



LE TUNNEL ST-LÉONARD

Notre association CAPRES-AUNIS collabore de longue date avec le Groupe Canal La Rochelle-Marans composé de différentes personnes intéressées par cet ouvrage majeur de l'Aunis, à haute valeur historique, patrimoniale et touristique.

Notamment des adhérents de CAPRES-AUNIS, des membres du Conseil des Sages de Dompierre sur Mer, différentes autres associations d'Andilly, de Périgny, de St Ouen et de Marans, etc.

Le groupe est piloté par notre référent Ludovic DUBOIS et fonctionne au sein de l'association AHGPA (Association d'Histoire Géographie en Pays Aunisien)

Un site internet dédié donne accès aux premiers fascicules édités à la suite de réunions de travail du Groupe Canal ainsi qu'à divers renseignements et actualités : <https://canalahgpa.wordpress.com/>

Le samedi 30 mars 2024, une visite du tunnel St Léonard situé à Dompierre sur Mer, destinée exclusivement aux adhérents de CAPRES-AUNIS a été organisée avec le concours de la web TV Entre Nous Cultures.

Cette rencontre a permis de découvrir ou redécouvrir sur le site, les impressionnantes travaux réalisés aux XVIII^e et XIX^e siècles pour établir une liaison navigable de Niort à La Rochelle via Marans en passant sous la « montagne St Léonard ».

C'était un exploit pour l'époque et le tunnel est un exemple remarquable démontrant la capacité des ingénieurs à concevoir un tel ouvrage d'art d'une qualité exceptionnelle.

Une documentation sur l'historique et des croquis explicatifs ont été remis à chacun et commentés par Marc JAMAIN ; dans le même temps, Jean-Philippe FAURIE a pu filmer ses explications et recueillir quelques précisions complémentaires au fil de la visite...

Comme il a été indiqué lors de l'accueil des participants, un premier état des lieux, établi début décembre 2023 par des membres de CAPRES-AUNIS, avait fait l'objet d'un relevé d'observations au sujet de la sécurité, de l'entretien et de la signalétique qui a été transmis à Mme la Présidente du Conseil Général de la Charente-Maritime. En retour, promesse nous a été communiquée d'une prise en compte de nos remarques et de la commande de contrôles « *permettant d'envisager la meilleure programmation des travaux en adaptation au contexte local* ». *D'autre part le Département s'est engagé avec la CDA à requalifier les abords du parking du Bois de Pins et des cheminements, ainsi qu'à moderniser la signalétique patrimoniale* »

- 10/12/2023 Lettre à Mme Sylvie MARCILLY, Présidente du CD17
- 17/01/2024 Réponse de Mme Françoise de ROFFIGNAC, Vice-présidente du CD17

Nous tenons à remercier Entre Nous Cultures pour cet accompagnement de visite avec CAPRES-AUNIS particulièrement instructive et passionnante du tunnel St Léonard à Dompierre sur Mer. Mettre en valeur le patrimoine local est aussi une mission de notre association écocitoyenne qui accompagne et soutient le Groupe Canal AHGPA de La Rochelle à Marans.

Pour en savoir davantage, voir pages suivantes et suivre les liens...

- Captation vidéo sur Facebook : <https://fb.watch/ro0FAM7-dM/>
- [Caption sur YouTube](#)
- Site CAPRES-AUNIS <https://capresaunis.wordpress.com/> (dans différentes rubriques)



Résumé historique du canal Marans-La Rochelle et de son tunnel, par Marc JAMAIN

- Le premier plan du projet que l'on puisse étudier est celui du sieur Degay tracé en **1749** et dénommé « *Plan de la rivière pour la communication de Niort à La Rochelle* ». Cette « *rivière* » était prévue pour relier La Sèvre Niortaise entre Arçais et Damvix à La Rochelle – Maubec.
- Il y aura en fait 4 projets étudiés et tous ces projets évitaient le port de Marans. Cela engendrera de très vifs et très nombreux mécontentements des Marandais en privant leur port du trafic fluvial de Niort à La Rochelle par l'anse de l'Aiguillon.
- Et enfin, le **Décret de Napoléon Ier du 17 juillet 1805** ordonnant de construire le « *canal de Niort* » sur les plans de l'ingénieur Courtalon est promulgué. Il fallut trouver des financements pour commencer le canal et ce ne fut pas une affaire facile.

