cussey, 2007.

Cet ouvrage, qui s'inscrivait dans le cadre de vastes plans de connexions fluviales à l'échelle nationale et européenne, apparaissait également comme une solution au problème récurrent de l'envasement du port de La Rochelle : en déversant ses eaux dans le port, il devait en rejeter les vases dans la mer. Il devait en outre permettre l'assainissement des terrains marécageux situés sur son tracé. Ses partisans mettaient en avant les importantes surfaces qui seraient ainsi rendues à la culture et dynamiseraient l'économie locale.

Comme tout grand projet d'aménagement, la construction du canal avait ses détracteurs ; parmi eux, les habitants de Marans, dont le port se trouvait en rivalité avec celui de La Rochelle, exprimèrent une forte opposition : en reliant directement Niort à La Rochelle, le canal risquait en effet de détourner tous les échanges au détriment de Marans.

## ● Des travaux longs et difficiles : huit décennies de chantier



Située à proximité du village de Dompierre, la colline Saint-Léonard qui culmine à 33 mètres d'altitude constituait l'unique véritable obstacle à franchir sur le tracé du canal.

Le percement du tunnel fut l'étape la plus longue (près de 60 ans) et la plus périlleuse du chantier. Long d'environ 800 mètres sur 8 de large, le tunnel Saint-Léonard est doté d'un chemin de halage pour permettre la traction des gabarres.

© Région Poitou-Charentes – CdA / Y. Cussey, 2007.

Après plusieurs années d'études et de controverses, la construction d'un canal de navigation reliant Niort à La Rochelle fut décidée par un décret signé de Napoléon 1er le 17 juillet 1805. Les travaux étaient censés durer cinq ans et portaient sur un tracé de 44 km. En 1824, on décida finalement d'utiliser la Sèvre Niortaise pour la portion reliant Niort à Marans. Le tracé du canal fut donc réduit et ne porta plus que sur 24 km.

Le chantier, qui aurait dû ainsi durer moins longtemps, fut au contraire rallongé par de nombreuses et diverses complications.

Son financement fut la première source de difficultés. L'importance des sommes à engager était telle que la recherche de moyens, après une tentative échouée de création de compagnies d'actionariat, fut permanente.

Le recours à des forçats – espagnols et napolitains – pour la main-d'œuvre fut à l'origine de problèmes (discipline, désertion, faibles rendements et pertes de temps occasionnées par les mesures de surveillance) qui contribuèrent également à ralentir son avancement.

Il s'agissait par ailleurs d'une opération technique difficile : les éboulements et remontées d'eau compliquaient son exécution et, surtout, le franchissement de la colline Saint-Léonard nécessita le percement d'un tunnel au prix de travaux longs et complexes.

Enfin, les désagréments provoqués par le chantier (coupures de pont, assèchement des puits ou formation de nappes d'eau stagnantes et insalubres) irritèrent les riverains qui rédigèrent des pétitions. Il fallut alors engager des travaux complémentaires : construction de passerelles de remplacement, approfondissement de puits, assainissement, etc.

Le canal fut ouvert à la navigation entre la Sèvre et La Rochelle en 1875. À cette date, la connexion avec le port de La Rochelle n'était pas encore réalisée. L'achèvement complet de l'ouvrage n'intervint qu'en 1888, soit près de 80 ans après le premier coup de pioche...

## ● Le raccordement avec le port de La Rochelle

À partir de 1807, et conjointement aux travaux du canal, un bassin à flot extérieur fut creusé dans le vieux port de La Rochelle. Ce dernier fut mis en service le 26 avril 1862 ; il était alors totalement indépendant du canal.

