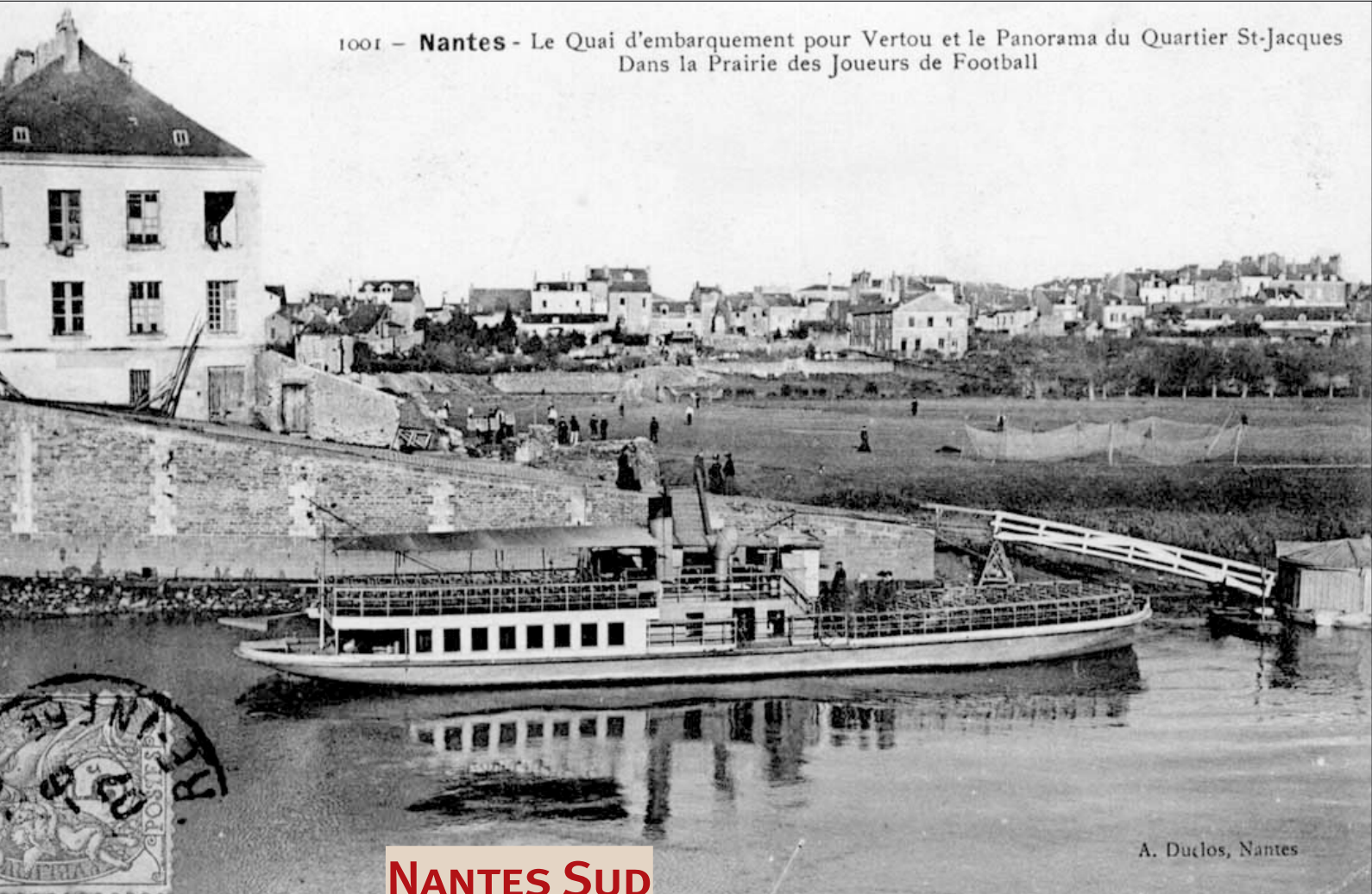


Sabliers, hirondelles et lava

1001 – Nantes - Le Quai d'embarquement pour Vertou et le Panorama du Quartier St-Jacques
Dans la Prairie des Joueurs de Football



NANTES SUD

A. Duclos, Nantes

Véritable “autoroute fluviale” jusqu’au milieu du XIX^e siècle, la Sèvre témoigne d’une activité florissante, sur ses rives comme sur ses flots. Transport de marchandises, de personnes ou bateaux-lavoirs illustrent une part de ce passé industriel qui s’est prolongé pendant une bonne partie du XX^e siècle.