Par un rapport de l'ingénieur Lescure nous savons que le **premier coup de pioche fut donné le 17 juin 1806**.

De 1806 à 1812 l'on commença par fabriquer l'outillage nécessaire au futur chantier (pelles, pioches, brouettes, baquets, boyards, etc.), puis les terrassements avec de la main-d'œuvre locale un peu indisciplinée au dire des gendarmes surveillants, plus des forçats Napolitains et Espagnols enclins aux évasions et logés à la prison de la Rochelle.

Les travaux commencèrent par la démolition et la remise en état de l'écluse Maubec donnant sur le vieux port.

Puis l'on s'attaqua au lit du canal entre La Rochelle et Rompsay où l'on fut obligé de creuser deux contre-fossés pour « *abreuver les marais salants* » et « *écouler le douçain de Rompsay* »

Au 1er semestre 1812, l'État acquiert et aménage « **Château-Milan** » pour y établir un atelier de condamnés militaires aux Travaux Publics. Cet atelier logera jusqu'à 750 hommes « *forçats condamnés* » (hormis les malades qui allaient à l'hôpital). Il fonctionnera jusqu'en juillet 1844.

Il fut géré par le Service des Ponts et Chaussées et **appelé « Ateliers de Bellecroix »** pendant toute la durée des 32 ans de présence des forçats.

Une « caserne » supplémentaire pour loger 100 forçats sera aménagée à **Terre-Nouvelle**.

Ces hommes, condamnés militaires (et quelques femmes), vont réaliser, entre 1812 et 1844, le terrassement des **2 « grandes tranchées » Rompsay / Saint Léonard / Mouillepied** : environ 5,5 km (soit un peu plus de 2 millions de m³ de terrassement à la main).

Après 1844 et jusqu'à la fin du chantier en 1888, ce seront des entreprises privées sur adjudications et respect du cahier des charges qui feront le travail.

- Préparation et creusement du souterrain (Environ : 40 000 m³ + foisonnement)

Dès le 4 juillet 1808, les ingénieurs des P&C étudient la meilleure façon de creuser le souterrain. Pourra-t-on se dispenser de le voûter ? L'on creuse un puits de sondage de 25 m. Le **24 septembre 1808**, l'on adjuge au Sieur Bourrignon les travaux sur la grande tranchée aux abords des 2 entrées du futur souterrain pour préparer le perçement de la future galerie dite « *d'alignement* ». Après une mise en

demeure, il se met au travail jusqu'en 1812. C'est un travail difficile et qui n'avance pas assez vite et en 1814, les P&C. arrêtent son contrat.

En 1826 la galerie d'alignement était creusée sur 90 m ainsi qu'un puits d'une profondeur de 26m.

Nota : Dès 1824 la direction du canal vers Damvix est abandonnée et le **6 août 1847 un Décret** approuve, à partir de La Clouse, la nouvelle direction vers le port de Marans aval.

En 1846 l'on adjuge des travaux aux entrées amont et aval du souterrain : Entreprises Hémery – Durand – Micas – Raoult.

