

LE MOT DU PRESIDENT

L'année nous était promise avec des mutations et d'aucuns prévoiaient la fin du monde, ce qui, heureusement, n'effrayait que peu de personnes.

Pour notre association, il y a pourtant une mutation provoquée par le départ des Archives Municipales de notre vice-président, Yann Vince. Mais, il n'y a aucun lien avec la fin du monde, seulement une perturbation passagère, d'où un retard dans la santé de notre traditionnel bulletin et la remise des cartes aux adhérents.

Le siège de notre association est maintenu aux Archives de la ville de Rezé. Le nouvel archiviste, **Fabien Pouey-Dicard**, se fera un plaisir de recevoir votre courrier et – nous le souhaitons tant – vos articles ou articulets.



Archives municipales de Rezé

En effet, nous manquons toujours de rédacteurs et cela rend toujours plus difficile la jonction du bulletin. Tout ce qui concerne la vie locale nous intéresse. Beaucoup d'entre vous se sont déjà procuré le livre « *Mémoire en images* » de Rezé, conçu et écrit par Yann Vince. Ils ont pu constater qu'un nombre important de photographies proviennent de familles rezéennes. En rédigeant un article sur le chemin de fer de Legé, disparu dans les années 30, par exemple, je me suis rendu compte que nous n'avions aucune photographie en rapport. N'y a-t-il personne, à Pont-Rousseau, au Chêne Creux, à Ragon ou ailleurs qui n'ait gardé une trace photographique de ce train ? Ce n'est là qu'un exemple. L'année qui vient risque de voir disparaître la chapelle de l'hôpital Saint-Paul, ce que nous craignons beaucoup, pour des raisons déjà évoquées. L'ancienne filature Bariller frères (Charcuteries de Bretagne) est aussi en partie concernée par un projet immobilier et nous restons attentifs à l'évolution de ces deux dossiers.

La tannerie de la Rousselière est située à Vertou, mais elle est si proche de Rezé et d'un tel intérêt architectural que nous nous sommes toujours sentis concernés par son devenir. Là, le projet immobilier est très avancé, la commercialisation des logements étant commencée. Nous pouvons avoir un bon aperçu du projet par les images de synthèses présentées en vitrine de l'agence immobilière concernée, à l'angle du boulevard Guist'Hau et de la rue Descartes à Nantes.

Il ne nous reste à espérer que la réalisation – qui prévoit de restaurer la façade en briques polychromes, entre autres – sera à la hauteur de nos souhaits.

Le Président, Michel KERVAREC

SOMMAIRE

• Liste des membres du C.A. et des invités (2001)	2	
• Le train de Legé	3	Michel Kervarec
• Morts pour le Roy et pour l'indépendance de l'Amérique	13	Yann Vince
• Quand le grand chemin de la Rochelle était une route nouvelle	16	Yann Vince
• Eloi Guitteny, charrois et chemin de fer	18	Michel Kervarec
• L'apport de l'analyse des formes du paysage	21	L. Pirault (Archéologue)



Liste

DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES AMIS DE REZE ET DES INVITES POUR L'ANNEE 2001

M.	Michel KERVAREC	<i>Président</i>
M.	Yann VINCE	<i>Vice-Président</i>
Mme	Marie-Françoise ARTAUD	<i>Secrétaire</i>
M.	Fabien POUHEY-DICARD	<i>Secrétaire adjoint</i>
M.	Gilbert AZAIS	<i>Trésorier</i>
Mme	Marie-Thérèse VASSENER	<i>Trésorière adjointe</i>
Mme	Liliane BIRON	
M.	Yves DROUET	
Mme	Françoise FEUILLET	
M.	Isidore IMPINNA	
Mme	Gisèle LECOQ	
Mme	Simone LERAY	
M.	Yves PACAUD	
M.	Daniel PENEAU	
M.	Jean SEUTEIN	
M.	Bernard THEBAULT	
M.	Bernard TROCHAIN	

DES MEMBRES DE DROIT REPRESENTANT LE CONSEIL MUNICIPAL

M.	Erick BUQUEN	<i>Adjoint au Maire</i>
Mme	Françoise LETROADEC	<i>Conseillère Municipale</i>
M.	Yann VINCE	<i>Adjoint au Maire</i>

Le train de Legé

QUI SE SOUVIENT DU TRAIN DE LEGÉ ? Quelques vieux Rezéens sans doute, mais il ne reste plus guère de témoins dans le paysage de la commune pour le rappeler. Le plus marquant est incontestablement la rue de Legé, de part et d'autre de la place de la Renaissance.

La densité du réseau ferroviaire en France atteint son apogée à la veille de la première Guerre Mondiale. La ligne Rezé-Pornic a été ouverte en septembre 1875 sous la municipalité Aguesse. Le pont sur la Loire ne sera construit que l'année suivante. A cette époque, de multiples sociétés ont des projets d'ouverture de lignes dans leurs cartons. Certains ne verront jamais le jour. D'autres, au contraire, naîtront dans les années qui suivent. C'est le cas de la ligne de Nantes à Legé, mise à l'étude publique en 1884 sous la troisième municipalité Lancelot.

A l'invitation de M. Cormerais, maire de Saint-Philbert de Grand-Lieu, les élus des communes concernées (*Rezé, les Sorinières, Pont Saint Martin, La Chevrolière, Saint-Philbert, la Limouzinière, Saint Colomban, Saint Jean, Saint Etienne de Corcoué, legé*) se réunirent à Saint Philbert le 27 novembre 1884 afin d'examiner le projet, tous les avantages et inconvénients qui en découleraient. Tout le monde y vit surtout des avantages, à l'exception des élus de Rezé. Ceux-ci considéraient que la ligne porterait un coup au commerce de Pont-Rousseau dont les entrepôts, entre autres d'engrais, alimentaient tout le secteur concerné. Camille Dufrane, ingénieur concepteur du projet, représentant la compagnie des « **Tramways et Chemins de Fer Secondaires** », dont le siège était à Nantes, rue du Chapeau-Rouge, écrit au maire Lancelot, le 24 janvier 1885 : *Afin de faciliter les études commerciales de la voie future projetée entre Nantes et Legé, je viens vous prier d'avoir l'obligeance de remplir, aussi exactement que possible, la statistique –ci-jointe et de me la retourner ensuite. Je me permets, Monsieur le Maire, d'attirer tout spécialement votre attention sur le transport de la chaux des quais de la Sèvre vers les Sorinières, Pont-Saint-Martin, etc. , notre intention étant d'établir une gare fluviale sur les quais mêmes ...*

Evidemment, ce dernier argument visait à vaincre les réticences rezéennes, mais cela n'eut, semble-t-il, guère d'effet, comme en témoigne la réponse des élus à une demande de subventions. Le 10 juillet 1887, on note : *Le Conseil municipal reconnaît l'utilité du chemin de fer projeté, mais à des degrés différents pour les communes traversées ; en ce qui concerne la commune de Rezé, le chemin de fer paraît nuisible à ses intérêts ; les voyageurs et les marchandises qui s'arrêtent à Pont-Rousseau actuellement ne s'y arrêteront plus : le commerce de Rezé en souffrira. L'intérêt, nul pour Rezé, commence aux Sorinières et grandit à mesure que l'on s'éloigne de Nantes. En conséquence, le Conseil, tant en reconnaissant l'utilité du chemin projeté de Nantes à Legé, ne croit pas devoir donner son concours dans la dépense des travaux d'exécution.*

Tout ceci n'est pas dépourvu d'une part de mauvaise foi, mais tant pis, le projet se fera quand même et tant mieux s'il y a des profits.

Il est vrai qu'à la même époque se met en place un service d'omnibus entre Pirmil et les Trois Moulins. Le 3 septembre 1890, le Conseil municipal émet un vœu où on lit qu'*entre Pirmil et le point terminus, il y aurait deux sections, que le tarif serait à deux centimes l'une et quinze centimes pour les deux réunies. Que des billets de correspondance avec les tramways seraient accordés au prix suivant : Des Trois-Moulins à la Bourse, 0 F 30 ; le prix serait le même si le voyageur ne prenait l'omnibus que dans la deuxième section. Que les départs auraient lieu toutes les demi-heures aller et retour pendant la matinée ainsi que dans la soirée à partir de 3 heures ½ ; le service toutes les heures paraissant suffisant pendant le reste de la journée.*

On se trouve donc aux prises avec la concurrence entre le rail et la route.

En 1892, la compagnie de chemin de fer achète les terrains qui lui sont nécessaires, entre autres à la commune de Rezé sur le Champ de foire de Pont-Rousseau (place du 8 mai), 15 ares à 1 F 35 le m², plus l'emplacement d'une maison de garde à 2 francs le m². La clôture est à ses frais.

Au Chêne-Creux, 10 ares 60, à 1 franc le m², changent de main. Une indemnité est perçue pour la reconstruction d'un puits. Avec cette rentrée d'argent, la commune va faire quelques aménagements au Chêne-Creux mais surtout, viabiliser le chemin de la Mirette.

On note qu'en traversant le Champ de foire de Pont-Rousseau, la ligne a créé un délaissé que deux particuliers, MM Rambaud et Constantin, souhaitent acquérir, ce que la municipalité veut bien concéder *« considérant que cette petite parcelle est complètement inutile au champ de foire et devient un lieu de rendez-vous des saltimbanques et autres nomades qui y séjournent. »*

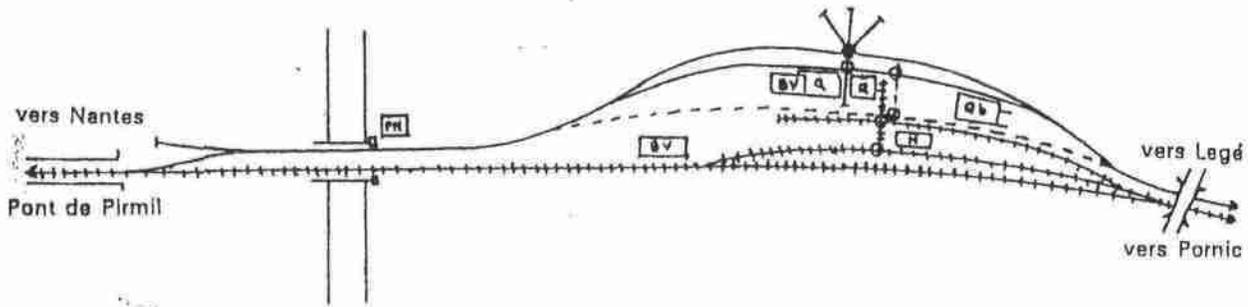
En 1893, changement au Conseil municipal *« qui se fait l'interprète des habitants des villages du Chêne-Creux et de Ragon pour demander une halle pour les voyageurs sur le chemin de fer de Nantes à Rezé »,* au Chêne-Creux.

