

Construire leur accord. Ingénieurs des Ponts et Chaussées et paysans des îles dans l'estuaire de la Loire (XIXe-XXe siècles)

In: Genèses, 40, 2000. Fabrique des lieux. pp. 108-130.

Abstract

Forging Agreement. Engineers of the Ponts et Chaussées and Peasants in the Islands of the Loire River estuary 19th -20th centuries) : Whereas contemporary historiography has primarily analysed the role of the 19th century French State engineers in creating and unifying national territory, this article proposes to call our attention to their project implementation methods at the local level. Within the scope of the great channel-digging project in the Loire River estuary, the article gives an account of the complex interplay of local : actors. We discover that; far from developing relationships exclusively with local notables, the engineers needed to be on good terms with the small, peasants and forged an agreement with them that was indispensable for the continuity of the project:

Résumé

■ Yannick Le Marec: Construire leur accord. Ingénieurs des Ponts et Chaussées et paysans des îles dans l'estuaire de la Loire (XIXe-XXe siècles) Alors que l'historiographie contemporaine a surtout analysé le travail des ingénieurs d'État du XIXe siècle dans une problématique de création et d'unification de l'espace national, cet article propose de prêter attention aux modalités de mise en œuvre de leurs projets à l'échelle locale. Dans le cadre du grand projet de chenalisation de l'estuaire de la Loire, il s'agit de rendre compte du jeu complexe des acteurs locaux. On voit alors que, loin de privilégier exclusivement leurs relations avec les notables locaux, les ingénieurs ont besoin de s'entendre avec les petits paysans et qu'ils construisent avec eux l'accord indispensable pour la continuité du projet.

Citer ce document / Cite this document :

Le Marec Yannick. Construire leur accord. Ingénieurs des Ponts et Chaussées et paysans des îles dans l'estuaire de la Loire (XIXe-XXe siècles). In: Genèses, 40, 2000. Fabrique des lieux. pp. 108-130.

doi : 10.3406/genes.2000.1637

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/genes_1155-3219_2000_num_40_1_1637

CONSTRUIRE LEUR ACCORD

INGÉNIEURS DES PONTS
ET CHAUSSÉES ET PAYSANS
DES ÎLES DANS L'ESTUAIRE

DE LA LOIRE

(XIX^e-XX^e SIECLES)

Yannick Le Marec

Les grands travaux du XIX^e siècle constituent des éléments importants du processus d'étatisation de la société française. Ils répondent à des «impératifs de grandeur, de définition nationale, d'ordre social, d'unification du territoire»¹ et les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui les entreprennent participent à la mise en scène d'un territoire idéal² dans un jeu qui ne pourrait se lire qu'à l'échelle nationale.

L'analyse historique a privilégié cette problématique de la construction du national en se centrant sur les questions des réseaux de transport³, de l'aménagement de l'espace par les travaux publics et celui de l'industrie par la création d'un marché unifié⁴. Il est vrai que les ingénieurs des grands corps et particulièrement ceux des Ponts et Chaussées⁵ ont su mettre en évidence leurs capacités à réfléchir sur l'espace et à en rationaliser l'usage en répondant tout à la fois au souci de contrôler et d'amplifier les flux, voire «d'étendre la civilisation». Dans cette tâche, les ingénieurs d'État ont souvent rencontré l'assentiment des élites provinciales, urbaines et commerciales notamment. C'est bien le cas à Nantes où la volonté de continuer à considérer la ville comme un port maritime, voué au grand commerce transatlantique, a fondé les ambitions en matière d'aménagement.

1. Pierre Rosanvallon,
L'État en France de 1789 à nos jours,
Paris, Seuil, 1990, p. 221.

2. Marc Desportes et Antoine Picon,
*De l'espace au territoire. L'Aménagement
en France, XVI^e-XX^e siècle*,
Paris, Presses de l'École nationale
des ponts et chaussées, 1997, p. 58.

3. Bernard Lepetit,
*Chemins de terre & voies d'eau.
Réseaux de transports. Organisation
de l'espace*, Paris, Éd. EHESS, 1984.

4. Denis Woronoff,
Histoire de l'industrie en France,
Paris, Seuil, 1994.

5. Antoine Picon,
L'Invention de l'ingénieur moderne,
Paris, Presses de l'École nationale
des ponts et chaussées, 1992.

Les travaux effectués dans l'estuaire de la Loire répondent donc à ces objectifs généraux, mobilisant les énergies locales et nationales, pour convaincre de leur utilité, et les capitaux pour les réaliser. À travailler à l'échelle nationale on reste cependant sur l'idée que le projet de l'ingénieur ne peut se comprendre qu'à travers l'analyse des politiques d'aménagement ou celle de la carrière individuelle. L'étude monographique montre alors l'importance qu'il faut accorder à d'autres catégories d'acteurs (élites urbaines, économiques et administratives, chambres de commerce, hauts fonctionnaires, propriétaires terriens, autres membres des grands corps). Les débats qui accompagnent ces travaux de la fin du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle mettent en évidence les enjeux de pouvoir sur un territoire⁶. L'ingénieur des Ponts et Chaussées menant son projet d'aménagement n'y apparaît plus seulement comme un agent porteur de l'intérêt général, au service d'une politique étatique plus ou moins articulée avec les réalités du terrain et mettant en œuvre une rationalité qui dépasse la société locale. Il est un acteur du changement situé au point nodal de situations conflictuelles, contraint de concevoir ses relations avec les autres acteurs comme une « pratique articulée de l'intérêt général »⁷ et faisant « l'apprentissage du local »⁸.

C'est un jeu complexe où l'ingénieur est inséré dans des contraintes sociales à différentes échelles, soumis à sa tutelle hiérarchique, sous le regard de ses subordonnés et de ses collègues, surveillé par le préfet, subissant les multiples pressions des administrations communales, des propriétaires, grands et petits. Dans cette situation, l'ingénieur ne peut se contenter de la légitimité de son action et de l'expertise de sa parole pour mener à bien son projet⁹. Il doit surtout trouver rapidement des solutions aux multiples conflits qui ne manquent pas de survenir et éviter ainsi les situations contre-productives. En effet, les conflits ne constituent pas seulement des pertes de temps, ils peuvent aussi engendrer une perte de confiance de la hiérarchie dans le projet et conduire à la suspension de ce dernier. L'étude qui suit cherche donc à expliquer la manière dont les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont négocié la réalisation d'un chenal de navigation dans l'estuaire de la Loire.

Dans cet exemple, l'observation des situations conflictuelles devient un bon moyen pour comprendre la manière dont les grands projets fonctionnent : à coups de

6. Anne Vauthier-Vézier, « Nantes : le port et la Loire maritime. Une histoire culturelle de l'aménagement au XIX^e siècle », Nantes, thèse d'histoire, dactylographiée, 1998.

7. P. Rosanvallon, *L'État...*, *op. cit.*, p. 225.

8. A. Vauthier-Vézier, « Nantes... », *op. cit.*, p. 519.

9. Nathalie Montel, « Établir la vérité scientifique au XIX^e siècle. La controverse sur la différence de niveau des deux mers (1799-1869) », *Genèses*, n° 32, 1998, pp. 86-109. N. Montel montre que l'établissement de la vérité scientifique est un processus autant social que technique.

Illustration non autorisée à la diffusion

*Extrait de la carte IGN
Nantes 1/50000, 1986. © D.R.
Selon les normes actuelles, Couëron
est l'agglomération située au nord-
est. L'île Neuve est devenue l'île de
la Liberté. Ces terres sont toujours
des zones humides.
Un peu délaissées par l'agriculture,
elles sont en partie protégées
par une Zone de Protection Spéciale.*

petits arrangements, à chaque niveau de problème, aux différentes échelles d'intervention de l'ingénieur. À condition de «prendre au sérieux la parole des acteurs»¹⁰ et d'examiner soigneusement les «errements inventifs des agents»¹¹ dans leur apprentissage du local, il est alors possible de comprendre pourquoi, dans l'aménagement de l'estuaire de la Loire, les ingénieurs ont pu privilégier des relations avec les paysans propriétaires. Situation paradoxale qui met en scène deux mondes opposés, où les représentants d'une vision rationnelle d'un espace qui doit être aménagé travaillent à s'allier des partenaires obligés mais finalement intéressés.