De Nantes à Beugnon (Deux-Sèvres), la Sèvre nantaise parcourt cent trente-cinq kilomètres, traversant cent quatorze communes sur trois départements. La construction de la chaussée des Moines (aux alentours de l’an mille), à Vertou, la rendit navigable sur une vingtaine de kilomètres, depuis le pont de Monnières (à la sortie du Pallet) jusqu’à Nantes. Barriques de muscadet ou eau-de-

vie des distilleries, pierre des carrières, chaux destinée à l’amendement des sols, gravier, foin, blé, bois, sable de Loire, la Sèvre charrie toutes sortes de marchandises jusque vers 1877, à l’avènement du chemin de fer. Le transport du sable, lui, se poursuit jusque dans les années 1970.

Marchand de sable, de Loire en Sèvre. Michel Friot est l’un des derniers marinières-sabliers de Sèvre, un métier transmis sur plusieurs générations. “Nous avons été les derniers utilisateurs de la Sèvre pour le transport de marchandises. Mon grand-père a commencé un dépôt de sable à la Morinière en 1923. Il n’y avait ni grue, ni trémie. Ils débarquaient ça dans le pré, à la brouette, où le linge des

ndières sur la Sèvre



Tout au long du XIX^e, l'on cherche à créer des liaisons régulières de passagers entre Nantes et Vertou. Ici, un vapeur au départ de Vertou.

Devant le pont de la Morinière, le dépôt de sable créé par le grand-père de Michel Friot.



blanchisseuses séchait. Ce qui posait quelques problèmes de cohabitation..." En 1926, avec l'achat d'un terrain près du pont de la Morinière, d'une grue électrique et d'une trémie en béton, l'activité se modernise un peu. "Le sable était dragué en Loire, entre le pont de Pirmil et le pont de Pornic. On utilisait une drague à godets pour l'extraction et un chaland remorqué pour le transport. La difficulté, c'était d'attendre la marée haute pour entrer en Sèvre, à Pont-Rousseau. Puis il a fallu aller chercher du sable de plus en plus loin, jusqu'à Thouaré et Mauves." Utilisé essentiellement par les maraîchers et les entrepreneurs en maçonnerie, le sable de Loire est vendu au m³ (6,00 F en 1923) puis à la tonne. "La navigation en Sèvre pour le transport du sable se poursuit jusqu'en 1971, après quoi la concurrence du transport routier devient trop forte." Michel Friot reprend l'activité, succédant à son père, mais déplace le dépôt sur la Divatte. "Quand les bateaux de mer avaient du mal à accéder au port de Nantes, l'extraction du sable en amont de la Loire était considérée comme un travail d'intérêt général et les sabliers étaient exempts de taxe d'extraction. Puis on leur a reproché de dégrader les berges. Il nous fallait extraire à des endroits précis, des quantités précises et, en contrepartie, effectuer des enrochements pour conforter les rives." En 1995, l'extraction du sable en Loire est interdite. "Remplacé par du sable de mer, plus fin, ce qui ne faisait pas l'affaire des maraîchers..." Michel Friot finit

par vendre le dépôt créé par son grand-père aux Domaines. Aujourd'hui, l'endroit est devenu le "square du marchand de sable"...

Les Hirondelles à vapeur, utilitaires ou d'agrément. Première voie du département à être "macadamisée" dans les années 1830, la route de Clisson portera un coup sérieux au transport quotidien de marchandises par voie d'eau. Mais, tout au long du XIX^e siècle, l'on cherche à créer des liaisons régulières de passagers, entre Nantes et Vertou. "De retour au pays en 1893, M. François Bureau créa un service de transports fluviaux sur la Sèvre. La chose n'était pas facile mais François Bureau ne manquait ni de compétences ni d'initiatives. Il acquit un navire à chaudières à tubes et à hélices destiné primitivement au Chili. Bientôt un second puis un troisième bateau vinrent compléter l'équipement de la ligne. Pendant près de quarante années les gracieuses Hirondelles transportèrent des centaines de milliers de voyageurs et de promeneurs sur la pitto-

resque Sèvre" peut-on lire dans un article du *Phare* daté du 22 décembre 1940. Empruntées par les écoliers et les lavandières pendant la semaine, par les amateurs d'excursion les samedis et dimanches d'été, les Hirondelles des frères Bureau commencent leur service en 1894, de Pont-Rousseau à Vertou, "avec escales à la Morinière, à Beautour, à l'Angebardière etc." pour la modique somme de 0,10 F pour un trajet simple et 0,15 F pour un aller-retour. Faisant concurrence à la Compagnie de la Basse-Loire, les frères Bureau, anciens marins au long cours, imposèrent leur service, grâce, semble-t-il, à des départs plus nombreux et des tarifs plus avantageux. Par ailleurs, "malgré la situation moins commode de leurs pontons, MM. Bureau frères conduisent eux-mêmes leurs bateaux et entretiennent ainsi des rapports personnels avec leur clientèle" explique un rapport de l'ingénieur de la navigation au préfet, en février 1897. Résultat : "en 1895, le nombre de voyageurs transportés par la Compagnie de la Basse-Loire est de 65 852, par la Compagnie Bureau : ➔