Maintenant, le train roule et, en 1895, le Conseil *« considérant que le train supplémentaire du dimanche sur le chemin d'intérêt local de Nantes à Legé rend de véritables services à la population, demande son maintien pendant toute l'année. »*

En 1903, on nous indique qu'il y a une gare de Legé à côté de la gare de Pont-Rousseau, éclairée jusqu'à 8 heures du soir avec des lanternes à pétrole. Ces mêmes lanternes éclairent aussi le passage à niveau de la route de Machecoul, mais les chaînes qui sont tendues lorsqu'un train arrive ne suffisent pas à la municipalité qui demande des barrières roulantes en 1908. La compagnie répond que *« la garde-barrière se place avec sa lanterne au milieu du passage lorsque les chaînes sont mises et ne s'en va qu'après les trains passés »* et que c'est une formule beaucoup plus rapide, mais rien n'y fait. Il y aura donc des barrières grises, couleur que la municipalité conteste. Elles seront donc mi-noires, mi-blanches.

En novembre 1911, le Conseil municipal demande au Préfet qu'un abri soit construit à l'arrêt du Chêne-Creux. Celui-ci répond que la compagnie n'y voit pas d'inconvénient mais c'est à la commune de payer, ne serait-ce qu'à cause de l'emprise du chemin de fer qui ne permet pas la moindre construction. D'autre part, écrit-il, la compagnie fait *« remarquer que le nombre peu important de voyageurs prenant le train au Chêne-Creux ne justifiait guère l'établissement d'un abri à cet arrêt facultatif. »*

« Il résulte, en effet, d'un relevé du nombre de voyageurs ayant pris le train à l'arrêt du Chêne-Creux du 17 décembre 1910 au 17 février 1911 que, durant ces deux mois, il y a eu 130 voyageurs sur les trains circulant entre Nantes et Legé, 85 sur ceux circulant entre Nantes et Rocheservière, soit un total de 215 voyageurs et une moyenne journalière de moins de quatre voyageurs pour 12 trains desservant l'arrêt. »



Extrait de « Le chemin de fer de Nantes à Legé et à Rocheservière », *Magazine des Tramways à Vapeur et des Secondaires*, n° 30, 1984.

La Gare de Pont-Rousseau

On note ici la mention d'une ligne Nantes-Rocheservière, postérieure à Nantes-Lagé, et qui vient s'embrancher à la gare des Sorinières.

Les relations entre la compagnie de chemin de fer et les municipalités successives ne semblent jamais avoir été bonnes et, en février 1914, le Conseil municipal vote une série de motions reprenant les griefs des Rezéens contre celle-ci.

● On note ainsi : « Le Conseil, considérant que, malgré les nombreuses demandes qui lui ont été faites jusqu'à ce jour, la Compagnie Française des Chemins de fer à voie étroite a toujours refusé de délivrer des billets d'aller et retour d'une de ses gares à l'autre gare, comme le font la plupart des autres compagnies de chemin de fer, même à voie étroite. Que la seule libéralité consentie par la compagnie dont il s'agit consiste dans la délivrance de billets d'aller et retour de toutes ses gares à Nantes (et vice-versa), mais encore pour la journée seulement, en dehors des dimanches et jours de fêtes. Que si, au début de l'exploitation, la dite compagnie pouvait apposer à l'application de cette mesure le faible trafic de son réseau, il n'en est plus de même aujourd'hui, les résultats de l'exploitation étant aussi satisfaisants que possible, ainsi que le démontre le relevé du trafic de la dite compagnie, publié au rapport présenté chaque année par M. le Préfet au Conseil Général. Demande avec instance que la délivrance de billets aller et retour soit faite de toute gare à toute gare et en tous temps et que la durée de validité de ces billets soit fixée au moins à 2 jours, comme cela a lieu pour la ligne d'Anjou. »

● Second grief vis-à-vis de la compagnie, l'absence de registre de réclamation dans les gares, ce qui est obligatoire. En conséquence, le Conseil « demande à la Compagnie Française du chemin de fer à voie étroite ... de mettre incessamment ce registre à la disposition du public ... »

● Un troisième grief concerne l'acheminement des colis, particulièrement compliqué. Le Conseil : *« Considérant qu'actuellement, la Compagnie Française des Chemins de Fer à voie étroite refuse de laisser ouvrir par les destinataires pour être vérifiés en présence du personnel attaché à chaque station les colis qui parviennent aux destinataires, sous prétexte que ce personnel, n'étant pas assermenté, ne peut être autorisé à procéder à cette vérification, qu'en conséquence de cette mesure, les destinataires qui veulent exercer leur droit de vérification sont obligés de réquisitionner, à la gare de Nantes, un employé assermenté ce qui produit des retards appréciables dans la livraison, sans préjudice des frais onéreux qui résultent pour eux de cette vérification lorsqu'il est constaté que, le colis étant en bon état, il n'y a pas lieu à réclamation. Emet le vœu que la dite compagnie soit tenue désormais, comme cela se fait sur les grandes lignes, de prendre les mesures nécessaires pour que le personnel des stations puisse procéder, dès leur arrivée, à la vérification des colis, lorsque celle-ci est réclamée, sans avoir à recourir à l'intervention d'employés supérieurs. »*

● Un quatrième grief, aussi en relation avec l'acheminement des colis et marchandises, est l'objet d'un vœu. On lit : *« Le Conseil considérant que le traité qui règle les relations de la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat, concessionnaire des tramways départementaux de la Vendée avec la Compagnie du Chemin de fer à voie étroite, concessionnaire des lignes Nantes-Légé, comporte, paraît-il, l'obligation réciproque de transporter sur les wagons de chacune des dites compagnies jusqu'à destination les marchandises qui leur sont confiées. Mais que ce traité, étant antérieur à la mise en exploitation du tronçon les Sorinières-Rocheservière, il en résulte que les marchandises en provenance doivent être changées de wagons à Légé et subissent, de ce fait, un supplément de frais, sans préjudice de retard et des ennuis de toutes sortes causés par ce transbordement tant aux expéditeurs qu'aux destinataires (la ligne de Légé se continuait jusqu'à la Roche-sur-Yon). Que cet état de chose pour deux tronçons d'une même ligne, est anormal et incompréhensible et qu'il y a lieu de la faire cesser. Qu'au surplus, cette manière d'opérer par les deux compagnies en cause est nuisible à leurs propres intérêts, puisqu'il y a pour effet de paralyser et de détourner le trafic qui pourrait se faire et qui, le plus souvent, leur échappe par leur propre faute. Emet le vœu que les marchandises venant de la ligne Rocheservière puissent pénétrer en Vendée et y circuler sur les voies des tramways départementaux sans être assujetties au transbordement et que pareille mesure soit appliquée aux marchandises venant de Vendée par la voie des tramways pour être dirigées sur les stations de ligne de Rocheservière. »*

Avec la guerre qui éclate quelques mois plus tard, on ne sait si les deux compagnies ne répondirent pas à d'autres priorités. Il est certain, en tout cas, que le transport va considérablement gonfler, ne serait-ce qu'à cause de l'acheminement des soldats habitant la zone concernée.

Après la guerre de 1914-1918, le petit chemin de fer va encore connaître quelques années de bon temps mais, peu à peu, le trafic routier vient le concurrencer puis le supplanter. Les transports en car, beaucoup plus souples drainent désormais la clientèle et, en 1835, l'exploitation est arrêtée. On procède à l'adjudication des terrains délaissés en 1936.

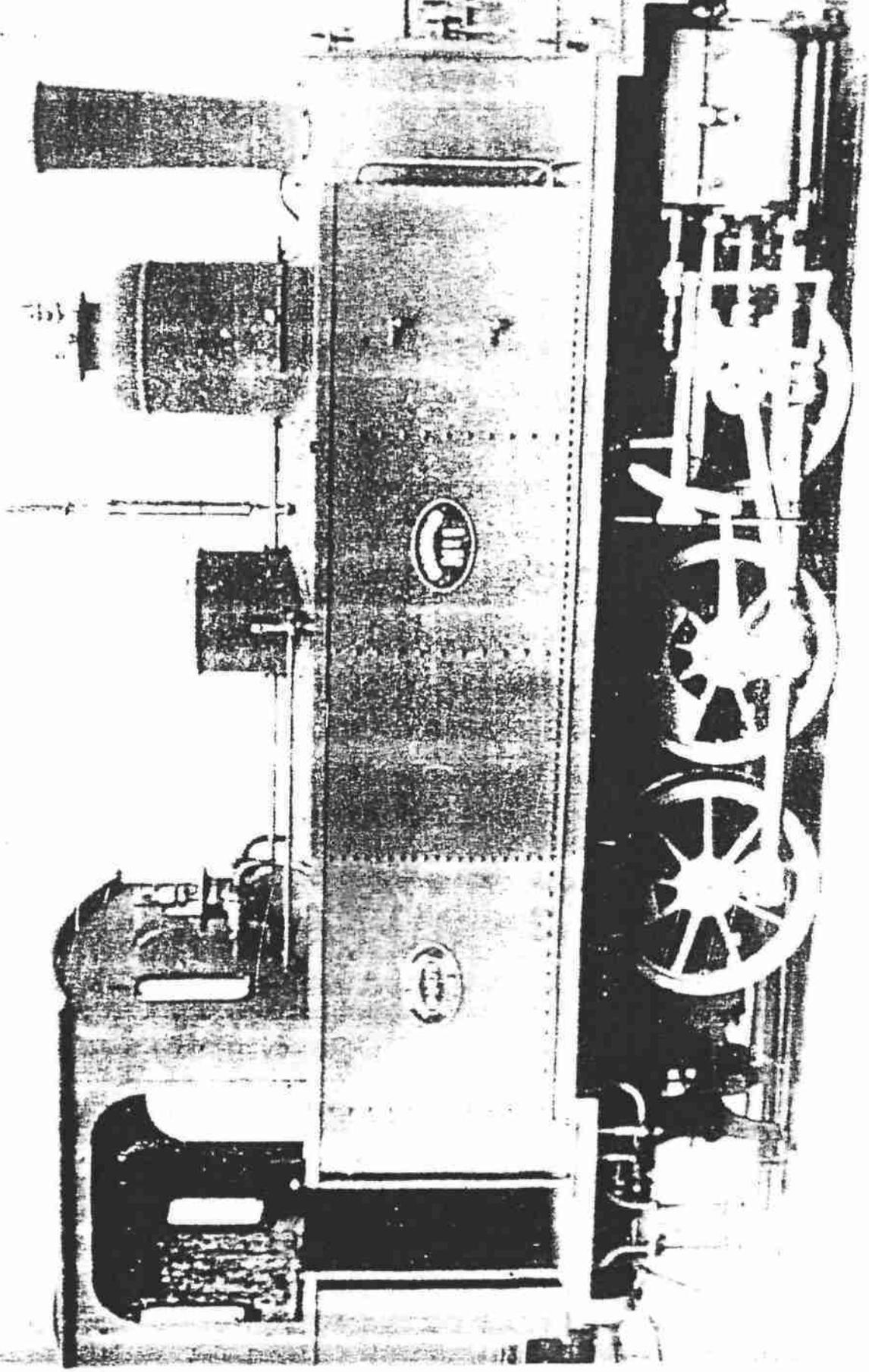
Aujourd'hui, la trace la plus visible du chemin de fer de Légé se situe à Pont-Saint-Martin où, outre les remblais, on peut reconnaître deux ponts, l'un sur l'Ognon, l'autre sur un ruisseau en dépendant, en amont du bourg, ouvrages détenus sans utilité autre que pour les promeneurs (près du village de la Basse-Ménantie). A la Chevrolière, on reconnaît un ouvrage semblable sur le ruisseau de la Chaussée. Naguère, la gare des Sorinières était encore parfaitement reconnaissable, l'on pourrait trouver bien d'autres traces de ce passé.