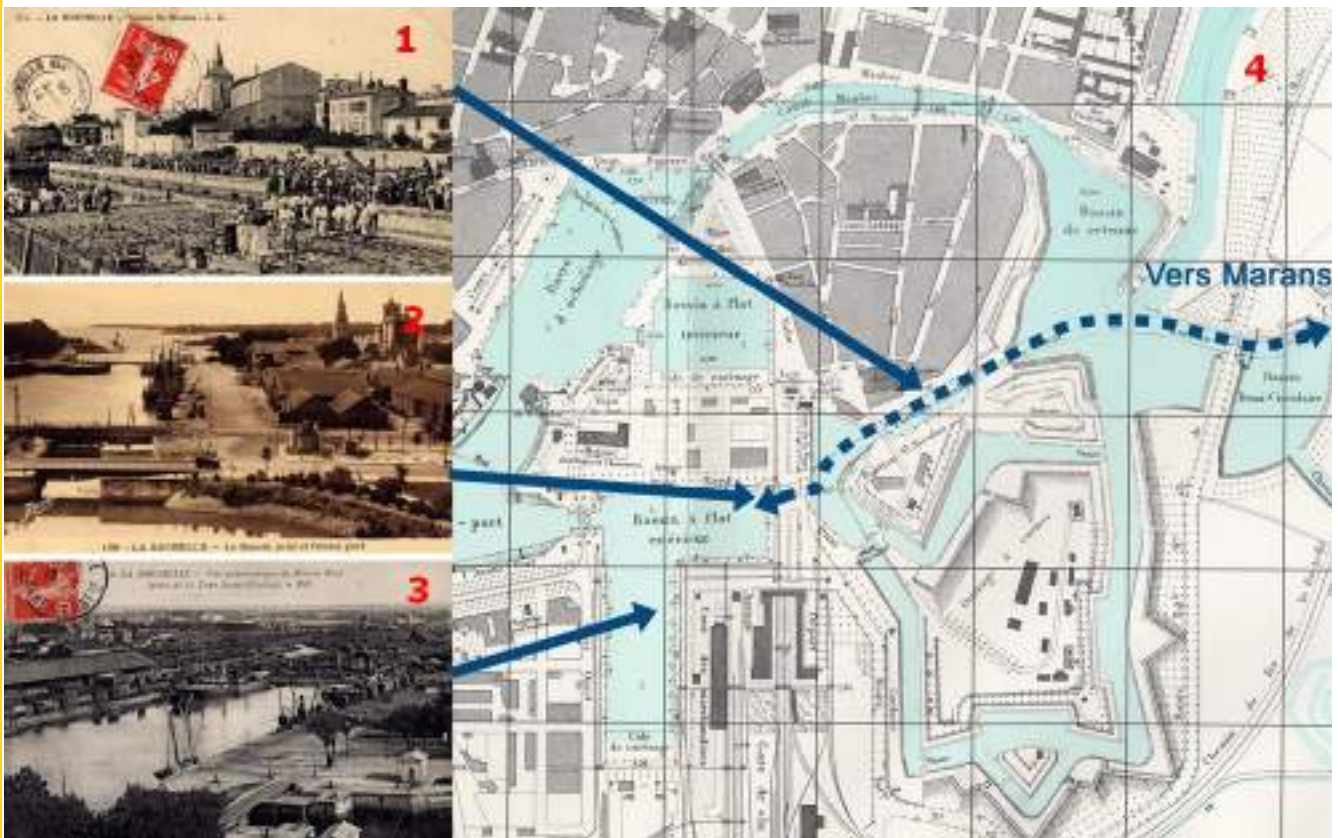
Il fallut 16 ans pour que soient déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement du canal de Marans jusqu'au bassin à flot extérieur de La Rochelle, par un décret signé le 12 septembre 1878. La construction du chenal (port du canal) à travers le bastion Saint-Nicolas contribua à modifier l'organisation de ce secteur qui accueillit également la gare de La Rochelle. Ces travaux de jonction furent réalisés entre 1881 et 1885. Après 80 ans de chantier, le canal permettait enfin de circuler entre Niort et La Rochelle. Son exploitation pour le transport fluvial sera pourtant de courte durée...



Le canal aujourd'hui.

© Région Poitou-Charentes - CdA / Y. Cussey, 2007.

## ● Une exploitation de courte durée



**1** - Le port du canal : un chenal est creusé en 1885 pour mettre en relation le canal de Marans avec le nouveau bassin à flot. Lieu d'exercice militaire sur cette carte postale ancienne, il sera par la suite utilisé comme piscine d'été.

**2** - Le débouché du chenal de raccordement sur le bassin à flot extérieur. Carte postale ancienne.

**3** - Vue du nouveau bassin à flot mis en service en 1862. Carte postale ancienne.

**4** - Plan de La Rochelle en 1885, détail sur le secteur du bastion : mise en relation du canal de Marans et du bassin à flot extérieur de La Rochelle.

(Plan et cartes postales © Archives municipales de La Rochelle.)

Les marchandises transportées par le canal étaient variées : à la descente (de Marans à La Rochelle), matériaux pour les routes, bois à brûler, huiles, briques, fumiers ou sabots de bois ; à la montée, combustibles minéraux, matériaux de construction, engrais, produits industriels et agricoles ou bien encore denrées alimentaires.