➔ 157 293.” La Compagnie de la Basse-Loire supprime alors son service quotidien pour ne conserver que les dimanches et fêtes. Les Hironnelles des frères Bureau abandonnent à leur tour leur service quotidien dans les années trente, concurrencées par un service d'autocar. Puis cessent totalement leur service après la seconde guerre mondiale.

Lavandières des bords de Sèvre.

Tout aussi emblématiques de l'activité sur la Sèvre, les bateaux à laver ou bateaux-lavoirs. S'il en existe sans doute déjà au XVIII^e siècle, les autorisations administratives rendues obligatoires pour "tout établissement flottant sur la rivière de Sèvre" permettent d'en retrouver une trace relativement précise. Ainsi, en 1902, on dénombre neuf bateaux-lavoirs sur la commune de Vertou. Les autorisations préfectorales sont généralement accordées pour cinq ans, moyennant des redevances annuelles, de l'ordre de 30 à 60 F de l'époque. De dimensions modestes (environ 11 m sur 5), ils subsisteront jusque dans les années soixante, supplantés par les machines à laver individuelles. En 1992, dans la revue *Regards sur Vertou au fil du temps* n°1, le témoignage de Simone Redor, blanchisseuse pendant trente-six ans, évoque l'activité du tout dernier bateau-lavoir vertavien, le Ker-Phine, opérationnel jusqu'en 1972. "Il s'agissait d'un petit bateau-lavoir (18 m²) complété d'une buanderie où travaillaient six blanchisseuses. Chacune avait son banc à laver attiré. L'eau de la rivière y était montée grâce à une pompe actionnée par un moteur électrique. Pour les draps, on utilisait, depuis



"Nous avons été les derniers utilisateurs de la Sèvre pour le transport de marchandises" explique Michel Friot, marinier-sablier de Sèvre.

les années trente, une grande machine à laver montée sur des pieds de fer, avec une cuve en fonte." L'hiver ou les jours de pluie, une salle chauffée au bois ou au charbon sert de séchoir. Aux beaux jours, le linge est étendu dehors. La journée du lundi est qualifiée de journée de plaisir. C'est le jour de la livraison du linge aux clients nantais, "toujours les mêmes, bourgeois ou ouvriers." Des chambres louées au mois ou à l'année permettent d'entreposer les sacs de linge. "Nous les mettions sur des brouettes et nous parcourions la ville.

Chacune avait son quartier. Nous faisons les étages, la pochée de linge sur le dos... Ensuite, la cliente énumérait ce qu'elle donnait à laver. Nous notions tout ça sur un cahier et repartions avec un sac à nouveau rempli. Le soir même, il fallait trier le linge sale et le diviser en trois tas : les draps, le blanc et la couleur." Du mardi au jeudi, c'était la lessive. "Le vendredi et le samedi, les blanchisseuses s'occupaient à étendre le linge, le plier, le trier et préparer les paquets des clients. Sans compter le nettoyage des cuves, des foyers et du plancher du bateau." En 1954, on payait deux francs pour le lavage d'une paire de draps. Quand ils n'étaient pas utilisés, les bancs à laver étaient loués : "sept à huit francs pour une bonne demie-journée de lessive." Sur le Ker-Phine, l'ambiance est au travail soigné, pas de place pour les bavardages. "Les relations avec les autres laveuses étaient rares et on avait peu de loisirs." Nombreux sont pourtant les témoignages qui s'accordent pour considérer les laveuses comme des "femmes dures à la peine et fortes en gueule. Il fallait être robuste et en bonne santé pour transporter 25 à 30 kg de linge sur l'épaule..."

ARMELLE DE VALON

Sources :

- Archives municipales de Nantes
- "Regards sur Vertou au fil des temps"
- "La Sèvre nantaise", de Bernard Raymond, éditions Alan Sutton.
- Collection Michel Friot.
- Association Entreprises et patrimoine industriel.



Environs de Nantes. - La Haudrière en Vertou - Un Lavoir sur la Sèvre
A. Thuret, édit., Nantes

Les lavandières des bords de Sèvre