Nul n'a décrit, semble-t-il, sur ce « tortillard », semblable à tant d'autres qui parcouraient les campagnes françaises. L'auteur bretonnant Xavier Grall a écrit dans son ouvrage « Les vents m'ont dit » à propos d'un des trains finistériens : « *Quel engin !* ». *Avec sa rageuse petite loco verte et noire, avec des wagons en bois prolongés de marquises, il tenait du fiacre et de la malle-poste. Les lignes s'engageaient dans les campagnes perdues du Finistère. Le train frôlait les fontaines, les hameaux, les haies, saluait d'un coup de sifflet les garde-barrières, les vagabonds, les moissonneurs. A l'intérieur, toute une démocratie rurale transportait, pour les marchés et les foires, beurre, œufs, lapins, volailles. Il n'était pas rare de voir les coqs s'égosiller dans les compartiments. On parlait haut à cause du bruit de la machine, surtout dans les descentes ! Dans les côtes, il y avait d'inquiétants silences ! La monterait-il, la rampe, le tuf-tuf ? Parfois, on s'arrêtait à des stations imprévues : c'est que les mécaniciens, assoiffés, lampaient un coup de cidre chez un copain. A la bonne vôtre ! Et l'on repartait ... D'un village l'autre, d'une buvette l'autre. Quel voyage ! C'était au temps où le chêne s'arrangeait avec le fer, le tilleul avec la loco et la malice ouvrière avec la patience paysanne. »*

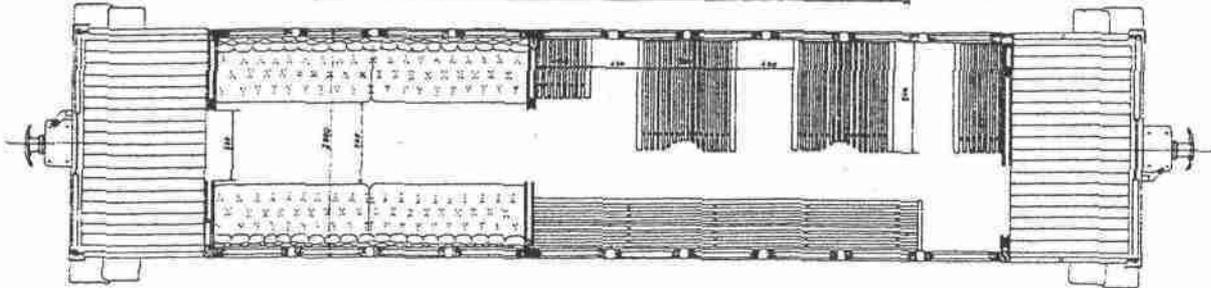
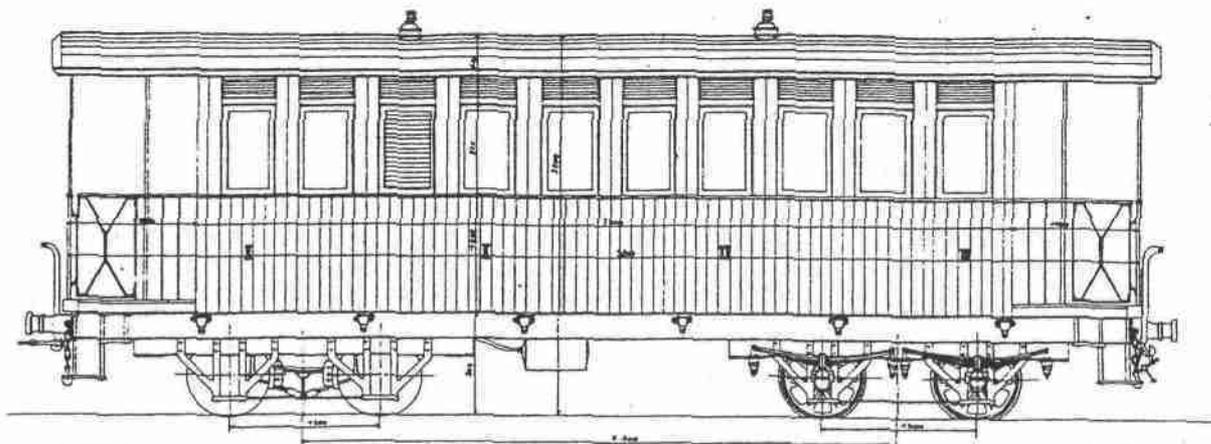
Le train de Legé, lui, n'avait pas à craindre les descentes et les côtes.

Michel KERVAREC

Une locomotive 030 SACM de type 104, de celles qui circulaient à la fin du XIX^e siècle sur la ligne Nantes - Legé.

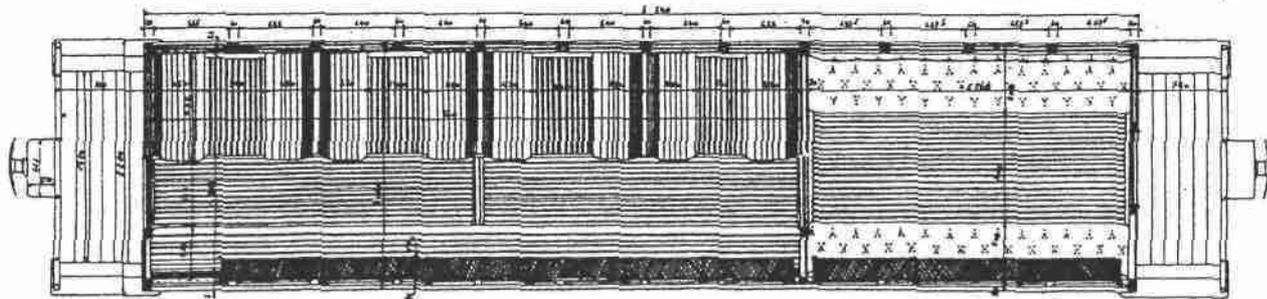
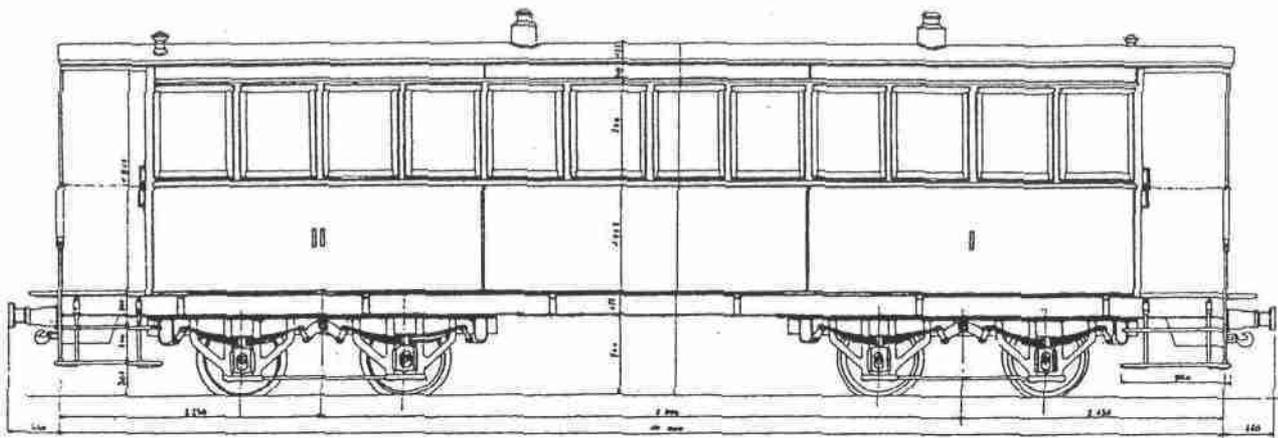


Extrait de « Le chemin de fer de Nantes à Legé et à Rocheservière », Magazine des Tramways à Vapeur et des Secondaires, n° 30, 1984.



Plan de la voiture mixte à boggies type ABb 51-53 (Echelle 1/60^e)

Dessin J.P. SOUDET



Plan de la voiture mixte et à 2^e Classe à boggies type T.I.V. (Echelle 1/60^e)

Dessin J.P. SOUDET

Extrait de «Le chemin de fer de Nantes à Legé et à Rocheservière», Magazine des Tramways à Vapeur et des Secondaires, N°30, 1984

Nantes, le 31 Décembre 1903

On est prié de rappeler
en marge de la réponse les
indications ci-dessous.

OBJET :

Chemin de fer
de Nantes à Legé
Gare
de Pont-Rousseau
Eclairage
Demande du Conseil
Municipal
de Rezé

Le Préfet de la Loire-Inférieure
à Monsieur le Maire de Rezé,

Par délibération du 1^{er} Septembre 1903, votre Conseil Municipal demande l'éclairage au gaz des abords des gares de Pont-Rousseau, Réseau de l'Etat et ligne de Nantes à Legé, les Cours et le Chemin privatif étant en assez mauvais état et difficile d'accès.