Ce trafic était assuré par des gabarres, bateaux à fond plat tractés par des hommes ou des chevaux depuis les chemins de halage. Il fallait environ huit heures de trajet entre Marans et La Rochelle (soit une vitesse moyenne de 3 km/h). Très rapidement, des bateaux à vapeur furent utilisés pour remorquer les gabarres. Le trafic du canal n'atteignit jamais les objectifs du projet initial, soit 50 000 tonnes de marchandises transportées par an ; il culmina en 1887 avec 5 700 tonnes, et ne cessa de décroître les années suivantes (avec environ 3 000 tonnes).

Le canal se révéla inadapté avant même la fin de sa construction ; rapidement délaissé, il cessa s'être exploité dans les années qui suivirent la Première Guerre mondiale.

## ● L'échec d'une grande entreprise



Doublement du canal (en bleu)  
par le chemin de fer (en rouge) -

Carte : fonds BD Ortho IGN ; tracé Y. Cussey, 2007.

L'échec de cette grande entreprise est lié à plusieurs facteurs.

Tout d'abord, le chantier s'étire sur près de 80 ans (au lieu des 5 ans prévus) et s'effectue en pleine période d'industrialisation et d'évolution technique, ce qui rend le projet obsolète avant son achèvement ; le canal est en effet concurrencé par le chemin de fer, lorsque la ligne La Roche-sur-Yon–La Rochelle, dont les voies suivent le tracé du canal, est mise en service en 1871, dès avant la fin de son creusement.

Les difficiles conditions de navigabilité dans les parties supérieures de la Sèvre Niortaise, la faiblesse du tirant d'eau, l'absence de localités importantes et de plateformes de chargement sur son parcours contribuent également à son délaissement au profit d'autres moyens de transport.

Enfin, la création du nouveau port en eau profonde de La Rochelle à la Pallice, à partir de 1880, bouleverse les perspectives de développement portuaires définies au début du siècle. L'interconnexion entre le canal et le port se trouve ainsi rapidement dépourvue d'une réelle utilité.

### Le doublement de la liaison par le chemin de fer

En 1868, les parties des remblais du canal de Marans sont remises à la Compagnie du chemin de Fer des Charentes depuis l'écluse de Rompsay jusqu'à la commune de Marans.

La compagnie est également autorisée à prendre possession de ces terrains depuis l'écluse de Rompsay jusqu'au bassin semi-circulaire, situé en amont du port du canal, et à raccorder ses voies et celles de la gare des chemins de fer d'Orléans.

La ligne ferroviaire entre Marans et La Rochelle est établie entre 1861 et 1875. Elle dessert les stations de Marans, Andilly, Mouilleped, la Halte de Rompsay et La Rochelle.



Les remblais de la rive gauche  
offrent un support idéal pour  
l'installation de la voie ferrée.  
© Région Poitou-Charentes -  
CdA / Yann Cussey, 2007.



Halte de Rompsay, aujourd'hui  
disparue.  
© Région Poitou-Charentes, inventaire  
général du patrimoine culturel / A.  
Dagorn, 1995.

## ● Un contexte favorable à la villégiature et à la détente



Le manoir de Beaupréau à Périgny.  
© Région Poitou-Charentes – CdA / Yann Cussey, 2006.



Portail et perspective d'une demeure à Périgny.  
© Région Poitou-Charentes – CdA / Yann Cussey, 2006.

À défaut d'être l'axe de transport fluvial que le projet laissait espérer, le canal devint rapidement un espace de détente prisé. Son environnement agréable, propice aux promenades et à la pêche, favorisa l'aménagement de lieux de villégiature.

Les bords du canal s'affirmèrent rapidement comme un lieu de villégiature pour les notables rochelais. Le secteur de Rompsay, sur la commune de Périgny, se caractérise par une succession de demeures implantées en bordure du canal, comme les manoirs de Beaupréau et des Quatre Chevaliers ou le logis de Passy.

Si certaines de ces demeures existaient avant la transformation du cours d'eau de Rompsay en canal, la plupart furent aménagées, aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, par la création de nouveaux bâtiments ou de jardins d'agrément. Outre les espaces boisés, ces parcs abritaient des éléments qui leur conféraient une dimension pittoresque et romantique, tels que fabriques, orangeries, volières, statues ou balustrades. Des aménagements liés à l'eau furent aussi réalisés : canaux, bassins, viviers et petits ponts.