Cette situation, à l'opposé des idéaux-types de la relation dominants/dominés ne peut émerger qu'à travers l'étude, au plus près du terrain, des dispositifs de fonctionnement social et des procédures de négociation mis en place par les acteurs. C'est aussi la relation d'un processus d'anthropisation d'un espace naturel : endiguement du fleuve, rattachement des îles aux rives par colmatage et comblement des bras secondaires. L'enjeu est d'importance puisque cet exemple permet d'expliquer la construction d'un équilibre social et économique qui est resté valide pendant plus d'un siècle. Alors que, depuis vingt-cinq ans, les conflits se multiplient dans l'estuaire de la Loire entre aménageurs et protecteurs, il semblait

10. Bernard Lepetit,
«L'histoire prend-elle les acteurs
au sérieux ? », *Espace Temps*, n° 59-60-61,
1995, pp. 112-122.

11. Michel Offerlé, «Étatisations»,
Genèses, n° 28, 1997, p. 3.

intéressant de retrouver les mécanismes de construction des accords précédents.

Ce travail ne prétend pas traiter de façon exhaustive de tous les conflits et de l'ensemble des relations nouées entre les ingénieurs et les différents acteurs. Il se limite à l'étude d'un demi-siècle d'aménagement sur la commune de Couëron, une dizaine de kilomètres en aval de Nantes. Les sources sont celles de la préfecture et des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Elles ne permettent d'appréhender qu'en partie les positions et les motivations des acteurs. Néanmoins les dossiers conservent des traces significatives des conflits pour les comprendre (enquête de *commodo* et *incommodo*, pétitions, lettres ou rapports de plaignants).

Un projet sous contraintes

L'estuaire de la Loire a été profondément modifié depuis deux siècles. À l'origine large, parsemé d'îles, de bancs de sable et de vasières, bordé sur une grande partie de sa longueur par des zones marécageuses, l'estuaire a été chenalisé et endigué jusqu'à ne plus former qu'un ruban d'eau, trait d'union entre le port de commerce et le grand large¹². Débutant au XVIII^e siècle, les premiers travaux jugés indispensables pour assurer la navigation sur les soixante kilomètres qui séparent Nantes de l'embouchure du fleuve ont d'abord concerné le port lui-même : dispositifs de désencombrement des ponts puis de désensablement du lit. Sous la monarchie de Juillet, les travaux s'étendent en aval. Ainsi, sur la commune de Couëron, les travaux de l'ingénieur Lemierre en 1837 marquent le début d'une rapide transformation de la rive droite de la Loire. Ils consistent en la construction d'une première digue submersible à la hauteur du bourg. Le port se trouve ainsi éloigné du chenal de la Loire, mais pour Lemierre, comme pour ses successeurs, cette conséquence est secondaire car il importe que ce soit le chenal de navigation qui reçoive le maximum d'eau. Dans cette perspective, on ne peut certes pas fermer les étiers latéraux parce qu'ils ont une utilité locale, mais la digue évite au courant de s'amoindrir par une division davantage contrôlée. Tous les travaux qui vont se succéder dans la seconde moitié du siècle suivent ce principe, favorisant le colmatage des bras secondaires du fleuve et agglomérant les îles de la commune. Aussi, dès la fin des années 1830, le projet hydraulique entre en contradiction avec les intérêts de la plus

12. La réalité est cependant plus complexe, voir la thèse d'A. Vauthier-Vézier, « Nantes... », *op. cit.*, qui en décrit les étapes.

Yannick Le Marec
*Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)*

grande partie de la société locale couëronnaise. Pour les ingénieurs, le jeu est donc serré. Il faut encourager les initiatives qui vont dans leur sens, rassurer leur hiérarchie sur l'intérêt du projet mais aussi régler les différends qui ne manquent pas de survenir avec la société locale.

Favoriser le chenal pour la grande navigation

La digue de Lemierre devant Couëron provoque en effet la formation d'une île et l'extension de vasières autour d'elle. Quelques années plus tard, il est possible d'utiliser ces atterrissements. Une première aliénation est donc décidée en 1844 pour des terrains situés le long de la rive nord de l'île Neuve. Elle est à l'origine d'un long processus de transformation de l'espace. Les travaux de Lemierre s'avérant insuffisants pour la navigation, ceux de Lechalas et Jégou en 1859 et 1860 systématisent l'endiguement dans cette partie du fleuve et génèrent de plus grands atterrissements qui enveloppent les trois îles, la Neuve, la Ville en Bois et Thérèse. En 1864, la situation a bien évolué. De larges vasières s'étalent maintenant entre Couëron et l'île Thérèse, colmatant un bras secondaire de la Loire. Des riverains font valoir leur droit de préemption et ont envoyé une pétition pour les acquérir. Avant toute décision, les ingénieurs doivent pourtant statuer définitivement sur le sort de ce bras. Le temps presse. Depuis quelques semaines, les chaleurs attirent l'attention sur la vase; des riverains se plaignent de l'insalubrité. Enfin, ils ne peuvent vendre ces atterrissements sans assurer la circulation de l'eau dans les étiers qui débouchent sur le fleuve.

Les décisions des ingénieurs vont donc se prendre en fonction du projet général de navigation mais sans ignorer les revendications des acteurs locaux. L'ingénieur ordinaire Lechalas délimite les atterrissements qui sont mûrs pour une concession, détermine le tracé du canal passant devant Port-Launay et expose la manière dont les ventes doivent se faire pour le meilleur intérêt de l'État¹³. L'ingénieur en chef Jégou donne son avis à la suite et précise les fondements des actions à venir: «Par suite de la construction des digues submersibles de la basse Loire, de vastes superficies, abritées par ces digues se sont envasées et continuent de s'envaser de jour en jour. C'est en aval de Couëron, là où remontent les marées chargées de limons que ce phénomène se produit.» Aussi constate-t-il, ces vastes surfaces en voie de colmatage «ont cessé ou cesseront bientôt d'avoir un rôle utile, soit pour la

13. Archives Départementales de Loire-Atlantique (ADLA) 1904 S 956, rapport de l'ingénieur ordinaire du 25 juillet 1863.

navigation, soit comme réservoirs emmagasinant les eaux à haute mer pour les reverser dans le chenal au jusant»¹⁴.

Ne servant plus pour la navigation ou pour l'effet de chasse, le diagnostic de l'ingénieur est clair: «Il convient donc de les distraire du lit du fleuve et de les vendre¹⁵.» Elles devront d'abord être concédées en fermage pour être plantées en roseaux dans toutes les parcelles où la vase a suffisamment de consistance. De proche en proche, et en fonction du travail des concessionnaires, les atterrissements se transformeront en roselières. La récolte s'y fera tous les ans. Les plants de roseaux se resserreront, retiendront davantage les limons qui continueront à s'y déposer à chaque montée des eaux et, en quelques années, la prairie remplacera la roselière. Cette dernière n'est donc qu'un stade intermédiaire mais indispensable dans la conquête des terres sur les eaux. En fonction du rythme d'exhaussement, la vasière disparaîtra, les terres seront vendues aux concessionnaires. Les problèmes d'insalubrité seront réglés, le chenal aura été rétréci et l'agriculture y aura trouvé son compte: «Toutes ces surfaces aliénées seront devenues de magnifiques prairies¹⁶.» Magnifiques, c'est-à-dire à haut rendement de foin, donc profitables aux paysans, herbagers et autres propriétaires de ces terres nouvelles.

