



Institut Edouard Nignon

Les amis de la cuisine nantaise

*Promenade sur l'Erdre
à bord
du Lechalas et du Chantenay*



Déjeuner Culinario-Culturel

Jeudi 5 septembre 2024

Au restaurant « Chez Maurice »

14, cours Sully – 44000 NANTES

L'ABPN

Pleinement engagée dans la sauvegarde du patrimoine fluvial et maritime lié à l'histoire et la culture de Nantes et sa région, l'ABPN n'a pas vocation à être un musée statique. Grâce au soutien financier de l'État et des collectivités locales (Villes de Nantes et de Rezé, département de Loire Atlantique, Région des Pays de la Loire) ses navires naviguent à nouveau (la vedette des Ponts et Chaussées *LECHALAS*, le roquiuo *LE CHANTENAY* et le remorqueur *L'ENTÊTÉ*)

Héritière de l'association « SOS LECHALAS » créée en 1990 pour sauver le *Lechalas* sur le point d'être abandonné aux ferrailleurs, **l'Association Bateaux du Port de Nantes** est née en avril 1995 de la volonté de quelques passionnés.

L'association s'est donné pour objectif le sauvetage, la restauration et la conservation des bateaux de service du port de Nantes présentant un intérêt patrimonial fort.

Elle conserve également, mais cette fois à quai, le remorqueur portuaire le *GOÉLAND*, en passe de devenir, après aménagement, un lieu privilégié de rencontres et d'échanges, au cœur de la Ville, pour les associations et entités qui œuvrent à la conservation du patrimoine navigant.

LE LECHALAS

Le *Lechalas* a été construit par le Chantier Blasse de Chantenay en 1912. Un an plus tard, cette vedette à vapeur, utilisée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées responsables des travaux entrepris sur la Loire, son estuaire et ses affluents (l'Erdre et la Sèvre Nantaise), était mise en service. Ce navire leur tenait lieu de bureau mobile.

Le bateau porte le nom d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées spécialiste des travaux hydrauliques, Médéric-Clément Lechalas (1820-1905).

Navire amiral du Port de Nantes, il a accueilli à son bord au fil des ans de nombreuses personnalités politiques visitant la ville, et notamment trois Présidents de la République d'après-guerre : Vincent Auriol, René Coty et le général De Gaulle. Des célébrités ont également embarqué à bord du *Lechalas* comme Catherine Deneuve qui tournait alors à Trentemoult dans *La Reine Blanche*, film réalisé par Jean-Loup Hubert en 1991.

Dans les années 50, son moteur à vapeur d'origine est remplacé par un moteur diesel. Le moteur à vapeur d'origine du *Lechalas*, démonté dans les années 50, a été conservé à la Maison des Hommes et des Techniques.

Désarmé en 1967, il a été laissé à l'abandon pendant de nombreuses années dans le port de La Roche-Bernard sur la Vilaine.

Sauvé in extremis de la démolition par l'association SOS Lechalas devenue depuis l'Association Bateaux du Port de Nantes, il a été le premier bateau fluvial classé au titre des Monuments historiques en 1986.



La restauration

Sa restauration commence en 1990, financée par l'état (DRAC) et les collectivités locales (Région, Département, Ville de Nantes). Le Lechalas a également le privilège d'avoir pour marraine Monique Papon, vice-présidente du Sénat.

Depuis 1992, il navigue à nouveau et participe à de nombreuses manifestations nautiques et culturelles dans la région Nantaise (Rendez-vous de l'Erdre, rencontres du fleuve, fêtes du patrimoine...), mais aussi à d'autres événements importants (Brest 2000, Semaine du Golfe du Morbihan, les Régates du Bois de la Chaise à Noirmoutier...).

Toutefois d'importants travaux de restauration ont été nécessaires notamment pour la partie arrière en bois : toilettes et « Salon des Ingénieurs » et dunette. Cette restauration a été effectuée au Chantier Naval Fouchard à Couëron au cours des années 2016-2018. D'autres travaux d'entretien de la coque ont été réalisés aux chantiers de l'Esclain dans le Bas-Chantenay.

LE CHANTENAY

Le roquiuo *Le Chantenay* a fait toute sa carrière dans les eaux nantaises, entre les rives nord et sud de la Loire. Il pouvait transporter jusqu'à 50 passagers : 20 personnes dans le salon-cabine et 30 sur le pont avant.