En ce qui concerne la gare de la ligne de Nantes à Legé, M. les Ingénieurs du Contrôle font observer qu'elle est éclairée jusqu'à 8^h du soir au moyen de fortes lanternes à pétrole.

Les lampes des passages à niveau également à pétrole et d'un modèle employé dans l'éclairage public ne sont éteintes qu'après le passage du dernier train, conformément au règlement.

L'éclairage est donc assuré dans les meilleures



Conditions possibles, la substitution du gaz au pétrole constituerait une forte dépense d'installation sans donner un meilleur résultat!

Quant au mauvais état du Chemin privé dont le plaignant a fait le Conseil Municipal de Rezé la partie comprise entre le passage à niveau du Chemin de Grande Communication N° 81 et l'entrée de la gare de Cont-Foussseau, dont la Compagnie d'intérêt local a l'entretien est en très bon état. Ce Chemin a été repavé à nouveau l'avant-dernier hiver et un Cantonnier est chargé de l'entretenir.

Dans ces conditions, j'estime avec M. l'ingénieur, que la réclamation relative à la gare de Rezé ne paraît pas fondée.

Je vous prie de vouloir bien en donner avis à votre Conseil Municipal, en lui faisant connaître que j'ai transmis la dite délibération à l'administration des Chemins de fer de l'Etat.

Pour le Préfet,
Secrétaire Général délégué,

Morts pour le Roy et pour l'indépendance de l'Amérique

III – D'AMÉRIQUE AUX INDES

● LA BAIE DE LA CHESAPEAKE

En mai 1781, la situation en Amérique est la suivante : A la tête du corps expéditionnaire français, la Fayette, qui a été envoyé en Virginie par Washington pour contenir les Anglais qui tiennent le sud et la baie de la Chesapeake, attend vainement des renforts qui ne viennent pas. Le 27 mai il évacue Richmond tandis que les troupes anglaises de Cornwallis franchissent la James River.

Barras de St Laurent, marin éprouvé venu relayer Rochambeau à Newport accepte le 28 mai de se mettre avec quatre cents hommes à la disposition de l'amiral de Grasse plutôt que de se replier à Boston et d'attendre comme il lui avait été commandé. Le 12 juin tandis que la Fayette, qui a enfin reçu des renforts américains tient en respect Cornwallis, l'expédition française quitte Newport vers le sud. On ne laisse que six cents hommes à un brigadier, M. de Choisy pour défendre les ouvrages qui y ont été faits.



Le Vent d'Amérique

Trois semaines plus tard, une armée constituée de 5000 Français et de 3000 Américains arrive à Philippsbourg. La marche de l'armée française frappe les Américains par son ampleur et sa majesté. C'est la parade d'un ordre militaire façonné par dix siècles¹. L'armée française traversait l'Amérique dans le plus grand ordre et dans la plus grande discipline, prodige dont l'armée anglaise, ni l'armée américaine, n'avait jamais donné l'exemple.

Une nouvelle phase de l'offensive franco-américaine commence lorsque, le 28 juillet, l'amiral de Grasse qui avait jeté l'ancre au Cap français² (St Domingue) aux îles sous le vent,

¹ « Le Vent d'Amérique » par C. Marceron.

² Un Rezéen, Jean Allain décède à cette époque à l'Hôpital du Cap français.

s'embarque à son tour à la tête des régiments des îles : Gâtinais, Royal-Marine, Agénois, Brissac, Barrois, Béarn et Touraine, au total 3000 fantassins, 100 artilleurs, 100 dragons, 10 canonniers avec leurs canons de siège et des mortiers. Initialement, De Grasse devait prêter main forte aux Espagnols, alliés des Français, pour conquérir la Jamaïque. Il prenait sur lui d'embarquer ses troupes pour la baie de Chesapeake pour renforcer l'action franco-américaine.

Le 30 août, les 26 vaisseaux de De Grasse arrivent sans encombre en vue « des caps de la Virginie », à l'orée de la Chesapeake. Pendant que les troupes de l'amiral débarquent à James Island et font la jonction avec la Fayette formant une armée de 8000 hommes, l'armée de Washington arrive, avec Rochambeau à Philadelphie.

Une des plus grandes batailles de la guerre d'indépendance américaine allait pouvoir s'engager.

Le 5 septembre des vaisseaux anglais des amiraux Graves et Hood arrivent à leur tour à l'entrée de la Chesapeake où ils cherchent à enfermer la flotte française, voire de la détruire.

La première offensive de la bataille, la plus ardue peut-être, se livre contre le vent. Et elle est remportée par « l'Auguste », un énorme cachalot-pilote de 80 canons commandé par Louis de Bougainville lui-même, qui a dû pour quelques temps retarder ses travaux d'exploitation et d'analyse de ses voyages ! Un jeune marin rézéen, André Erteaud est à son bord qui trouvera la mort dans ce combat. Mais la victoire est acquise ... en trois quarts d'heure par l'escadre bleue et blanche de Bougainville avec le Languedoc, le Citoyen, le Glorieux, le Souverain, le Diadème et le Médée qui suivent l'Auguste.

Victime de ses atermoiements l'amiral anglais Graves perdra la seconde offensive en début d'après-midi, la même journée. Les Anglais ont 90 morts et 246 blessés. Les Français 60 morts et moins de 200 blessés. Mais la bataille ne sera définitivement gagnée qu'au bout de cinq jours de combats. C'est le 9 au soir que l'amiral Graves hissera le signal de la retraite générale et retournera vers l'Hudson. De Grasse retourne dans la Chesapeake où les soldats « insurgents » et Français ont l'impression d'assister au miracle de la multiplication des bateaux : profitant de l'empoignade des deux grandes flottes, douze vaisseaux de ligne et dix-huit transports, chargés de troupes et de l'artillerie de siège laissés à Newport, se sont glissés le long de la côte comme une vulgaire entreprise de cabotage venant du nord. Barras de St Laurent a été fidèle au rendez-vous !

Du 6 au 19 octobre 1781 une autre bataille allait être décisive, celle de Yorktown.

● LA BATAILLE DE YORKTOWN

Le siège de Yorktown fut mené rapidement, parce qu'on craignait un retour offensif des flottes anglaises et que l'amiral de Grasse se déclarait pressé de l'hivernage aux Antilles.

Dans la nuit du 14 au 15 octobre, Rochambeau donne ordre d'assaut pour enlever les redoutes ennemies. La Fayette et Vioménil, assistant les Américains Laurens et Hamiltons, donnaient l'assaut. Une fois les deux ouvrages conquis, on put amener des canons qui permettaient d'envoyer des boulets à l'intérêt de Yorktown. La reddition devint inévitable – Cornwallis n'entreprit pas moins une sortie héroïque dans la nuit du 15 au 16 octobre.

Mais le 17 jugeant inutile de prolonger la résistance, il envoya un parlementaire. Le 19, on signa la capitulation. Les conditions imposées à Cornwallis furent très dures et le général se déclara malade quand il fut question de lui faire rendre son épée.

Les Anglais avaient perdu 353 hommes et comptaient 2000 blessés. Les Français n'avaient « que » 86 morts et les Américains 88, ce qui est relativement peu par rapport aux effectifs engagés, 9000 soldats français, 7000 Américains, auxquels il faut ajouter les 20000 hommes des flottes françaises. Parmi les victimes, il faut dénombrer plusieurs Rézéens : René Guy et Jean Olive « décédés sur le Magnanime », Guillaume Ollive « décédé sur le Scipion ». Yorktown ne mettait pas fin à la guerre. Elle se prolonge encore pendant dix-huit mois ; mais sans espoir pour les Anglais.

● DES ANTILLES AUX INDES

Plusieurs combats devaient émailler cette période. Parce que cette guerre est d'abord une guerre contre les Anglais, le sol américain n'est pas le seul théâtre des opérations.

Au début de 1782, Gibraltar, loin d'être tombé, paraissait devoir justifier ce renom d'inespugnabilité que devait lui conserver l'histoire. Le fort Philippe tenait encore à Minorque. La Jamaïque restait toujours à conquérir.

Le 4 février, le fort Philippe capitula enfin. Minorque redevenait espagnole³. Les Franco-espagnols commandés par le Français Guichon et l'Espagnol Cordoba se livrèrent au cours du printemps à plusieurs opérations contre les corsaires et les croiseurs ennemis afin de les empêcher de paraître à l'entrée de la Manche. Le 25 juin, ils rencontrent un convoi anglais en route pour le Canada et Terre Neuve et lui enlèvent 18 de ses bâtiments.

A l'autre bout du monde, une autre bataille devait se mener également au printemps 1782 : celle de Providien près de Ceylan où l'amiral français Suffren conduisait une expédition aux Indes. A l'origine une diversion dans la guerre franco-américaine contre les Anglais. Une vraie bataille navale que Suffren remportera face à l'amiral anglais Hughes : il a cassé le Morgue des Anglais aux Indes⁴. Un Rezéen y a laissé sa vie : Sébastien Bessac « mort au service du Roi dans l'Inde ». Pendant ce temps, aux Antilles, De Grasse répare ses vaisseaux après quelques petites batailles navales dans les îles. Plusieurs îles, St Eustache, St Martin, St Barthélémy ont aussi été enlevées. Deux Rezéens décèdent lors de l'un de ces combats, le 18 février : Gabriel Lorent et Jean Pouty. De Grasse a reçu le renfort de Guichon avec une mission, conquérir la Jamaïque. De son côté, l'Anglais Rodney avait pour mission de reconquérir la Grenade, d'attaquer la Martinique, la Guadeloupe et St Domingue. Les deux « géants » devaient se rencontrer le 12 avril, près des Saintes. Un duel d'amiraux dont le Français devait se retirer défait cette fois après une fausse manœuvre, un demi-tour inopportun des vaisseaux français ! Le carnage est important : 2000 morts. Les Français qui, depuis Yorktown, commençaient à crâner, en rabattront et les Anglais se prépareront plus détendus aux négociations de paix. L'expédition française regagne la France. Les Rezéens Pierre Isaac Brie et Jérôme Ollive décèdent à l'hôpital St Louis de Brest, Fidel Chauvelon à celui de Rochefort. D'autres ne sont pas revenus au pays : Jacques Flamant est décédé à Boston, Jean Artaud sur « l'Amphitrîte », une régates de 20 canons armée par Beaumarchais et vendue au Roi en novembre 1781.