Des perspectives ménagées sur les demeures, leur parc ou leurs allées couvertes depuis les bords du canal, ainsi que d'importants portails dotés de grilles en fer forgé, témoignent du soin apporté par leurs propriétaires.

Le canal devint aussi un lieu de détente populaire très en vogue. En contrepoint du mail et des parcs Charruyer et d'Orbigny de l'ouest Rochelais, ses abords constituaient un grand espace vert à l'est de la ville. La guinguette du Robinson s'installa au début du XX<sup>e</sup> siècle au manoir de Beaupréau ; son agréable parc offrait par ailleurs un cadre idéal pour déjeuner ou prendre un café à la belle saison.



Le parc de la guinguette du Robinson à l'heure de l'apéritif. Carte postale du début du XX<sup>e</sup> siècle.  
© Archives privées - Reproduction Région Poitou-Charentes - CdA / Yann Cussey, 2006.



Le canal, lieu de détente populaire... L'écluse de Rompsay - Carte postale du début du XX<sup>e</sup> siècle.  
© Archives municipales La Rochelle.

## ● Vers la renaissance du canal



De nos jours, le canal constitue toujours un lieu propice à la promenade et au délasserment.  
© Région Poitou-Charentes - CdA / Yann Cussey, 2007.

Le canal s'était « endormi » dans le courant du XX<sup>e</sup> siècle. Toutefois, dans le prolongement des premières activités de détente et de loisirs qui s'y développèrent au début du siècle dernier, l'intérêt et le potentiel de cette voie d'eau furent progressivement reconnus. Le canal fut inscrit au titre des sites depuis le 15 mai 1970 sur les trois communes de La Rochelle, Périgny et Dompierre, jusqu'au pont de Mouillepieds.

Depuis 1978, le canal fait partie du domaine public fluvial concédé au Département de Charente-Maritime ; le Conseil Général, qui en est devenu propriétaire en 2007, a lancé, en partenariat avec les communes et les intercommunalités concernées, un vaste projet de revitalisation le concernant. Il est ainsi prévu de le désenvaser, de réhabiliter ses ouvrages hydrauliques ainsi que de rénover et de mettre en lumière le tunnel Saint-Léonard. L'aménagement des cheminements pédestres et cyclables, de même que la mise en place de divers équipements de découvertes et de loisirs sont également à l'étude. À terme, cette politique de valorisation pourrait déboucher sur la constitution d'un nouveau « pôle nature » autour du canal.

## ● En savoir plus

### Références bibliographiques

- **Hubert B.** , *Histoire du canal de Marans à La Rochelle* ; Archives départementales de Charente-Maritime M 4 J 3357.
- **Julien-Labruyère F.** , « Essai sur l'histoire du canal de Marans à La Rochelle », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. IV, p. 102-103.
- **Maturin H.** , *Les Condamnés aux travaux publics sur le canal de Marans à La Rochelle*, La Rochelle, 1998, p. 17, p. 14.
- **Suire Y.** , *Le Marais poitevin une écohistorie du XVI<sup>e</sup> à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle*, Centre vendéen de recherches historiques, 2006.
- **Valin Cl.** , « La liaison fluviale La Rochelle-Paris : un projet jacobin », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XXX, 2004, p. 181-199.

### Webographie

- Sur la ligne ferroviaire Nantes-La Rochelle: <http://rail17.free.fr/NS-LR.htm>
- Carte du site inscrit du canal de Marans, par arrêté du 15 mai 1970 (DIREN Poitou-Charentes) sur les communes de La Rochelle, Dompierre-sur-mer et Périgny : <http://diren.observatoire-environnement.org/si/si41.pdf>
- Dictionnaire des rivières et canaux de France (Projet Babel) : [http://projetbabel.org/fluvial/rica\\_marans-rochelle-canal.htm#ouvrages](http://projetbabel.org/fluvial/rica_marans-rochelle-canal.htm#ouvrages)
- Dans Mémoire de ville (Espace Culture Multimédia du Carré Amelot) : [http://www.memoire-de-ville.net/quartiers\\_consultation.asp?quartier=Saint-Eloi&action=histoire](http://www.memoire-de-ville.net/quartiers_consultation.asp?quartier=Saint-Eloi&action=histoire) > Le canal de Rompsay
- [Présentation de l'inventaire du patrimoine de la CdA](#)

## →2. [L'alimentation en eau.](#)

## →3. [Le port de la Pallice.](#)