- Creusements et finitions dans le tunnel à partir de 1849

- Creusement de 2 puits d'extraction - cotes 372 et 550
- Creusement de la galerie d'alignement de 3m de diamètre sur toute la longueur du tunnel.
- Les terrassiers utiliseront des petits « fourneaux » de mines. Maintien de cette voûte avec une boiserie sommaire. Sortie des matériaux par les 2 entrées avec des wagonnets sur une petite voie ferrée et par les 2 puits avec des treuils.
- De nombreuses sources s'écoulent dans la galerie rendant le terrassement difficile.
- Fourniture des pierres de tailles nécessaires à la voûte. Sieurs Morguet et Beaussant.
- Recreusement du tunnel pour agrandissement en diamètre et permettre la pose des pierres de tailles de la voûte. Dimensions moyennes 0,45 L x 0,20 l x 0,30 h – NB : 110 000
- Pose de cintres en bois destinés à la construction de la voûte. Laissés 8 jours en place après la pose de la clef de voûte, puis avancés ainsi sur les 842 m du tunnel.
- 1850, travaux entre les têtes amont et aval et les puits 1 et 2.
- 1854, le Sieur Boffinot fournit la pierre de taille pour le halage du souterrain.
- En avril 1856, le Sieur Laville travaille encore sur 200m dans le tunnel (partie aval).
- En 1857 et 1858, l'on travaille sur le halage du tunnel.
- 1875, pose du garde-corps sur le halage du tunnel (842 m de longueur + 10) et pose des 3 échelles de quai : cotes : 210 – 420 et 632.

- Suite des terrassements et ouvrages d'art sur le canal

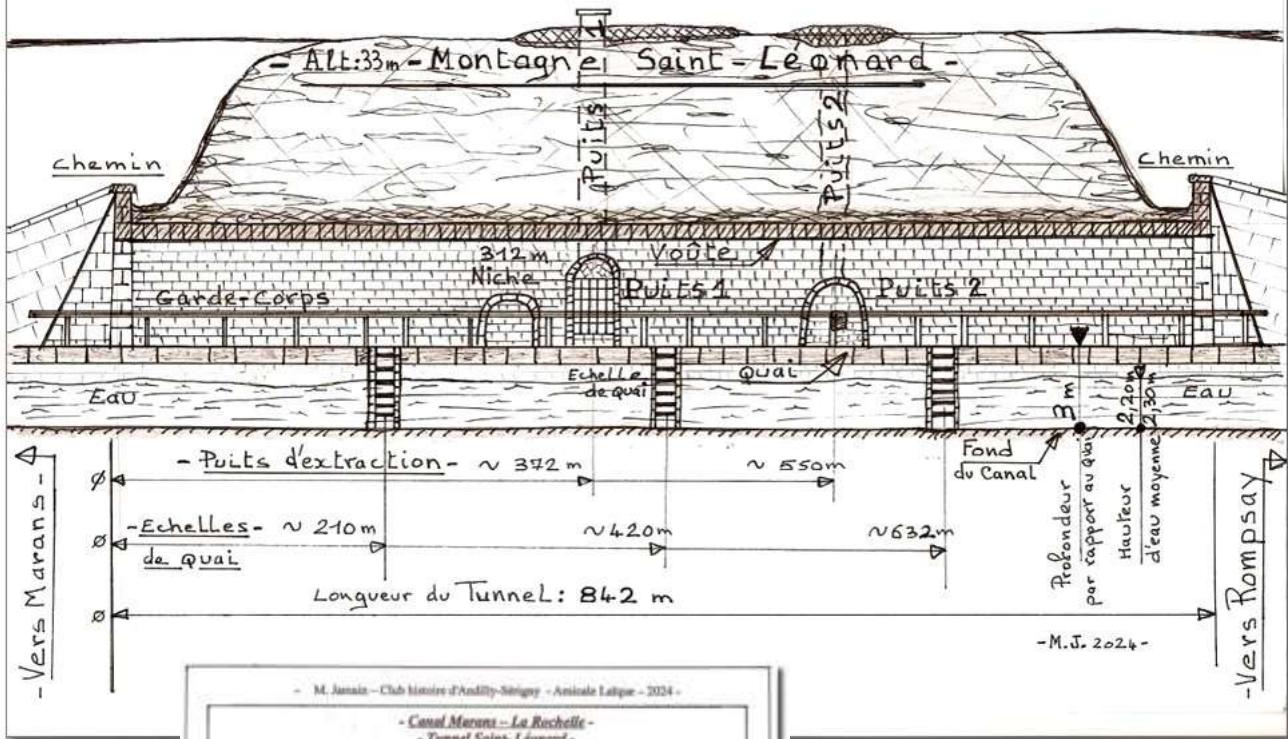
- De 1861 à 1872, Gateau – Raoult – Jolly – Boitelle et Laville vont réaliser dans les marais le creusement du canal et les ouvrages d'art entre Mouillepied et Marans.
- Le canal est déclaré ouvert le 11 juin 1875 entre la Sèvre et Bonnemort.
- En 1878, le Président Mac Mahon signe le décret pour effectuer les travaux de raccordement du canal au bassin à flot extérieur de La Rochelle.
- Les travaux comprennent : Le pont de Bonnemort pour la 137 – Une écluse à sas – Le port du canal (qui deviendra piscine municipale) – un pont tournant – Les murs de quais – Pont de la porte St Nicolas – Les ponts de la coupure – un pont route et un pont fer – Entreprises Neveu et Decourt. Ces travaux seront terminés en 1885.
- La navigation entre le port de Marans et le bassin à flot de La Rochelle pouvait enfin commencer. 3 biefs et 4 écluses à sas – 24 kilomètres.
- Nota 1 : le trafic ferroviaire de Niort à La Rochelle fut mis en fonction dès 1860. Et de Marans à La Rochelle dès 1873. Cette voie ferrée fut établie sur la rive gauche du canal.
- Nota 2 : L'écluse d'Andilly provoquait des inondations en période de crues du Curé. Cela engendrera un procès des syndicats de marais et des expertises du principe défaillant de l'écluse. Suite au procès, en 1898 l'État fera faire des travaux correctifs à l'écluse.