Les retours s'échelonnent bien après le traité de paix signé le 3 septembre 1783 et l'indépendance ainsi reconnue des Etats Unis. André Aubin était encore à l'hôpital de Fort Royal lorsqu'il décède le 11 décembre 1782 tandis que son compatriote Jean Delaunay décède, lui, le 29 juin 1784 sur le « Fortuné » au retour de l'île St Marc.

C'est bien 34 Rezéens (*et non 33 comme il avait été précisé au début de cette série d'articles*) qui donnèrent leur vie « *pour le Roy et pour l'indépendance de l'Amérique* ».

Yann VINCE.

³ « Histoire de la marine française » par R. Juan (1932).

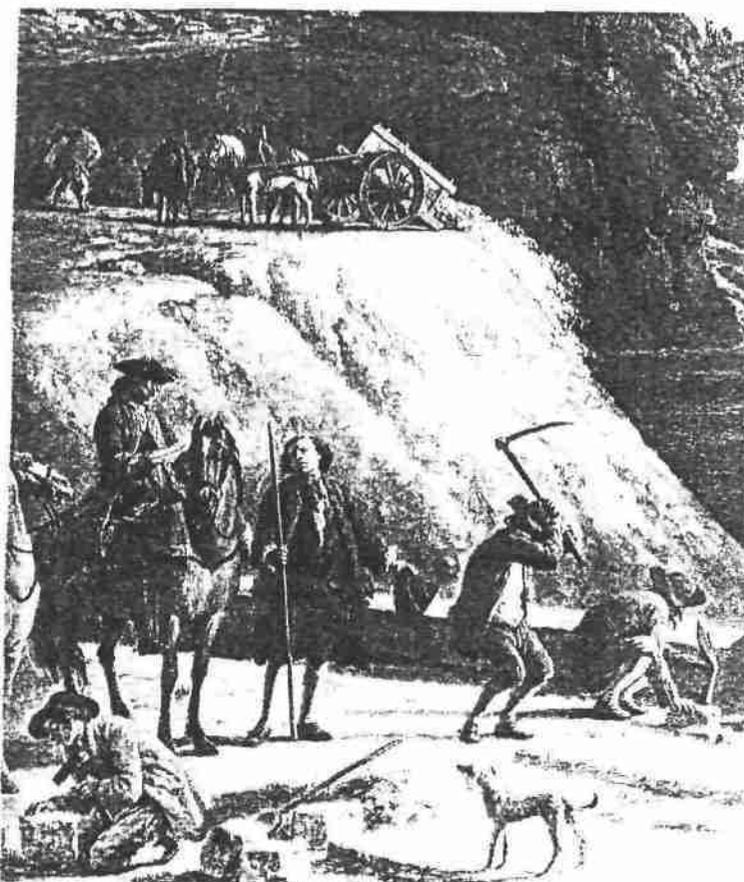
⁴ « Le bon plaisir » par C. Manceron

Quand le grand chemin de la Rochelle était une route nouvelle

II

COMME ON L'A VU DANS LE PRECEDENT NUMERO DE L'AMI DE REZE, L'AXE CONSTITUE PAR LES RUES JEAN JAURES ET ARISTIDE BRIAND DANS SON TRACE ACTUEL DATE DES ANNEES 1770. C'est en effet à cette époque que l'ancien grand chemin royal du Bas Poitou jusqu'alors assez tortueux connut l'alignement que durant des générations de Rezéens ont dénommé *route de la Rochelle*. Route royale à l'origine, puis nationale, la Révolution venue, son état ne la rendait pas pour autant très carrossable notamment dans sa partie ancienne, au sud.

En 1790, c'est l'administration du District de Nantes (déjà) qui entreprend des travaux d'empierrement de cette route qui n'est encore qu'un grand chemin et est bien peu digne de son classement comme route nationale.



La construction d'une route (détail).

Tableau de Joseph Vernet. Le Louvre, Paris.

A la demande du district, la municipalité de Rezé dresse le 4 mars 1791 procès verbal de « l'état du chemin de la Rochelle (...) des limites de la paroisse au milieu du village de Ragon, cette partie a été bien empierreée ; (...) de ce village au milieu de la lande (du Chêne) Creux et châtelier, cette partie n'a point été empierreée sur la longueur d'environ 310 toises⁵ le surplus de cette partie d'environ 20 toises, légèrement empierreée de sorte que cette partie d'environ 50 toises se trouve en très mauvais état et presque impraticable ; (...) la 3^{ème} partie finissant aux trois moulins sur 50 toises apparaît également légèrement empierreé et 19 toises non empierreées ; (...) enfin les douves et fossés sont bien dégraissés et creusés et les banquettes réparées ».

⁵ Environ 600 mètres, la toise représentant un peu moins de 2 mètres.

A l'évidence les travaux effectués par l'entrepreneur, un nommé Samson, laissaient à désirer ! Aussi les administrateurs du district de Nantes confièrent-ils à un nouvel entrepreneur des travaux si mal conduits.

Le 27 mai 1791 l'un des administrateurs du département cette fois, le sieur Sottin, vint en personne se rendre compte de l'état « *du grand chemin de Nantes à la Rochelle sur la tâche⁶ de la paroisse de Rezé, à l'effet de constater des ouvrages qui y ont été faits par le sieur Lauzon, adjudicataire desdits ouvrages.* »

De fait, il semble bien que cette fois l'empierrement est bien réel puisqu'aucun nouvel échange de courrier ne s'ensuit entre la municipalité, le district et le département.

Las ! L'année 1792 devait voir une nouvelle détérioration de la situation. Le 22 décembre, l'administration du département constatait que les Rezéens avaient trouvé une autre utilisation à la route nationale : « *des particuliers se permettent de tirer de la pierre sur le grand chemin de la Rochelle* ». Et les administrateurs d'enjoindre le district de Nantes d'enquêter sur le sujet afin de mettre fin à ce délit manifeste.

Malheureusement, il est à craindre que les événements de cette époque ne contribuèrent guère à faire aboutir l'enquête, mais ont plutôt contribué à aggraver la situation : l'état de guerre fut à son comble en 1793 lorsque les « Vendéens » levèrent leur armée contre la République. Fin juin, le siège de Nantes provoqua l'arasement presque complet du faubourg de Pont-Rousseau. Bientôt les Républicains installèrent leur camp aux Naudières dans les fameuses landes que traverse alors la route de la Rochelle.

Si la guerre à l'intérieur contribua sans nul doute à remettre en cause les efforts des administrateurs locaux pour doter leur route nationale d'une voirie digne de ce nom, la guerre à l'extérieur et les besoins de l'armée nécessitaient pourtant des routes carrossables.

Ainsi le 4 Messidor an III (juin 1795) « *l'administration (départementale), constatant combien il est intéressant pour la marche des troupes et le transport des munitions de guerre soit pour l'approvisionnement de l'armée, soit pour le commerce et l'agriculture, que les routes qui traversent le département soient promptement réparées et rendues viables, arrête à la demande des comités de salut public, des travaux publics et des transports des postes et messageries qu'il soit effectué lesdits travaux.* »

Si cet arrêté est alors bien transmis à la municipalité de Rezé, il est à peu près certain que celle-ci ne lui donna pas de suite. Non seulement l'état des finances ne le permettait sans doute pas, les contributions ne rentrant plus depuis les événements de 1793, mais la municipalité elle-même désorganisée et en but au climat d'insécurité permanent qui règne alors dans le sud Loire – c'est l'époque où 9 paysans rezéens sont assassinés – était incapable de prendre quelque initiative que ce soit. D'ailleurs son maire est bientôt suspendu par les autorités et la municipalité ne se réunira pas une seule fois entre octobre et avril 1796.

De fait il faudra attendre le retour au calme sous le Consulat puis le Premier Empire pour envisager de reprendre des travaux de voirie route de la Roche. Mais ceci est déjà une autre histoire.

(A suivre).

Yann VINCE

⁶ Le territoire.

Eloi Guitteny, charrois et chemin de fer

ELOI GUITTENY (1892-1981) ÉTAIT FORGERON A SAINT-HILAIRE-DE-CHALEONS OU IL AVAIT SUCCEDE A SON PERE ET SON GRAND-PERE. COMPAGNON, IL ÉTAIT AUSSI AMOUREUX DE SON PAYS, LE PAYS DE RETZ, QUE DE SON METIER. Il fut un des promoteurs du musée de Bourgneuf. Il était soucieux, entre autres, de l'intérêt de conserver la trace du parler local qu'il savait voué à disparaître dans l'usage. A cette fin, il publia « *Le vieux langage du Pays de Retz* », lexique de ce parler, dans le journal le Courrier de Paimboeuf, à partir de 1964, puis livre en 1970, paru aux éditions Plaisance. Cet ouvrage vient d'être réédité par les soins de Monsieur Pierre Gauthier aux éditions Siloë.

Parallèlement, Eloi Guitteny avait publié des billets hebdomadaires entre 1972 et 1975 dans Sud-Loire puis, de 1976 à 1980, dans le Courrier de Paimboeuf, en parler local, avec un talent de conteur remarquable. Ces billets ont été réunis par Monsieur Gauthier dans un ouvrage publié en 1991 à Gesté Editions sous le titre « *Chroniques inédites d'un vieux Paydret* ».

Je ne suis pas un spécialiste des parlers locaux et je ne saurais dire ce qui différencie le langage de Saint-Hilaire de celui pratiqué autrefois à Rezé et depuis longtemps disparu, mais il était forcément assez proche et beaucoup d'entre nous reconnaîtront des expressions entendues naguère – pour ma part à Vertou – dans les récits joints ci-après. J'ai choisi des textes en rapport avec les transports puisque, par ailleurs, j'évoque le train Nantes-Légé. Là, les textes 88 et 89 n'en forment qu'un seul en réalité et nous révèlent le rôle des rouliers encore bien réel dans les années 1920 puis peu à peu supplanté par le camionnage. Mézi (désormais), comme l'écrit Guitteny, le roulage était appelé à disparaître. Il survécut jusqu'au lendemain de la dernière guerre et les Nantais qui ont vécu cette époque se souviennent des plateaux ou tombereaux de l'entreprise Grandjouan tirés par des chevaux si faméliques qu'on disait qu'ils devaient être nourris avec des ordures. Eloi GUITTENY eut pu en faire un de ses textes, mais, à Saint-Hilaire, assurément, on avait plus d'attention pour les bêtes, ce que nous prouve le récit joint.

Michel KERVAREC.