Il reste la question du maintien d'un canal dans l'ancien bras secondaire. Il doit continuer à desservir la verrerie de Port-Launay et est «nécessaire pour l'exploitation des terres riveraines et l'écoulement des eaux des étiers», notamment celui du Dareau. En effet, au-delà de la rive initiale de la Loire, le marais n'est plus de la compétence du service de la navigation. Ce dernier a pourtant la charge d'assurer la continuité de l'organisation hydraulique du marais. Or, sur cette question, le rapport de l'ingénieur Lechallas montre qu'il existe des incertitudes sur l'évolution du colmatage. Il propose donc «une division en deux bras, parce qu'il est difficile de prévoir le régime qui s'établira, et qu'il faut à tout prix conserver un bon débouché aux eaux du Dareau; on verra plus tard s'il convient de supprimer l'une des branches¹⁷».

Sur le papier les problèmes sont résolus, le principe de la navigation est la priorité mais la salubrité, la régulation des eaux du marais et la production de terres agricoles ne sont pas négligées. Le tout forme d'ailleurs système dans la conception des ingénieurs¹⁸ et c'est en pensant de cette façon qu'ils peuvent espérer établir le meilleur accord sur leur projet.

14. *Ibid.* Cette dernière fonction est celle de l'effet de chasse qui doit entraîner les vases et curer le chenal.

15. *Ibid.*

16. *Ibid.*

17. *Ibid.*

18. Cette manière de «voir grand et de raisonner en termes de système» est une des caractéristiques de la formation des ingénieurs polytechniciens. M. Desportes et A. Picon, *De l'espace...*, *op. cit.*, p. 63.

Illustration non autorisée à la diffusion

*Extrait d'un plan dressé
par le service de navigation
des Ponts-et-Chaussées (c. 1855).
© Archives départementales
de Loire-Atlantique 509 S 8.
Selon les conventions des ingénieurs
de l'époque, la rive nord est en bas.
On voit la première digue au niveau
de Couëron et la constitution
de l'île Neuve. On note aussi, en
K16, le Port-Launay qui est sacrifié
pour le projet de chenalisation.
L'espace entre K17 et K19 est
constitué par le marais de Couëron
et Saint-Étienne de Montluc.*

19. Pour la période moderne,
voir Philippe-Jean Hesse (éd.),
« Le débat sur la propriété
des marais dans le comté nantais
(XVIII^e-XIX^e siècles) »,
Premier rapport du SERS,
dactylographié, Nantes, juin 1977.

20. Didier Fleury, « Des îles
et des ingénieurs », *Les Cahiers
du Conservatoire des îles de Loire*,
n° 3, 1997, pp. 21-34.

21. *Ibid.*

Rassurer la hiérarchie

Pourtant, les ingénieurs doivent dissiper une autre difficulté : la propriété des atterrissements. Cette question est fondamentale¹⁹ et le contrôle de la hiérarchie est rigoureux. Après avoir reçu le projet d'aliénation des atterrissements entre Couëron et l'île Thérèse, le ministre rappelle au préfet que les ingénieurs n'ont pas discuté suffisamment « des questions de droit et de propriété ». Ce n'est pas d'ailleurs seulement un problème juridique. La question de la propriété des alluvions comporte aussi des aspects économiques et sociaux. De plus, elle a longtemps divisé les différents services de l'administration²⁰. Les discussions, de 1844 et 1845 entre l'administration des Domaines et celle des Ponts et Chaussée, ont abouti à un accord concernant les différences de classement des atterrissements. Il s'agit de s'assurer de la maîtrise du foncier dans la vallée de la Loire, mais l'État ne doit pas devenir l'unique propriétaire. En conséquence, il ne faut pas adopter de principe qui conduit « à la ruine des riverains »²¹. Cependant cette position n'est pas la concrétisation d'une idéologie. En d'autres termes, il ne s'agit pas de limiter les capacités de l'État, bien au contraire. La

position des ingénieurs est pragmatique. S'ils refusent de ruiner les riverains c'est que ces derniers sont des acteurs importants de leur projet. Ils doivent pouvoir trouver des intérêts suffisants pour prendre en concession les atterrissements puis les acheter sans discuter trop longuement.

En effet, l'aliénation de ces atterrissements se joue entre plusieurs acteurs. On comprend bien le jeu délicat des ingénieurs en examinant leurs propositions. En 1864, l'affaire semble simple. Les parcelles qui se situent dans l'alignement des propriétés seront concédées avec droit de préemption des propriétaires. Les autres parcelles, situées entre le canal de Port-Launay et la Loire ne seront pas soumises à ce droit. C'est ce qui fait l'intérêt de la proposition d'aliénation. Obligé par sa hiérarchie de se justifier, Jégou écrit en 1864 :

« Toutes nos dispositions ont été arrêtées dans la pensée de faire profiter le trésor, dans les conditions les plus favorables, de la vente des grandes surfaces atterries. Ces surfaces, alloties avec soin et affranchies de tout privilège de préemption, seront vendues aux enchères et vendues, comme nous en avons la certitude, à des prix très avantageux qui serviront de base pour des concessions directes à faire aux riverains. Nous attachons une grande importance à l'établissement de ces bons précédents. Si, comme nous en avons le ferme espoir, le succès de nos travaux d'endiguement, quoique lent à se propager, se complète finalement et si par suite l'administration se trouve conduite à prolonger l'endiguement en aval de l'île Thérèse, ces surfaces conquises sur le fleuve et rendues à l'agriculture auront une importance considérable et une valeur capable de couvrir la plus grande partie des dépenses²². »

Ce texte résume bien l'état d'esprit des ingénieurs. Tout le monde doit y trouver son compte. Le projet de navigation doit se poursuivre et c'est évidemment l'ingénieur qui en aura la maîtrise. En vendant aux enchères les parcelles qui n'ont pas de riverains directs, l'État gagnera de l'argent. On voit d'ailleurs que l'aliénation des atterrissements est au cœur du système de financement du projet. Enfin, l'agriculture en général y gagnera de bonnes terres. Avec cette argumentation, le conseil général des Ponts et Chaussées et le ministre doivent être rassurés. C'est d'autant plus important que des divergences théoriques apparaissent entre les ingénieurs Lechalas et Jégou²³.

Régler les conflits avec la société locale

L'aliénation d'une partie des vases exigeant une enquête de *commodo* et *incommodo*, au printemps 1864 ces propositions sont connues des riverains du Port-Launay qui manifestent leur hostilité au projet. En réalité,

22. ADLA 1904 S 956, Rapport de l'ingénieur Jégou du 12 janvier 1864.

23. D. Fleury, « Des estuaires fabriqués », *Les estuaires français. Évolution naturelle et artificielle*, Plouzané, Ifremer, 1998, pp. 9-19.

Yannick Le Marec
*Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)*

c'est la seconde fois car, dès 1855, après l'ouverture d'une brèche dans la digue Lemierre, une première enquête a établi l'opposition des habitants de Couëron concernant l'affaiblissement du bras de la Loire qui borde la commune. En 1864, dix-sept ans après la construction de la digue, ils peuvent faire le bilan des transformations et tenter d'obtenir quelques aménagements. Une pétition signée par soixante personnes (le maire et une partie du conseil municipal, un conseiller général, des propriétaires et treize marinières) exige des modifications au projet : l'ouverture plus importante du canal au débouché du chenal sur la Loire, le prolongement du canal jusqu'à l'île Thérèse et le rapprochement du canal de l'ancien rivage de Port-Launay parce que « dans le tracé de l'administration, les hommes pas plus que les bestiaux ne peuvent arriver à l'eau sans avoir à franchir des vases impraticables »²⁴. Quelques jours plus tard, lors d'une réunion extraordinaire, le conseil municipal de Couëron réitère les revendications des riverains en précisant la demande d'ouverture du canal à 40 m, en exigeant la suppression de l'angle du môle et l'abaissement du seuil, toutes mesures visant à faire entrer et sortir le maximum d'eau du canal de Port-Launay. Parallèlement, le propriétaire de la verrerie et son avocat écrivent pour expliquer la menace que le colmatage de l'ancien bras secondaire fait courir à la fabrique. En effet, selon eux, la construction de la verrerie avait été décidée quatre-vingts ans auparavant à proximité de la Loire. Or, l'envasement et le comblement du bras, « au point d'en être arrivé à sa transformation en prairies dont on propose l'aliénation », vont entraîner la cessation des travaux et la ruine des propriétaires. Outre l'amélioration de l'ouverture du canal, ils exigent donc un dragage régulier du canal pour remédier à son envasement, aux frais de l'État.