CROQUIS DE MARC JAMAIN

M. Jamain – Club Histoire d'Andilly-Sérigny – Amicale Laïque- 2024 -

- Canal Marans - La Rochelle -

- Croquis coté du Tunnel Saint-Léonard - Longueur : 842 m -



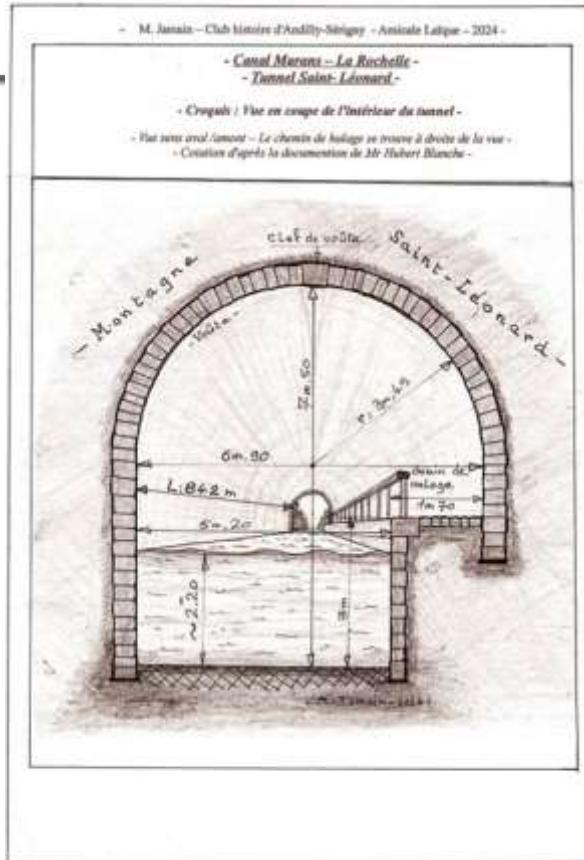
– M. Jaurain – Club histoire d'Andilly-Sainteny – Annexe Latpse – 2024 –

- Canal Marans - La Rochelle -

- Tunnel Saint-Léonard -

- Croquis : *Vue en coupe de l'intérieur du tunnel* -
- *Etat pour accès direct - Le chemin de halage se termine à droite de la voie -*

- M. J. 2024 -



Site internet :

<https://aunis-ahgpa.fr/>