88 à Nantes

Crevez-mé si vous v'lez, le méquer de commissionnaire ç'até pas un jeu de quenettes. Su le compte de la fabrique de 1760, à Saint-Hilaire, c'até Bossis qui faisé ça, oul'é marvail : « Port de 6 bouteuilles d'huile à 5 sous pièce : 30 sous. »

Gn'avé pas rin que de l'huile à charreyer, mé des grous brins : un confessional ; le pouv' chevaou, i d've en aouère tot son fail à triner ça dampis Nantes su qués faillies routes piennes de trous et de bosses.

Dans mon jène temps ç'até le père Batard qui faisé ça, après li, ses gars ; le jeudi tantout fallé aller à St-Cyr et à Frénail cri les commissions avec le p'tit ch'vaou. A 10 heures do sère la grouse jement, al até dans les brancard avec déjà ine bonne charge, des barriques de vin, des sacs de patates. Pour les gars de par chez nous qu'ation à Nantes, i faisient oussi le coumarce de gibier, les chasseux, i leu z'apportiont yèves, peurdrix et lapins. Faillé compter eteur rendu pas avant 8 heures, laisser r'pousser la baite avant de livrer, gn'avé des gars qui portiont les billets en ville et pis le sère donniont la main à charger les 2000 kilos dans la grouse charrette. A Pont-Rousseau, ine petite halte pour souper et pis faire buffer la j'ment. Gn'avé ine ieue de faite, ou n'en resté 7 à faire, je ouérons ça le perchain jour.

(9 mars 1974)

89 Retour

A 8 h do sère, en route ! Le commissaire chargeail à morte charge ; i faisient route à deux, Ch'mérail et Saint-Hilaire, des ch'vaoux qui connaissiont la route et qui saviont tenir leu drète, les gars, i peuviont ronfier de bons coups sous la grande bâche. Mé dame quand la charge al'éte forte pour la coûte de Port-St-Père, faillé arrêter ous'tout le pont, dételer un ch'vaou et pis coubier davant ; arrivails à l'église fallé r'quemincer la manœuvre pour l'aoute. Bé des foués quand ça aquegné trop fort, il ationt obligeails de réveiller le maréchaou qui resté à mi-côte et qui s'fésé jamais peurier pour se l'ver, i leu payé encore un verre ou cul de sa barrique.

Avec tot ça oul'éte 4 H dou matin quand le père Camille, i peuvé se mette dans les barnes ; à souleuil levail m'en avé déjà qui veniont ouair si i leu z'avé beune amenail leu marchandie ; allez don ouair si ç'até l'moument pour li de ronfier dans lon lét, la matinaille, a s'passé à livrer le bourg, la ressaïlle St-Cyr et Frénail, après ça – crevez-mé, le gars, il até pas en émas de danser, mé de dormir sus ses deux orailles.

En 25, le gamion a rempiaçail la j'ment qu'até pas bézante à ferrer ; aouigné des sacrés coups, la bougresse. Ané qu'il é-t-aboute, le père Camille, i parle encore de yelle avec fiertail, al'aré fait la route de Nantes sans cocher. Son gamion, i n'en aré jamais fait outant.

(16 mars 1974)

181. L'eau pour les locos

En 1875, la ligne Nantes-Pornic, al' até inauguraille, tot l'monde, il'aviont grand pour de qués trains et pis ! veuillont pas lés ouaire passer chez ieux.

Chez nous vers la gare, lés sources, al'ationt pas beune leuoin, ça fait que ça fourmissé de l'éau pour qués locomotives qu'ationt gourmandes et pis qui beuviont dur et beune souvent.

D'abord, c'é t'à bras que dés journayers, i pompiont de l'éou à longue dou jour pour que gn'ai-je teurjous de l'éou dans quale grande tonne.

J'é connu le père Bichon qu'avé étail yun des premiers ; quand j'até jène, i porté encore le nom de Pompier. Après ça, il'avont installail un moulin de la gare et pis un deuxième pus tard.

Quand ou fésé dou vent, ç'até ieux qui pompiont, mé quand ou n'en fésé pas, tot até à sec.

C'até ine petite chauguère à vapeur qui pompé, le père Gourdon, ç'até li l'chauffeur, queme ça gn'avé teurjous de l'éou dans la tonne quand même que ça venté pas. Le père Gourdon, il avé teurjous quoqu'un caté li pour le désennouer ; il leu raconté sés histouères de chasse, qués yèves qu'i descendé la nêt quand gn'avé dou quiaire de lune, c'até pas qu'mode pour lés gardes de le bézer à la chasse.

La pompe électrique, al' a rempiaçaille tot ça, al'é inutile à son tour. Les diesels, a beuvont pas d'éou.

184. Le comte et le train

Ou m'a t'arrivail dans més chroniques de parler dou défunt Comte Guèstave de juigné (1825-1900), il a étail maire à peine 6 ans, mé il a fait faire grous d'ouvrage, dés routes point d'malaise, mette le cimenquère qu'até tot outour de l'église à la piace eyours qu'il é à c'heure-ci, et pis encore faire passer le train à St-Hilaire.

Dans beune dés endrèts, i veuillont pas de quou train, il a yu, li oussi, bè de la peine à faire accepter ça à sés conseilelrs ; gn'a yu rin qu'ine voix de majoritaille, mé dame il avé prêchail l'exemple, il avé donnail tot l'terrain pour la gare et pis pour lés lignes de Pornic et de Paimboeu, dampis la Pte Davière jusqu'à la Charpentrie et pis ou Cartron.

Mé dame, j'é vu dire bé dés fouès que quand i s'en v'né dou Bas-Rouaou pour prendre le train et pis qu'il até un p'tit en r'tard, i disé à son cocher de faire signe avec son fouète quand la machine al'arrivé en face l'allaille de son châtéou et pis là le chauffeur, i fésé ni guine ni deux, il arrèté son train pour Mossieu l'Comte.

Ou jour d'ané ça pourré pas mézi se faire.

Gn'avé ine barrière en exprès pour li. Gn'a quoques an-naïlles de ça, la garde barrière, a v'lé point mizi ouvrir quale 2^{ème} barrière. Hé bé ! Le Marquis qu'avé héritail la propeuriété, i fit bâtir ine belle petite mésonnette pour une garde barrière en exprès pour li.

A c'heure l'allail, al' a étail vendue à la commune et pis le monde, i passont teurtont par la même barrière.

L'apport de l'analyse des formes du paysage

NOUVELLE APPROCHE SUR LA TOPOGRAPHIE DE LA VILLE ANTIQUE DE REZE

L ETUDE CARTOGRAPHIQUE DU SITE ANTIQUE DE *RATIATUM* (REZE, LOIRE-ATLANTIQUE) MONTRE QU'UNE PARTIE DU PARCELLAIRE SITUÉ À L'EMPLACEMENT DE L'AGGLOMÉRATION GALLO-ROMAINE EST MANIFESTEMENT FONDÉE SUR UN MODULE CONSTANT ET REPÉTITIF. Cette singularité qui est perceptible le long de l'ancien rivage de la Loire, correspondrait en fait à la « fossilisation » de certains îlots urbains dans un paysage qui n'a pas subi les conséquences de l'action anthropique depuis l'abandon de la ville antique. Les recherches menées ces dernières années sur le terrain corroborent parfaitement l'hypothèse de la stabilité du parcellaire et permettent d'envisager la restitution théorique à partir de données fragmentaires d'un possible plan urbain.

L'intensification de l'urbanisation de ces quinze dernières années a considérablement modifié un paysage qui demeurerait encore rural au début des années soixante. Aujourd'hui, mis à part quelques îlots de verdure qui perdurent encore au sein d'un paysage semi-urbain, il est difficile pour l'observateur non avisé et sans une connaissance historique précise des lieux de discerner d'emblée la réalité de cette parcellaire relique altérée par la progression des réseaux modernes..

ÉLÉMENTS DE TOPOGRAPHIE

Rezé située sur la rive gauche de la Loire, au fond de l'estuaire (*fig. 1*), fait partie de cette catégorie urbaine des villes secondaires dont le rôle commercial prédomine largement l'économie antique en raison de l'importance du transit des marchandises par les voies maritimes et fluviales à cette époque. Sa position avantageuse au carrefour de voies de communications terrestres et à un point de rupture de charge des navigations fluviales et maritimes contribuera à l'essor rapide de la ville dès la fin de l'époque augustéenne.

Jusqu'à une date récente, nous avons substitué à la notion de « port » celle d'installations portuaires (appontements, grèves aménagées ...), réparties sur différents points de la zone de contact entre la ville et le fleuve. Des sondages récents réalisés à l'extrémité est du site, près de la chapelle Saint-Lupien, le long de l'ancienne berge ont permis de mettre au jour au nord d'un quartier d'activité commerciale (entrepôts de Saint-Lupien), parallèlement au fleuve, un quai qui atteste formellement la vocation portuaire de l'agglomération antique (*fig. 2*).

La ville est implantée sur le coteau de Loire au relief peu accentué. Le seul accident topographique notable se limite à une vallée peu encaissée (la Jaguère) parcourue par un ruissellement concentré dont le faible débit s'écoule vers la plaine alluviale. Cette vallée qui sépare les communes de Rezé et de Bouguenais offre une topographie en terrasse qui semble structurer une dynamique particulière à l'usage du ruisseau. Son cours qui scinde un quartier antique important aurait pu constituer un étier portuaire perpendiculaire à la Loire.

Si l'on ne connaît pas encore l'étendue exacte de la ville antique et l'intensité de son urbanisme, les données de fouilles les plus récentes (la Bourderie, rue Emile Zola) nous permettent d'ores et déjà de préciser ses limites au sud et à l'est. A la fin du 1^{er} siècle après J.C., on peut raisonnablement estimer que la zone urbanisée dense s'étend sur une surface moyenne de quarante à cinquante hectares, surface qui pourrait être portée à quatre-vingts ou cent hectares si l'on considère le développement des zones périurbaines. De ce fait, *Ratiatum* figure parmi les plus importantes agglomérations secondaires de l'ouest de la Gaule. Bien que de nombreuses fouilles aient été réalisées ces dernières années, plusieurs aspects de l'urbanisme antique demeurent inconnus. Il en est ainsi de la parure monumentale qui, à l'exception de quelques ensembles thermaux (thermes de la chapelle Saint-Lupien, de l'église Saint-Pierre et du Clos Saint-Martin) et d'un probable *fanum* (place Notre-Dame de la Blanche), reste difficile à localiser.