À travers cet exemple, on mesure la complexité des problèmes que les ingénieurs doivent résoudre pour réguler les effets de leurs travaux, contrer les hostilités et résoudre les conflits. Pourtant, dans ce cas, les ingénieurs ne peuvent pas éviter le désaccord. C'est le principe même de la priorité au chenal de navigation qui est en cause. Dans son rapport, l'ingénieur ordinaire Pluyette le rappelle : « Nous ne sommes pas d'avis de modifier les dimensions en largeur ou en profondeur de l'ouverture pratiquée en tête de la digue de Couëron. Le chenal réservé à la navigation pourrait en être appauvri et il a besoin d'être maintenu ». De même, « on ne peut

24. ADLA 1904 S 956. Registre de l'enquête, pétition du 14 juin 1864.

admettre les dragages du canal parce que ce serait appauvrir le chenal principal sans utilité pour le canal qui ne recevrait, malgré les dragages que les barques qu'il reçoit aujourd'hui»²⁵. On ne peut mieux dire la nécessité pour les ingénieurs de voir disparaître l'ancien bras secondaire de la Loire. Tout ce qui viserait à réduire le débit du chenal principal doit être écarté – sur ce terrain, les ingénieurs locaux sont certains d'être suivis par leur hiérarchie – et leur objectif est de faire une bonne opération financière pour conforter leur projet global d'endiguement. Le problème de la verrerie n'est même pas abordé. Les pétitionnaires de Couëron et la résolution du conseil municipal de 1864 l'ignorent aussi. Les verriers ne seront entendus que par le conseil général de Loire-Inférieure qui n'obtiendra que quelques aménagements mineurs. On voit le peu d'intérêt encore porté à l'industrie. Ce sera bien différent quelques décennies plus tard mais pour l'instant la grande majorité des acteurs s'accordent sur une représentation de Couëron comme «une localité où l'élève du bétail est l'objet d'une industrie importante»²⁶.

Dans cette situation, une seule revendication peut être examinée avec sollicitude: le rapprochement du canal de la rive de Port-Launay. C'est une demande «à laquelle nous voudrions pouvoir satisfaire, l'État n'ayant aucun intérêt à éloigner le canal du village de Port-Launay». En effet, plus on rapproche le canal de l'ancienne rive, plus on augmente la taille des parcelles sans riverains, donc à vendre aux enchères. Comme c'est ce qui doit rapporter le plus, les ingénieurs ont déjà fait le maximum. Au-delà, «les travaux que l'on pourrait exécuter, épis ou digues, seraient coûteux et d'un succès incertain»²⁷. Pour prouver la bonne volonté du service, l'ingénieur Pluyette propose donc une solution classique et peu coûteuse: des plantations de roseaux «dirigées de manière à rejeter, autant que possible, le canal vers la rive droite, par les atterrissements qu'elles provoqueront sur la rive gauche du canal»²⁸. Par la suite, le service navigation des Ponts et Chaussées sera attentif à rendre service et à répondre positivement aux demandes mineures de la commune. En 1867, acceptant de construire un quai devant la fonderie à plomb, l'ingénieur en chef note en marge qu'il fallait bien atténuer les dommages causés à la commune. Le port de Couëron a été reporté en amont de l'enracinement de la digue. «Comme il n'était pas possible de faire mieux, il a bien fallu que Couëron en prît son parti»²⁹. Il note surtout que, si le service veut financer le quai, c'est parce que

25. ADLA 1904 S 956, rapport de l'ingénieur ordinaire du 1^{er} septembre 1864.

26. *Ibid.*, pétition du 14 juin 1864.

27. *Ibid.*, rapport de l'ingénieur ordinaire du 1^{er} septembre 1864.

28. *Ibid.*

29. ADLA 509 S 8, rapport du 18 août 1867.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

ce dernier va permettre d'utiliser 4 à 5 000 m³ de produits de dragage dont on ne sait que faire dès cette époque. Il n'en sera cependant pas fait davantage car l'essentiel se joue ailleurs, dans les concessions et les ventes des atterrissements aux paysans.

Les paysans, partenaires du projet des ingénieurs

Situés en arrière des digues de Couëron, les aliénations des atterrissements s'étalent jusqu'à la fin du siècle, parcelle par parcelle, à la tête ou à la queue des îles, en fonction des caprices des alluvions et de la rapidité des terres à s'exhausser. Elles concernent une partie bien circonscrite de la société locale, pour l'essentiel extérieure à la commune de Couëron. Les paysans qui travaillent ces îles et mettent en valeur les atterrissements qui les entourent vivent sur le coteau de la rive gauche de la Loire. Pour la plupart, ils viennent de la commune de Saint-Jean de Boiseau, des villages de la Télindière ou de Boiseau. Possédant des parcelles dans l'île Pivin, ils connaissent bien ces terres humides de la vallée de la Loire. En traversant le fleuve sur leur barque à fond plat, les toues, les paysans du Sud accèdent aux îles avec plus de facilité que leurs voisins du Nord, séparés des mêmes îles par les marais de Couëron, gênés dans leurs déplacements par l'absence de chemins et le peu d'étiérs débouchant sur le fleuve. Ainsi, « les foins passaient la Loire [...], les bêtes aussi qui profitaient des mille nuances du tapis végétal, de la date plus ou moins précoce de l'évacuation des eaux hivernales³⁰ » jusqu'à leur retour à l'étable, par la même voie, au début de la mauvaise saison.

Cette domination des îles par les riverains du Sud est particulièrement manifeste pour l'île Thérèse. Ainsi, au moment de l'aliénation des atterrissements arrivés à maturité à la queue de l'île Thérèse, en 1872, on compte cinquante-trois propriétaires ayant droit de préemption, donc possédant une parcelle sur l'île. Sur ce nombre, trois sont de la rive nord (deux bouchers nantais et M^{lle} de la Biliais qui demeure aussi à Nantes). Tous les autres sont de la rive sud, de la commune de Saint-Jean de Boiseau ou des autres communes limitrophes (un paysan de Buzay, un du Pellerin, un de Brains et un d'Indret). Si on se rapproche du bourg de Couëron, la concurrence pour la terre se fait plus vive mais les paysans du nord sont toujours minoritaires. En 1894, vingt-deux propriétaires peuvent se

30. Jacques Gras, « La maîtrise de l'eau dans les prés-marais de l'estuaire : étude comparée », *Cahiers nantais*, 1984, n° 23, pp. 1-139.

partager les derniers accroûts de l'île Neuve; on compte trois Nantais, sept propriétaires de la rive nord (dont six de Couëron) et douze de la rive sud (Brains et Le Pellerin).