Classé monument historique, il est l'un des fleurons de la flotte de l'association Bateaux du port de Nantes.

La dénomination « roquiuo » est issue de ce passé et provient du surnom d'un rezéen, Jean Moreau, qui fut ensuite donné au premier navire à vapeur mis en circulation sur la Loire au XIX^{ème} siècle pour le transport de voyageurs. *Le Chantenay*, roquiuo n°10 de la flotte nantaise, a été le dernier navire du genre à effectuer la liaison entre le quai de la Fosse et le port de Trentemoult sur la rive sud.

Sa carrière s'achève dans les années 70 où il est désarmé, l'Association Bateaux du Port de Nantes rachète alors ce navire à l'état d'épave en 1997. Une importante campagne de restauration est initiée en 2000, elle se termine huit ans plus tard.

En 2008, *Le Chantenay* est reconnu bateau d'intérêt patrimonial par la Fondation du patrimoine Maritime et Fluvial. Cinq ans plus tard, soit 125 ans après sa mise en service, il est classé au titre des monuments historiques.

Petit rappel, en février 2020 nous avons eu le plaisir de déjeuner à Trentemoult avec Serge PLAT, ancien président de l'ABPN et auteur du livre "Des Roquiuos aux Navibus".



Menu "Chez Maurice"

Préparé par Lionel Ludovic

Kir d'accueil

Entrée :

Croustillant de Curé Nantais et salade

Plat :

Filet mignon de porc lardé jus corsé et pomme Anna

Dessert :

Crème brûlée Maurice

Vins

2 verres de vin / personne

Café ou thé



Médéric-Clément LECHALAS

Le Léchalas ancien bateau de service et de surveillance de service des Ponts et Chaussées, porte ce nom en mémoire de Médéric-Clément LECHALAS, ingénieur en chef dans cette administration, qui a profondément laissé son empreinte à Nantes et sur la Basse-Loire.

Médéric-Clément Lechalas est né le 8 janvier 1820. Son père était notaire à Angers. Le jeune Médéric-Clément fut inscrit dans un institut situé rue Mondésir à Nantes dirigé par Alexis Papot, éminent professeur de mathématiques. À la sortie de cet institut, en 1838, Médéric-Clément intégra l'École Polytechnique le 1^{er} novembre. En 1841, il poursuivit sa formation d'ingénieur au sein de l'école d'application des ponts et chaussées. Peu après sa sortie, il fut affecté au service d'un arrondissement de la Loire-Inférieure, à Nantes, le 1^{er} septembre 1843, année d'une importante crue de Loire qui provoqua des inondations.

C'est lors de la première partie de sa carrière professionnelle qui s'est déroulée à Nantes, de 1843 à 1871 qu'il prit conscience de cet épineux problème, pour l'avenir du port de cette ville. Durant son séjour nantais, il fut détaché à sa demande, du corps des Ponts et Chaussées, et occupa de 1864 à 1871 le poste d'ingénieur en chef de la ville. Il fut à ce titre responsable d'un certain nombre de travaux remarquables au sein de celle-ci, tel que la construction du marché couvert de la place de la Petite-Hollande, construit en 1867 et démoli en 1932.

C'est lors de cette mise entre parenthèses qu'il conçut les nouvelles propositions de l'aménagement de l'estuaire de la Loire, qui devaient s'opposer au projet de canal latéral dit canal de la Martinière, lequel fut malgré tout construit et ouvert à la navigation en 1892.

Médéric-Clément Lechalas quitta Nantes à la fin de l'année 1871, pour occuper son nouveau poste à Rouen, en tant qu'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au service ordinaire de la Seine-Inférieure. Il décéda dans cette ville en 1904.

Mise en œuvre de ses propositions

Ayant pris conscience de l'impasse que constituait le canal de la Martinière pour la navigation, c'est en 1903 que l'on décida de mettre en application ses propositions pour l'aménagement de l'estuaire de la Loire. Transformation géométrique de l'estuaire et le dragage du lit du fleuve sont mis en œuvre. Dix ans plus tard on aménage un bassin à marée en amont de Nantes. En revanche on ne crée pas de bassin à flot à Nantes. Aujourd'hui la marée se fait énormément sentir dans la cité des Ducs : le marnage y est supérieur à celui de St-Nazaire. Les prévisions de M.-C. Lechalas se sont réalisées.