LA DOCUMENTATION DE BASE

Cette étude ne constitue qu'un état provisoire de la recherche. Les résultats sont essentiellement basés sur le recoupement et la comparaison des informations de terrain (données de fouilles) avec les données morphologiques fondées sur l'interprétation des documents cartographiques anciens (cadastre XIX^e). La recherche s'est orientée vers des zones qui revêtent l'avantage de présenter un parcellaire peu modifié depuis le XIX^e siècle auprès duquel nous disposons de « fenêtres archéologiques » (les Domus, la Croix Médard). (*Fig. 2*) qui permettent de confronter objectivement les différents éléments substantiels entre eux.

L'étude cartographique s'appuie en partie sur l'analyse morphologique des formes parcellaires du XIX^e siècle dont l'échelle au 1.1250^e offre l'avantage d'une vue globale, d'un seul tenant, de l'ensemble de la zone étudiée. Le cadastre actuel numérisé reste par principe le document sur lequel sont reportées les coordonnées géographiques (x, y, z), les données de terrain (voiries et bâtiments antiques). Il apparaît dès lors l'existence d'un décalage plus ou moins important selon le cas, entre les valeurs réelles de ces données et leur projection sur le cadastre XIX^e. Afin de réduire ce coefficient d'erreur, les feuilles cadastrales (XIX^e et XX^e) concernées par l'étude ont été reproduites sur format « Arc View », ce qui a permis le report précis en coordonnées Lambert de diverses données d'un cadastre à l'autre⁷.

⁷ Des relevés topographiques complémentaires ont permis de géoréférencer des sites anciens conservés en l'état.

LES DONNÉES CARTOGRAPHIQUES

L'étude cartographique de l'ensemble du site nous indique qu'une partie du parcellaire du XX^e siècle située à l'emplacement de la ville antique présente une structure isocline qui semble correspondre à un partage de l'espace agraire selon un modèle régulier dont la valeur métrique est très proche de l'*Actus quadratus romain*⁸. Cette modélisation régulière du paysage est particulièrement manifeste à l'ouest du centre bourg de Rezé dans les terrains du « Clos Saint-Martin », friches comprises entre la limite de l'ancien rivage de la Loire, le ruisseau de la Jaguère et la route des Couëts. Dans la partie méridionale du bourg, l'organisation orthogonale du parcellaire des « Jardins du Pinier » offre également un remarquable modèle régulier basé sur une métrique antique qui a fortement individualisé une partie du paysage jusqu'au XIX^e siècle.

A l'ouest de la Jaguère (commune de Bouguenais), l'étude cartographique montre que la trame bocagère qui occupait encore à la fin des années 1950 un espace important entre le « Fougan de Mer » à l'est et le « Bois Chabot » à l'ouest, était également construite sur un modèle identique à celui du « Clos Saint-Martin » de Rezé. La déstructuration ancienne d'une partie du paysage agraire (le Clos de la Cadouère) offre moins de points de comparaisons permettant la restitution d'une trame théorique.

Sur cette partie du site, la limite de l'ancienne berge fluviale apparaît lisiblement dans le paysage, sans altération majeure, ce qui permet d'appréhender sans ambiguïté la zone de contact entre le secteur alluvial et le relief (*fig. 2*). Cette planimétrie n'est pas aussi nettement perçue à Rezé. Si l'on excepte le secteur du Clos Saint-Martin, près des deux tiers de la frange nord du site sont occupés par un urbanisme déjà en place au XIX^e siècle (quartier des Roquios, le Goulet) (*fig. 3*), entrecoupé de carrières ayant fortement érodé la rive naturelle du fleuve. A Rezé, l'évolution du paysage n'a pas permis de conserver l'empreinte de la probable fossilisation urbaine gallo-romaine dans sa totalité. Le paysage compris entre le centre bourg, le Clos Saint-Martin et le Pinier a été profondément remanié à une époque ancienne. Dans ce secteur, la forme du parcellaire n'est plus conditionnée par la topographie du terrain mais par un axe de circulation sinueux qui constituait encore à la fin du XIX^e siècle, la route principale qui reliait Nantes à Paimboeuf par le bord de Loire. Les habitations groupées qui s'étirent le long de cette route génèrent des jardins attenants qui colonisent l'espace sur des surfaces plus ou moins importantes. Toutefois, ces nouveaux niveaux d'organisation du parcellaire n'ont pas effacé totalement les niveaux précédents qui persistent quelquefois sous des formes résiduelles. En général, ces dernières soulignent d'anciennes limites parcellaires remarquables correspondant à des terrasses aménagées ou de probables voiries.

⁸ L'*actus quadratus* romain est une unité de mesure adaptée à la cadastration antique : d'une valeur 120 pieds de côté, il est étalonné sur le pes *monetalis* de 0,296 mètre (soit un carré de 35,52 m de côté).

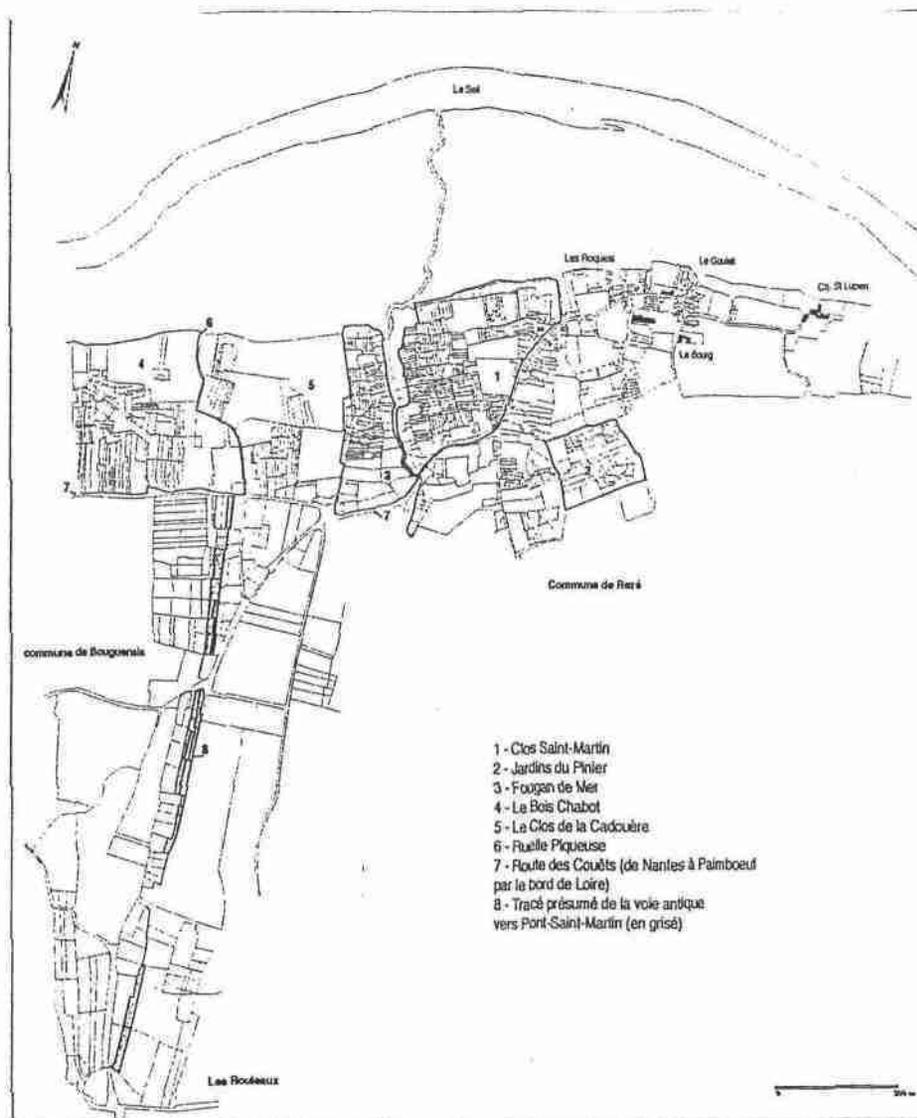


Fig. 3 Plan cadastral XIX^e siècle (Rezé et Bouguenais)

PRINCIPE DE MODÉLISATION

L'étude a révélé que des rythmes parcellaires réguliers rassemblant les parcelles en unités sensiblement carrées d'un module constant ponctuaient le paysage. La valeur métrique moyenne utilisée (de 30 à 37 mètres de côté) indique le recours à une unité de mesure adaptée à la cadastration antique.

A Rezé, l'organisation du parcellaire a conservé une structure de base dont la rigidité orthogonale marque fortement la trame paysagère actuelle. Sur le terrain, on constate que certaines « lignes de force » est/ouest se distinguent très nettement par la présence d'importantes ruptures topographiques. Plus généralement, les axes remarquables nord/sud et est/ouest persistent de manière statique en un réseau dense de sentiers de pénétration qui structurent le finage et servent de guide à la division géométrique du sol. Cette stabilité peut nous permettre, grâce à l'analyse formelle et métrologique de ce paysage, de mettre en évidence d'une part, le rôle primordial de l'occupation gallo-romaine dans la genèse de sa formation, d'autre part mettre à l'épreuve nos récentes connaissances scientifiques acquises concernant l'urbanisation antique.

Les parcellaires du « Clos Saint-Martin » et des « Jardins du Pinier » présentent des orientations dominantes identiques à l'ensemble des structures mises au jour dans une vaste « fenêtre archéologique » située dans la zone d'étude (Les Domus, la Croix Médard). La confrontation de la trame urbaine et du parcellaire ancien du XIX^e siècle permet de mettre en évidence la parfaite concordance du tracé des rues antiques attestées avec les axes parcellaires dominants. Cette corrélation garantit la fiabilité des résultats obtenus. Elle exclut toutes immixtions dues à un concours de circonstances ou à des facteurs statistiques non décelables.

VERS UN PLAN URBAIN POSSIBLE

Si le parcellaire présente toutes les probabilités d'avoir conservé une structure stable depuis l'Antiquité, il est donc probable que les limites directrices qui le rythment puissent matérialiser la « fossilisation » des îlots urbains et des voiries qui les confinent. On pourrait donc dire en simplifiant les choses que l'organisation de la ville antique de *Ratiatum*, telle que nous la percevons dans ce paysage, reste une notion qui se réduit à un modeste schéma d'implantation des voiries délimitant des îlots dont on ignore le degré d'urbanisation. Les limites parcellaires dominantes est-ouest qui coïncident parfaitement en projection avec la trame viaire attestée, constitueraient alors l'ultime trace des rues antiques réduites à des sentiers interparcellaires d'à peine 1 mètre de largeur (fig. 4). Le tracé de certaines rues nord-sud serait également conservé de la même manière. Leur continuité dans le paysage au sud de l'agglomération antique a dans certains cas généré un parcellaire très caractéristique qui permet de percevoir le tracé de certaines d'entre elles sur des distances importantes⁹.