Par la force des choses, la propriété est morcelée car on ne choisit pas la taille des parcelles qui doivent être vendues. La disposition du rivage, des digues et des courants détermine le dépôt de l'alluvion. La largeur des parcelles, toutes laniérées, traversant souvent les îles de part en part, et séparées par des fossés en eau, les douves, conditionne la surface à acquérir. Ce morcellement devient une caractéristique de la propriété de chaque côté de la Loire. À la fin du XIX^e siècle, les parcelles de quelques ares sont nombreuses et «l'impression qui domine est celle d'une pulvérisation de la propriété»³¹. D'ailleurs, le prix des atterrissements concédés ou vendus est d'abord déterminé en mètre carré plutôt qu'en hectare. Il n'empêche, petites ou grandes, les parcelles à vendre font partie du système mis en place par les ingénieurs pour réaliser leur projet de navigation. Il faut donc connaître la manière dont ces petits paysans propriétaires s'insèrent dans le projet. On va voir qu'ils ne sont pas démunis de ressources devant l'ingénieur représentant de l'État.

Obligés d'entrer dans le projet

Les paysans sont des partenaires obligés de l'ingénieur parce que ce dernier possède les moyens juridiques de réaliser son projet. D'une manière générale, l'appareil législatif impose en effet «la soumission du propriétaire de marais à la raison d'État»³². La loi de 1807 rend obligatoire le dessèchement des marais et permet ainsi de réaliser de multiples opérations d'aménagement. Les décisions de travaux d'endiguement font l'objet de décisions particulières comme le décret du 24 août 1859 pour la section Nantes-La Martinière. La loi du 20 mai 1836 permet à l'État d'échanger les terrains indispensables à ses travaux contre un autre en dehors de la zone choisie mais dans la plupart des cas ce sont des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique qui sont utilisées. De cette manière, l'État peut contraindre les propriétaires à vendre leurs terrains. Il peut aussi les occuper temporairement par un simple arrêté préfectoral réclamé par les ingénieurs. Les adjudicataires des travaux abusant de cette possibilité en faisant durer l'occupation provisoire, la loi du 29 décembre 1892 en limita la durée à 5 ans³³.

Les travaux de dragage font aussi l'objet de décisions contraignantes. Ceux entrepris entre Nantes et Le Pellerin

31. A. Vauthier-Vézier, «Nantes...», *op. cit.*, p. 543.

32. Jean-Paul Billaud, «L'empire de l'ingénieur», rapport CNRS, 1990, dactylographié, p. 37.

33. Ph.-J. Hesse, «Le canal de la Martinière et les zones inondables ou marécageuses», in *Deuxième rapport du SERS*, dactylographié, Nantes, 1979, p. 262.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

en 1878 sont autorisés par la loi d'août 1878 et les grands dragages effectués en amont et en aval du canal de la Martinière ne sont engagés qu'avec la loi de 1892. Ce sont ces derniers travaux qui affectent les îles et les atterrissements situés sur la commune de Couëron. Les ingénieurs ont besoin de terrains pour y déposer les produits de dragage, essentiellement du sable en amont du canal de La Martinière, mais aussi, et de plus en plus, de la vase. Sable et vase sont extraits en quantité, pour lutter contre le comblement du chenal et son approfondissement nécessaire à la navigation. Dès la fin du XIX^e siècle, cet aspect du travail sur le fleuve devient conflictuel. Il faut en effet trouver des espaces pour déposer les produits de dragage. En 1891, le syndicat des marais de Saint-Étienne de Montluc et de Couëron est amené à protester contre les dépôts effectués dans le bras des Verts (entre la rive droite et les îles Pineau, Demangeat et Baracons), en aval de l'île Thérèse. Selon lui, les dépôts déversés dans le bras de Loire freinent l'écoulement de l'étier des Verts qui assure l'assèchement d'une partie des marais. Le syndicat réussit à obtenir du conseil de préfecture un blocage des dépôts mais les ingénieurs reprennent ces manœuvres l'année suivante, totalement enserrés dans leur logique de maintien de la navigation et d'artificialisation de l'estuaire. En 1892, ils réussissent à convaincre le préfet de les laisser poursuivre les dépôts. Ainsi, d'une manière ou d'une autre, par les travaux d'endiguement ou les dépôts, les ingénieurs sont dans la situation d'imposer leur projet aux paysans riverains du fleuve.

Dans cette situation, les sources montrent que ces derniers sont aussi contraints d'entrer dans le projet hydraulique pour une autre raison. En effet, les travaux d'endiguement ont des conséquences sur les conditions d'exploitation de leurs terres. Au fur et à mesure que les atterrissements se forment, les paysans venus de la rive sud ont de plus en plus de difficulté à aborder leurs terres. Les alluvions gênent l'accès à la propriété. Dans une demande de concession d'atterrissements formulée en 1872, des propriétaires expliquent que seule cette disposition « peut leur permettre d'exploiter en toute sécurité leurs propriétés qui autrefois avaient une issue par la Loire, et qui aujourd'hui ne sont plus accessibles³⁴ ». De même en 1894, d'autres paysans demandent l'aliénation d'une parcelle parce que les prairies de l'île Neuve de la Loire leur appartenant n'ont pas « d'autres contacts avec

34. ADLA 1904 S 956,
Rapport de l'ingénieur ordinaire
du 14 juillet 1872.

Illustration non autorisée à la diffusion

la Loire que celui que leur a supprimé la création d'un dépôt de produits de dragage... C'est par le fleuve seul que ces prairies étaient desservies autrefois et maintenant l'exploitation ne peut s'en faire qu'en passant sur le dépôt³⁵. Ces problèmes apparaissent régulièrement tout au long des travaux d'endiguement du fleuve. Ainsi, dans un courrier plus tardif, c'est un propriétaire nantais qui prend la plume pour expliquer en détail les conditions de travail de son fermier. Les ingénieurs ont bien réservé une brèche dans la digue au droit d'une douve lui permettant d'entrer dans son pré mais c'est vite insuffisant. « Peu à peu, des envasements se sont produits entre la digue et la rive, mais ils ont été retardés à la sortie de la douve par les eaux s'écoulant aux marées. Il était donc possible, en profitant de cette brèche de passer avec une embarcation et d'accoster sur la partie dure du pré. Mais depuis un an, cette partie s'est également envasée, de sorte que l'on ne peut plus aller jusqu'au pré pour y débarquer les animaux qui y font pacage, ou sortir les récoltes au moment des foins³⁶. » Ainsi, du fait des travaux qui produisent des atterrissements, les paysans se retrouvent des partenaires obligés des ingénieurs, contraints de demander des concessions et des aliénations pour continuer l'exploitation de leurs prés les plus proches du fleuve. Ils répondent donc de manière quasi-automatique au souci de rentabilisation du projet des ingénieurs qui a de meilleures raisons de se poursuivre en assurant son financement. Quant au cas où les paysans, pour une raison ou une autre, refusent d'entrer dans le système, des procédures sont toutes

*Extrait d'un plan adressé
le 13 janvier 1902 au directeur
des Domaines par le service
de navigation des Ponts-et-Chaussées.
© Archives départementales
de Loire-Atlantique, 1904 S 956.
Le cours du fleuve est régularisé.
Les îles Neuve, Ville en bois
et Thérèse ne forment plus
qu'un seul bloc séparé de la rive nord
par un petit étier. Ces atterrissements
sont plus facilement accessibles
aux paysans de la rive sud.*

35. *Ibid.*, 2 août 1894.

36. ADLA 1904 S 929,
lettre de M. Séguineau du 27 mai 1933.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

prêtes pour les y contraindre. En 1873, quatre propriétaires n'ayant pas voulu acquérir les alluvions auxquelles ils pouvaient prétendre par droit de préemption, le directeur des Domaines écrit à l'ingénieur chargé du dossier : « En attendant que les propriétaires se décident, et pour faire hâter leurs décisions, je vous prie de proposer de faire vendre annuellement [la récolte] par l'administration des contributions indirectes³⁷. » De même, pour être certains de pouvoir travailler sur les terres aliénées, les ingénieurs font inclure des clauses contraignantes dans les actes de concession.