Toutefois, la remontée de la marée à Nantes, l'abaissement de la ligne d'eau, ont eu des conséquences sur la solidité de certains ouvrages et sur le débit du fleuve : déstabilisation des quais dans le bras Nord de la Loire à Nantes, effondrements de ponts (pont Maudit en 1913, pont de Pirmil en 1924), étiages sévères en été. Au lieu d'avoir un port à flot comme le suggérait M.-C. Lechallas, on a eu le comblement du bras Nord et le détournement de l'Erdre, pour enrayer les effets négatifs de la remontée de la marée.

LE TUNNEL SAINT-FÉLIX

La construction du tunnel résulte d'un projet et de la réalisation d'un vaste plan de comblement des bras Nord de la Loire (ceux « de la Bourse » et « de l'Hôpital »), ainsi que du dernier kilomètre du cours de l'Erdre, décidé par la municipalité en 1926. Les principales raisons de ces travaux sont, notamment, de remédier aux problèmes d'ensablement du fleuve et à l'étréitesse des quais régulièrement emportés par les crues du fleuve, notamment ceux qui se trouvent le long du bras de la Bourse et qui supportent la ligne de chemin de fer vers Saint-Nazaire depuis la gare de Nantes.

L'ensemble du chantier achevé (y compris l'aménagement du canal Saint-Félix) est inauguré le 5 avril 1934. Une brochure éditée à l'occasion de la cérémonie d'inauguration indique que *« les travaux qui ont nécessité l'extraction de 123 000 m³ de déblais, dont 75 000 de rocher, et la mise en œuvre de 46 000 m³ de maçonnerie ont présenté des difficultés du fait surtout de la grande profondeur de l'ouvrage sous le niveau de la rivière et du fleuve, de son exécution en plein centre-ville, et de reprises en sous-œuvre sous les monuments aux morts de la guerre de 1870 et de la guerre de 1914-1918, sous la chaussée du quai de Richebourg et sous les voies ferrées de la Compagnie d'Orléans »*.

L'ingénieur allemand Karl Hotz est chargé de la supervision du projet pour la société *Brand*. Celui-ci reviendra 7 années plus tard, durant la Seconde Guerre mondiale où, devenu officier de la Wehrmacht avec le grade de lieutenant-colonel (*Oberstleutnant*), il occupera la fonction de *Feldkommandant der Stadt Nantes*, c'est-à-dire de responsable des troupes d'occupation pour le département de Loire-Inférieure, ceci jusqu'à son assassinat par la Résistance, en octobre 1941. Sa mort mènera à des représailles qui coûteront la vie à 48 otages, fusillés à Nantes, Châteaubriant (dont le jeune Guy Môquet) et Paris.

Sources : Nantes Patrimonia
Wikipédia

Une cite flanquée entre la Loire et l'océan
Haut lieu de résidence des ducs de Bretagne
Cinq territoires acquis suite à de violentes campagnes
Et fort convoités par le royaume des Francs.

La duchesse Anne par son mariage avec Charles VIII
Puis en secondes noces avec le roi Louis XII
Deux fois reine de France et surtout bonne épouse
Laissera au peuple breton une exemplaire conduite.

Au fil des siècles Nantes a forgé son histoire
Avec autant de glorieuses situations que d'affreuses tragédies
D'un édit de Nantes acquis, aux cinquante otages des nazis,
Honorés par un cours, comblement de l'Erdre et son miroir.

Le bien et le mal c'est le livre d'un éternel conflit
Nantes n'a pas échappé à ces naturelles contradictions
Les archives nantaises nous en dressent de parfaites versions
Les générations suivantes s'emploieront à changer l'ordre établi.

Nantes est fière d'être par excellence cette « cité bretonne »
Les armes ducales au fronton de la préfecture en sont le reflet
En cela la duchesse, reine de France, en mesure les bienfaits
Deux identités réunies au son des binious qui résonnent.

AINSI VA LA VIE ... ET L'HERMINE EST TOUJOURS BIEN PRESENTE

YVON LE 5 septembre 2024