Les données scientifiques issues des opérations de terrain ont permis de dégager un certain nombre de paramètres constants (matérialisation des limites parcellaires sous forme de rues, fossés et alignements de trous de poteaux) qui constituent autant de données fiables dont la comparaison et la concordance avec celles issues de l'étude cartographique permettent d'éviter une restitution systématique et excessive d'un probable plan urbain. Cette méthode qui favorise davantage l'analyse raisonnée permet de considérer objectivement un plan idéal et un plan réel, ce qui aboutit à une conception plus rationnelle de l'organisation urbaine théorique.

⁹ L'étude du cadastre du XIX^e siècle et des missions verticales de l'I.G.N. (1923, 1956) a permis de constater que l'une des principales voies antiques de *Ratiatum* vers le sud du Pays de Retz (vers Pont-Saint-Martin), était conservée du Clos de la Cadouère au village des Rouleaux sous la forme d'une multitude de parcelles en lanière d'une largeur constante de 10 à 15 mètres, reconnaissables sur près de 1 kilomètre de longueur. L'empreinte de cette voie antique persiste également sous la forme de sentiers linéaires dont les tracés suivent l'orientation dominante du parcellaire (fig. 4). Au nord, cette voirie s'intégrait parfaitement dans la trame urbaine présumée à l'est du village du Bois Chabot, au niveau de l'actuelle rue de la Ruelle Piqueuse.

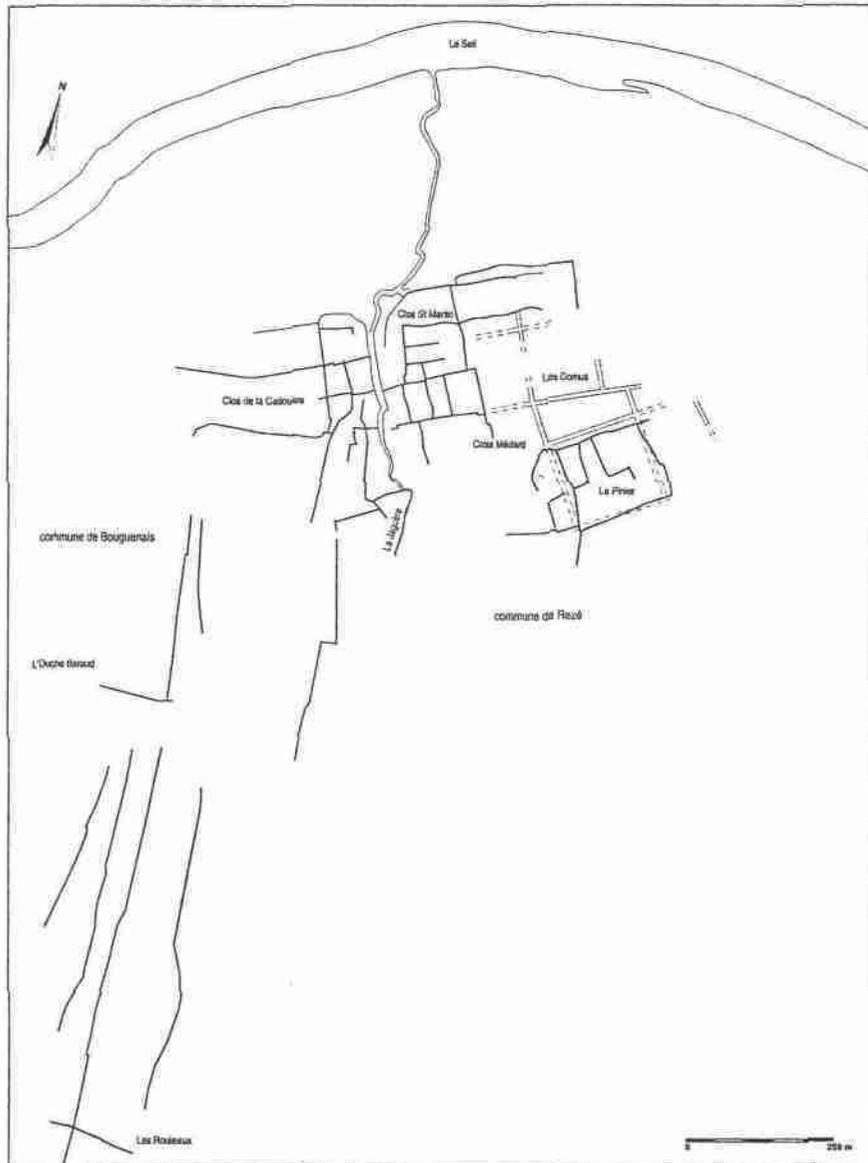


Fig. 4 Relevé des sentiers interparcellaires de circulation à partir des clichés verticaux de 1923 (I.G.N. 35964) et report sur plan cadastral du XIX^e siècle.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Deschamps S., Guérin F., Pascal J., Pirault L., 1992, Ratiatum (Rezé, Loire-Atlantique) : « Origine et développement de l'organisation urbaine ». *Revue Archéologique de l'Ouest*, 9, p. 111-127.

Lionel Pirault. *Archéologue*.

Bulletin d'adhésion

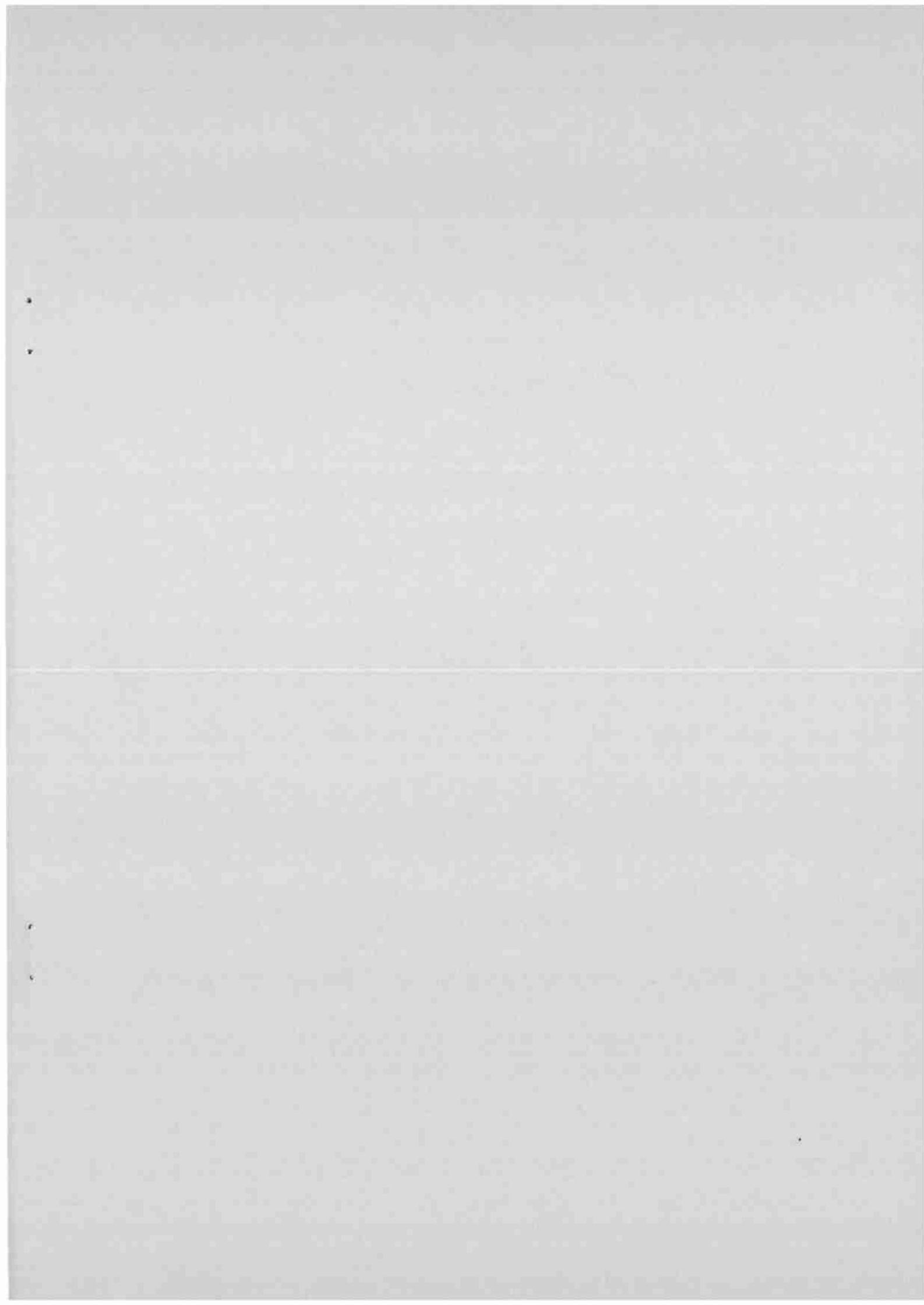
à la Société des Amis de Rezé

LA COTISATION ANNUELLE VOUS PERMETTRA DE RECEVOIR GRATUITEMENT LES NUMEROS DU BULLETIN « L'AMI DE REZE » DE L'ANNEE 2001 ET DE PARTICIPER AUX ACTIVITES DE L'ASSOCIATION DES AMIS DE REZE.

Nom	_____	Prénom	_____
Adresse	_____ _____ _____		
①	_____	e-mail	_____
<p><input type="radio"/> Adhère à la Société des Amis de Rezé pour l'année 2001 et verse la cotisation annuelle de 50 F (20 F pour les étudiants)</p> <p><input type="radio"/> Demande la fourniture des numéros antérieurs :</p> <p>N° _____</p> <p>Nombre de numéros _____ x 10 francs = _____</p>			
<p>Règlements uniquement par chèque à l'ordre de :</p> <p>La Société des Amis de Rezé (CCP 46323.74 F – Nantes)</p>			

*Nous rappelons que les textes
de cette publication n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.*

*Mise en page : ABS Rezé
Imprimerie : Mairie de Rezé
Responsable Bulletin : M. Fabien POUHEY-DICARD*



6500 123