Attirés par la rentabilité des investissements

Si les paysans riverains sont obligés d'entrer dans le système des ingénieurs, l'attrait de la rentabilité de ces terres est aussi un moteur du projet. Plusieurs auteurs l'ont constaté, ces alluvions sont recherchées par les exploitants « parce que l'herbe est de bonne qualité grâce à la mince couche de vase apportée par la Loire » au moment de la crue. « Les éleveurs viennent de loin pour faire paître leurs troupeaux et le foin vendu très cher sert en particulier à l'alimentation de tous les chevaux du plateau nantais³⁸. » Ces foins étaient « distribués jusqu'à quarante kilomètres des rives du fleuve, objet d'échanges fructueux »³⁹. Les bouchers, les marchands de bestiaux nantais sont attirés par ces bonnes terres à embouche. Les paysans aussi cherchent à spéculer, particulièrement sur les nouveaux atterrissements. Ainsi, en 1871, un fermier de l'île de la Ville en Bois n'hésite pas à prendre en ferme plus de 26 ha de terres dont seulement 3 en prés et surtout près de 23 ha de « vasière plus ou moins herbée ». Le fermier établit un pari sur la valeur des foins qui n'a cessé de monter. La mise à prix du fermage était de 2000 francs par an. La concurrence était importante et le fermier a poussé les enchères jusqu'à 5140 francs par an. Selon l'ingénieur Joly, « le sieur Clenet paraît avoir basé ses calculs sur les prix exorbitants que les foins avaient atteints en 1871 à la suite de la véritable disette de fourrage » de l'année précédente. Il évoque la fièvre qui s'est emparée de tous les herbagers de la Loire, à la suite des « bénéfices énormes réalisés par quelques-uns d'entre eux pendant les années 1870-1871 »⁴⁰.

On comprend dès lors que les atterrissements soient considérés comme de bonnes affaires en perspective et que les propriétaires ayant droit de préemption n'hésitent pas à investir aussitôt que l'occasion se présente. Les dossiers montrent d'ailleurs que ce sont eux qui sollicitent les

37. ADLA 1904 S 956,
lettre du directeur des Domaines,
19 septembre 1873.

38. Nicole Croix,
« Le marais de la rive nord de l'estuaire
de la Loire (de Couëron à Lavau) »,
Cahiers nantais, n° 14, 1978, p. 136.

39. J. Gras, « La maîtrise de l'eau... »,
op. cit., p. 45.

40. D. Fleury,
« Des îles et des ingénieurs... »,
op. cit., p. 34.

Ponts et Chaussées par voie de pétition pour faire procéder aux aliénations. La démarche des paysans est alors collective et cette modalité est importante pour l'analyse de leurs relations avec les ingénieurs.

Engagés collectivement

L'hydraulique des marais pousse en effet les paysans à l'organisation. Dans le marais de Saint-Étienne de Montluc et de Couëron, la création d'un syndicat est autorisée en 1824 pour concourir au dessèchement. Les travaux reposent sur des investissements importants mais, surtout, les terres de marais nécessitent de maintenir une gestion collective⁴¹. Celle-ci passe par l'accord sur le fonctionnement de l'écluse, installation technique essentielle du marais, pour assurer la circulation de l'eau jusque dans les parties les plus éloignées. La lutte contre l'envasement, le curage et le recalibrage des étiers sont aussi des tâches régulières qui exigent une coordination voire une entraide. Dans le marais, «la structure sociale répond de l'infrastructure hydraulique : pas d'efficacité technique sans solidarité et contrôle sociaux»⁴². Dans les îles, les problèmes sont différents. Il faut toujours curer les douves et les fossés mais il n'y a pas de grosses installations à entretenir et à faire fonctionner. Les parcelles sont réduites et les atterrissements exigent des travaux de nature différente. Par contre la solidarité est aussi indispensable. Il n'est en effet pas possible d'envisager un effort isolé de fixation des atterrissements sur une portion de rive. Le travail de plantation doit s'effectuer de manière coordonnée au fur et à mesure du mûrissement de la vasière, c'est-à-dire de son exhaussement.

Face à l'ingénieur, les propriétaires des îles montrent une figure collective par la désignation d'un ou de quelques-uns des leurs pour écrire la pétition et discuter des conditions de l'aliénation. En 1863, ce sont «Puigadeau et consorts» qui s'adressent au service des Ponts et Chaussées pour demander l'aliénation des grandes vasières entre l'île Thérèse et la rive droite de la Loire. En 1864, ce sont les «sieurs Averty, Prin, Chesneau et consorts» qui cherchent à obtenir les meilleurs prix pour une autre partie de la vasière. Ils s'étaient «chargés de rédiger la pétition»⁴³. Les propriétaires lient donc leur sort pour la négociation avec l'ingénieur chargé du dossier et leurs représentants signent les conditions de vente (métrés et estimations). Cela leur confère une position de force que l'on peut mesurer *a contrario* par la faiblesse

41. Yves Le Maître (éd.), *Portes d'èbe et portes de flot. Marais et éclusiers en estuaire de la Loire*, Nantes, Estuarium, 1997, p. 9.

42. *Ibid.*, p. 14.

43. ADLA 1904 S 956, rapport de l'ingénieur ordinaire du 25 mai 1865.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

des figures isolées. Ces dernières sont extérieures à la communauté paysanne. Ainsi, en 1872, toujours à propos d'une parcelle dans l'île Thérèse, une propriétaire résidant à Nantes, M^{lle} de la Biliais, veut négocier seule, c'est-à-dire par l'intermédiaire de son avocat, et s'oppose au prix proposé par les Domaines. Dans son rapport, l'ingénieur note que M^{lle} de la Biliais refuse d'accepter le prix de 0,15 F le m² qui a été accepté par tous les voisins pour des parcelles analogues. Il propose donc de ne pas donner suite pour le moment et d'attendre que la pétitionnaire «se décide à suivre l'exemple des autres riverains»⁴⁴. En 1895, dans une négociation sur l'île Neuve, le seul à refuser la proposition des Domaines est Chauvalon, un boucher nantais. Les autres propriétaires agissant solidairement «s'en remettent à l'administration pour fixer le prix». Faut-il y voir une faiblesse de la communauté paysanne incapable de se situer sur le même terrain d'affrontement que les propriétaires spéculateurs de la ville? Ou bien peut-on aussi comprendre, dans la rapidité de l'accord conclu entre les ingénieurs et les paysans propriétaires, le souci de faire avancer un projet dont les objectifs complémentaires permettent aux acteurs de s'entendre?

La construction d'un accord

À la différence des paysans confrontés à de grands travaux effectués pour des dessèchements⁴⁵ ou de leurs homologues propriétaires des fonds de marais, les paysans des îles de Couëron ne sont pas dans une situation d'hostilité et une logique d'affrontement avec les ingénieurs. Le projet hydraulique ne représente pas une menace pour leurs pratiques productives et donc pour leurs conditions économiques. Au contraire, on voit que les travaux d'endiguement renforcent leur capital foncier et qu'ils peuvent aussi se prêter à de bonnes affaires. Il n'y a pas contradiction du projet hydraulique avec leurs intérêts concernant les accroîts, leur utilisation et leur aliénation. De ce fait, la société locale ne constitue pas une unité. Les ingénieurs doivent faire «l'expérience d'un territoire socialisé»⁴⁶ avec toutes ses différences et les confronter à leur propre rationalité. Ajoutons que dans cette situation sociale complexe, marquée par la multiplicité des enjeux, l'administration locale des Ponts et Chaussées a aussi modifié ses conceptions au cours du XIX^e siècle. À l'ingénieur inséré dans le milieu local par des liens familiaux, sociaux ou de propriété succède

44. *Ibid.*, 13 juillet 1872.

45. J.-P. Billaud, *L'Empire...*, *op. cit.*, pp. 33-37. Dans le marais poitevin, au début du XIX^e siècle, les paysans, petits propriétaires, luttent en ordre dispersé pour leur survie.

46. *Ibid.*, p. 70.

l'ingénieur qui refuse cet « esprit de localité » au nom d'une vision théorique du projet. Extérieurs à la société locale dans les dernières décennies du siècle, les ingénieurs sont moins sensibles à ses pressions⁴⁷. Ils peuvent choisir de négocier avec ceux qui s'insèrent au mieux dans leur rationalité d'aménagement. De ce fait, les revendications de certains acteurs peuvent être rejetées en fonction de leur distance au projet.

Cette réflexion nous semble convenir à Couëron, à partir du moment où, comme on l'a vu précédemment, le maire et la commune sont largement extérieurs au processus d'aliénation des terres insulaires, ces dernières étant l'apanage des paysans de la rive sud. Il en est de même du syndicat de marais dont les activités s'organisent en dehors des atterrissements. Avec ces deux acteurs les contacts sont souvent conflictuels. Pétitions et démarches auprès de la préfecture jalonnent des rapports qui ne peuvent s'effectuer dans une même logique de l'aménagement⁴⁸. Cette conception se durcit à la fin du siècle. Un exemple d'affrontement entre le service de la navigation et un notable du Port-Launay en 1899 nous le confirme. Auguste Balézy possède une propriété face à l'étier du Port-Launay acquise en 1858. Selon lui, les travaux multiples effectués à cet endroit lui ont fait subir des préjudices tels qu'il estime pouvoir revendiquer un droit de préemption sur les terrains qui font face à sa propriété, de l'autre côté du canal. L'affaire dure plus d'un an ; le conducteur de travaux et les ingénieurs résistent aux pétitions renouvelées et envoyées au préfet par ce notable. A. Balézy est en effet le frère du maire, lui-même notaire de Couëron qui l'emploie dans son étude. Pour les ingénieurs qui réfutent ses prétentions dans de longs rapports, A. Balézy a profité des différents travaux commandités par son frère. C'est un spéculateur⁴⁹, de surcroît étranger à leur projet. Malgré ses gesticulations, il n'obtiendra rien. On peut vérifier *a contrario* le traitement bien différent réservé aux paysans propriétaires avec lesquels les ingénieurs sont en affaires.

Établir des conditions d'aliénation acceptables

Si, en définitive, les ingénieurs restent les maîtres du jeu, les paysans propriétaires ont aussi intérêt à ce que le système fonctionne. Cette logique oblige donc les partenaires à respecter quelques règles. Les ingénieurs doivent d'abord faire respecter la propriété de l'État. En effet, si le financement du projet est facilité par la vente des

47. A. Vauthier-Vézier, « Nantes... », *op. cit.*, pp. 655-669.

48. *Ibid.*, p. 523. Le préfet constitue un concurrent des ingénieurs dans les rapports avec la société locale.

49. Ph.-J. Hesse, « L'administration et l'occupation des rivages fluvio-maritimes. Les Ponts et Chaussées sous le Second Empire », in *Troisième rapport du SERS*, dactylographié, Nantes, 1983, p. 73.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

atterrissements, il faut que leur propriété ne soit pas discutable. Or, l'évaluation des dépôts d'alluvions est assez imprévisible et le service ne peut pas surveiller en permanence la totalité des atterrissements de l'estuaire. Il en résulte que des décisions doivent souvent être prises pour éviter que des initiatives locales ne se traduisent par une spoliation de l'État de son droit de propriété. En juillet 1872, à la suite d'une pétition de propriétaires de l'île Grande Folie pour demander une concession, l'ingénieur Joly explique ce problème. Il estime qu'il faut accéder à la demande « pour enlever aux voisins toute tentation de s'emparer des atterrissements ». En effet, tant que les herbes ne commencent pas à se développer, la limite du rivage est bien nette et aucune difficulté ne peut s'élever au sujet de sa fixation. Mais « il n'en est plus de même lorsque les roseaux paraissent et il est prudent à ce moment de concéder les parties pour lesquelles le droit de préemption peut être invoqué »⁵⁰. La prudence pousse donc au compromis même s'il faut quand même surveiller les concessionnaires pour qu'ils ne fassent rien qui activerait les dépôts d'alluvions.

On doit ensuite s'accorder sur les conditions de l'aliénation. Toujours pour des raisons de protection de la propriété de l'État, les ingénieurs ont intérêt à privilégier certains paysans, notamment ceux qui possèdent déjà des parcelles à proximité des atterrissements à aliéner. En 1870, l'ingénieur ordinaire propose d'attribuer la concession d'une récolte de roseaux, sur une vasière située en tête de l'île Neuve, au sieur Drouet (de Saint-Jean de Boiseau) plutôt qu'au sieur Paradaim (de Couëron) car « Drouet est fermier de la partie voisine, de manière à éviter que des contestations ne s'élèvent au sujet de la délimitation du terrain de l'État »⁵¹. Cette concession se traduit par un contrat de fermage qui doit être intéressant pour les deux parties. Aussi, quelques années plus tôt, lors de la procédure d'aliénation des grandes vasières au sud de l'île Neuve jugée importante pour l'avenir du projet, le service de la navigation avait proposé un modèle de cahier des charges particulièrement attractif. Il prévoyait plusieurs mesures favorables pour le paysan concessionnaire : les 2/3 de la récolte pour le planteur, la cession gratuite de 1/8 de la parcelle à la fin du contrat et le droit de préemption sur la parcelle exploitée⁵². Cette proposition favorable au paysan mais aussi sans risque pour les Ponts et Chaussées est finalement refusée par le conseil général des Ponts et

50. ADLA 1904 S 956, rapport de l'ingénieur ordinaire du 12 juillet 1872.

51. ADLA 509 S 8, rapport de l'ingénieur ordinaire du 17 mai 1870.

52. ADLA 1904 S 956, projet de cahier des charges pour la plantation des atterrissements entre Couëron et l'île Thérèse, 24 septembre 1864.

Chaussées et le ministre au nom de son archaïsme et de son caractère incompatible avec les règles de la comptabilité de l'État. « On ne saurait aliéner indirectement une portion du domaine public en le donnant en paiement des travaux » écrit le ministre au préfet⁵³. Le ministre conclut d'ailleurs à l'ajournement des décisions ce qui constitue un contretemps fâcheux pour les ingénieurs. Malgré cette décision, la proposition d'un tel cahier des charges manifeste bien la volonté des ingénieurs de trouver facilement un accord avec les paysans.

Déterminer le juste prix

Le moment important de la négociation est cependant la discussion sur le prix. A priori, les procédures sont fixées. Les Ponts et Chaussées sont tributaires de l'administration des Domaines qui peut mener une enquête sur les prix pratiqués. Cependant, quand il existe un droit de préemption, ce sont les ingénieurs qui proposent le prix après s'être accordés avec les paysans propriétaires. C'est le travail de l'ingénieur ordinaire, au contact des acquéreurs potentiels. Discutant avec leurs représentants, il négocie la valeur accordée en fonction de la maturité de l'atterrissement. Les aliénations récentes servent de référence. On ne connaît pas les détails des tractations mais quand l'ingénieur ordinaire écrit son rapport, il est certain de son affaire⁵⁴. Il s'avère pourtant que l'ingénieur en chef ou le directeur des Domaines trouve le prix trop faible. C'est le cas en 1865 quand l'ingénieur Pluyette accepte de vendre une parcelle de vasière de l'île Thérèse à 5 centimes le m². Plus souvent le prix est modulé suivant la qualité des parcelles. En 1872, les surfaces sont divisées en trois classes : 15 centimes/m² pour les parcelles « pouvant à peine être plantées », 20 centimes/m² pour les « plantations déjà effectuées » et 25 centimes/m² quand la « végétation est déjà développée ». Les représentants des propriétaires ont accepté ces prix et l'ingénieur ordinaire Joly estime que « l'État ne peut aliéner dans des conditions plus favorables »⁵⁵. L'ingénieur semble d'ailleurs souvent prêt à un arrangement. En 1882, le sieur Prin demande à acquérir une parcelle de vasière au droit de son pré dans l'île Thérèse. L'ingénieur ordinaire Homolle propose de lui accorder le prix de 15 centimes/m² au lieu des 25 exigibles normalement parce que le paysan est aussi propriétaire d'un pré sur l'île de la Petite Folie que le courant de jusant a en partie emporté. « C'est pour

53. *Ibid.*, lettre du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics au préfet, 22 novembre 1864. Le ministre fait référence à un cahier des charges datant de 1764 comme étant le modèle de celui de 1864.

54. ADLA 1904 S 956.

55. ADLA 1904 S 956.

Yannick Le Marec
Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)

dédommager le sieur Prin des pertes qu'il a pu faire de ce côté que nous proposons d'adopter dans le cas qui nous occupe le prix de 0,15 F⁵⁶. » De même en 1894, contre l'avis des Domaines qui exigent une vente aux enchères en un seul lot, les ingénieurs réussissent dans un premier temps à imposer l'idée qu'il est « dans l'intérêt de l'État d'accepter une concession amiable » puis dans un second temps que les « terrains formés de sable ne seront susceptibles de récolter que d'ici plusieurs années » et doivent donc subir « une moins value incontestable ». « Dans ces conditions, il nous paraît équitable de ne pas réclamer plus de 0,20 F/m² » écrit l'ingénieur ordinaire au lieu de 0,50 F/m², estimation des Domaines.

Cette notion d'équité nous semble importante pour caractériser la nature des relations que les ingénieurs estiment nécessaires d'établir avec les paysans propriétaires des îles de la Loire. L'exécution et la réussite des travaux dans le cadre d'un projet hydraulique incertain et négocié entre des acteurs se situant à l'échelon national rend indispensable un autre type de relations à l'échelle locale. Autrement dit, en étant capables d'établir un juste prix avec les acquéreurs des atterrissements, les ingénieurs se mettent en position de mieux faire accepter les contraintes de leur projet et de résister aux multiples pressions des sociétés locales, du conseil général et du préfet. Cet état d'esprit ouvert à la négociation et au compromis se vérifie dans le règlement des conflits qui ne manquent pas de surgir.

Trouver une bonne solution aux conflits

Tant que les principes affirmés par les ingénieurs dans le cadre de leur projet hydraulique ne sont pas mis en cause, les transactions sont possibles pour trouver une solution aux difficultés rencontrées. Ainsi, quand la crue de 1872 enlève une partie des atterrissements concédés à la queue de l'île Thérèse, les paysans propriétaires ne se manifestent pas et acceptent de signer les actes de vente l'année suivante. La période est à la spéculation et ils espèrent quand même effectuer une bonne affaire. Ce n'est qu'en 1874 qu'ils réagissent et demandent à l'administration une dispense de payer la valeur des surfaces disparues. L'administration admet les dégâts et s'étonne du caractère tardif de la demande. L'ingénieur estime que les alluvions reviendront et qu'il faut donc repousser la demande. Cependant, conscient des nécessités de gérer le projet dans la durée et donc de maintenir de

56. *Ibid.*

bonnes relations avec les acquéreurs des futurs atterrissements, il fait une proposition intéressante: il propose de «n'exiger le paiement qu'au fur et à mesure que les lieux reprendront la forme qu'ils avaient avant»⁵⁷.

Ces arrangements qui doivent ensuite être acceptés par le directeur des Domaines rendent souvent difficiles les relations entre les deux administrations. En 1873, les Domaines ont exigé la vente aux enchères des récoltes sur les parcelles que quelques propriétaires n'avaient pas voulu acquérir alors qu'ils disposaient du droit de préemption. Les Ponts et Chaussées ne réagissent pas mais on apprend l'année suivante que l'ingénieur ordinaire n'a rien fait, «jugant inutile de soulever des difficultés pour des récoltes évaluées dans leur ensemble à 60 F». D'ailleurs écrit-il, «j'espère pouvoir régulariser la situation de deux parcelles riveraines» tandis qu'une autre appartient à des héritiers qui n'ont pas encore effectué leur partage. Dans un autre cas, alors qu'une affaire traîne depuis trois ans et que les prix ont augmenté de 20 % entre-temps, l'ingénieur décide qu'en «considérant le peu de surface de la parcelle, il convient de s'en tenir à l'évaluation primitive afin de terminer une affaire»⁵⁸.

C'est donc en se situant sur le terrain, par une connaissance fine des dossiers et en ayant une approche réaliste des problèmes que l'ingénieur espère mener à bien ses affaires. Le règlement des conflits avec les paysans propriétaires et acquéreurs des atterrissements exige une attitude souple quitte à s'écarter un peu des procédures administratives. Philippe-Jean Hesse évoque le «pragmatisme» des ingénieurs, leur recherche d'un équilibre entre les intérêts publics et privés, leur volonté de réparer les sacrifices imposés aux propriétaires⁵⁹. On ne peut cependant comprendre cette attitude qu'à la lumière de leurs intentions profondes. Ce n'est pas un humanisme mais la volonté de construire l'accord sur les objectifs fondamentaux de leur projet hydraulique qui les motive dans la négociation des compromis indispensables avec les acteurs.

L'accord devient possible par l'existence d'un système de références commun aux ingénieurs et aux paysans propriétaires. L'établissement du juste prix des terres est sa manifestation la plus visible. Du côté des ingénieurs, il impose une connaissance de ces terres humides, des techniques agricoles et des contraintes de l'exploitation mais aussi des usages qui organisent la vie sociale des communautés paysannes. En échange, ces dernières doivent reconnaître la légitimité de l'action et de la position des

57. ADLA 1904 S 956, rapport du 30 avril 1874.

58. *Ibid.*, rapport du 8 novembre 1895.

59. Ph.-J. Hesse, «L'administration...», *op. cit.*, pp. 71-75.

Yannick Le Marec
*Construire leur accord.
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et paysans des Îles
dans l'estuaire de la Loire
(XIX^e-XX^e siècles)*

60. Il n'est pas possible de développer cet aspect dans le cadre de cet article. Je renvoie au premier numéro de la revue *Æstuarina* consacré aux « Marais et zones humides. Cultures, sociétés et territoires », notamment à l'article de Michel Danais, « Processus de gestion de l'environnement à l'échelle locale : l'estuaire de la Loire », *Æstuarina*, n° 1, 2000, pp. 209-216.

ingénieurs. Les représentations que ces acteurs ont de l'espace sur lequel ils négocient peuvent ainsi être différentes, elles ne sont pas contradictoires : espace à aménager pour les uns dans le temps long, avec une dimension nationale et dans une stratégie axiale du fleuve, terres à valoriser et à exploiter pour les autres dans le temps court, avec une dimension locale et transversale du fleuve. Dans ces deux cas, la nature est considérée comme une ressource inépuisable et cette vérité n'est contestée par personne. Cette situation est restée valable jusqu'à dans les années 1970. L'urbanisation de l'estuaire, le déclin de l'industrie et la croissance des forces sociales soutenant la protection des zones humides ont modifié radicalement l'équilibre séculaire. La représentation d'une nature à protéger dans sa dimension écologique se développe largement dans l'opinion publique⁶⁰. La gestion des nouveaux conflits se fait à une autre échelle et avec d'autres acteurs. Aussi, on voit encore mal aujourd'hui se dessiner les contours du futur compromis qui devra être négocié dans l'estuaire tout entier.