Société d'histoire de Brissac et de Quincé

Pouvoirs d'influence et administrations de l'État sous Charles X
Histoire d'un échec : Le canal de Brissac
1826 – 1830

Marcel Grandière - Bernard Faure

La France de la Restauration (1815- 1830) connaît la prospérité, voies de communication et industrie moderne transforment le pays[1]. Augustin-Timoléon de Cossé inscrit sa vie dans ce mouvement d'enrichissement économique de la nation transformée par la Révolution et l'Empire.
Ses deux préfectures sous l'Empire (préfet de Marengo en 1809, puis de Dijon 1812) lui ont donné sans doute le goût de l'administration des territoires. En 1826, il décide de promouvoir un vaste développement de Brissac dont la position a beaucoup décru depuis la Révolution au profit de Thouarcé. Son projet est d'agrandir la ville, de créer deux nouveaux quartiers de commerce, d'affaires et d'industrie, et de les relier au centre historique.
Pour obtenir ce développement, le duc de Brissac met tout en œuvre pour réaliser un canal passant par Brissac, canal latéral à la Loire depuis Saint-Rémy jusqu'à l'embouchure de l'Aubance. Il cherche ainsi à attirer vers Brissac une partie du trafic de la Loire et les

Augustin-Timoléon de Cossé
(site du Sénat)

[1] Duc de Brissac, *Les Brissac et l'Histoire*, 1973, p. 303.

marchandises de tout le pays englobant Vihiers, Chemillé et Doué. Le château de Brissac serait ainsi le cœur d'une nouvelle cité vitalisée par le canal, un port de marchandises et un site d'entrepôts, cité nouvelle alliant quartiers anciens et urbanisme moderne.
Le projet de Timoléon de Cossé, en 1826, s'inscrit dans une logique de transformation de Brissac et de Quincé qu'il conduit depuis la période impériale, bousculant si besoin l'autorité municipale (mais le maire, jusqu'en 1815, René Bascher, est aussi intendant du duché, un cas avéré de conflit d'intérêt…) et les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Il fait construire l'aqueduc voûté (appelé aujourd'hui bief) en 1803, détruire la chaussée qui retenait jusqu'en 1785 l'eau du Grand-Étang de Brissac et qui portait la grande route Angers – Doué. En 1803 encore, il inaugure le Petit-Château construit en lieu et place de l'ancienne Capitainerie détruite[2]. Détruites aussi les vieilles murailles médiévales clôturant la grande cour du château, disparu le haut pont-levis qui conduisait de cette cour à l'ancienne aumônerie Saint-Martin, bientôt rebâtie pour abriter le palais de justice (aujourd'hui l'Office du Tourisme). Surtout il transforme la traversée de Brissac en construisant (à ses frais) la nouvelle route et le pont (alors en bois) sur l'Aubance en bas de Quincé (actuelle rue Moron) et en écrêtant le talus du Tertre pour y dessiner les lacets que nous connaissons. Il faudrait ajouter le Mausolée dans le parc, le creusement du nouveau tracé de l'Aubance autour du château pour empêcher les eaux de refluer vers l'ancien étang et de ruiner les cultures, la belle construction de la ferme de l'étang (1809 – 1810) ...
La série S (Travaux publics et transports) des archives départementales et le fonds du duché de Brissac 188 J (fond privé) gardent une abondante documentation concernant le projet du duc de Brissac[3].
Jusqu'alors, toutes ses entreprises avaient été couronnées de succès. Mais fallait-il en 1826 se lancer dans la construction coûteuse (plus de deux millions de francs) d'un canal latéral à la Loire ?

1- Le projet initial (1826)

1- Le canal de Brissac

Le duc de Brissac lance son projet de canal latéral le 1er juillet 1826 par une note de trois pages[4] au directeur général des Ponts-et-Chaussées Louis Becquey[5]. Le duc, bien en cour à Paris sous Charles X (1824-1830), sait certainement que le directeur général est favorable à la création de canaux latéraux à la Loire plutôt qu'à des travaux d'aménagement dans le lit de ce fleuve impétueux et difficile à maîtriser [6].

---

[2] Duc de Brissac, *Id*, p. 298.

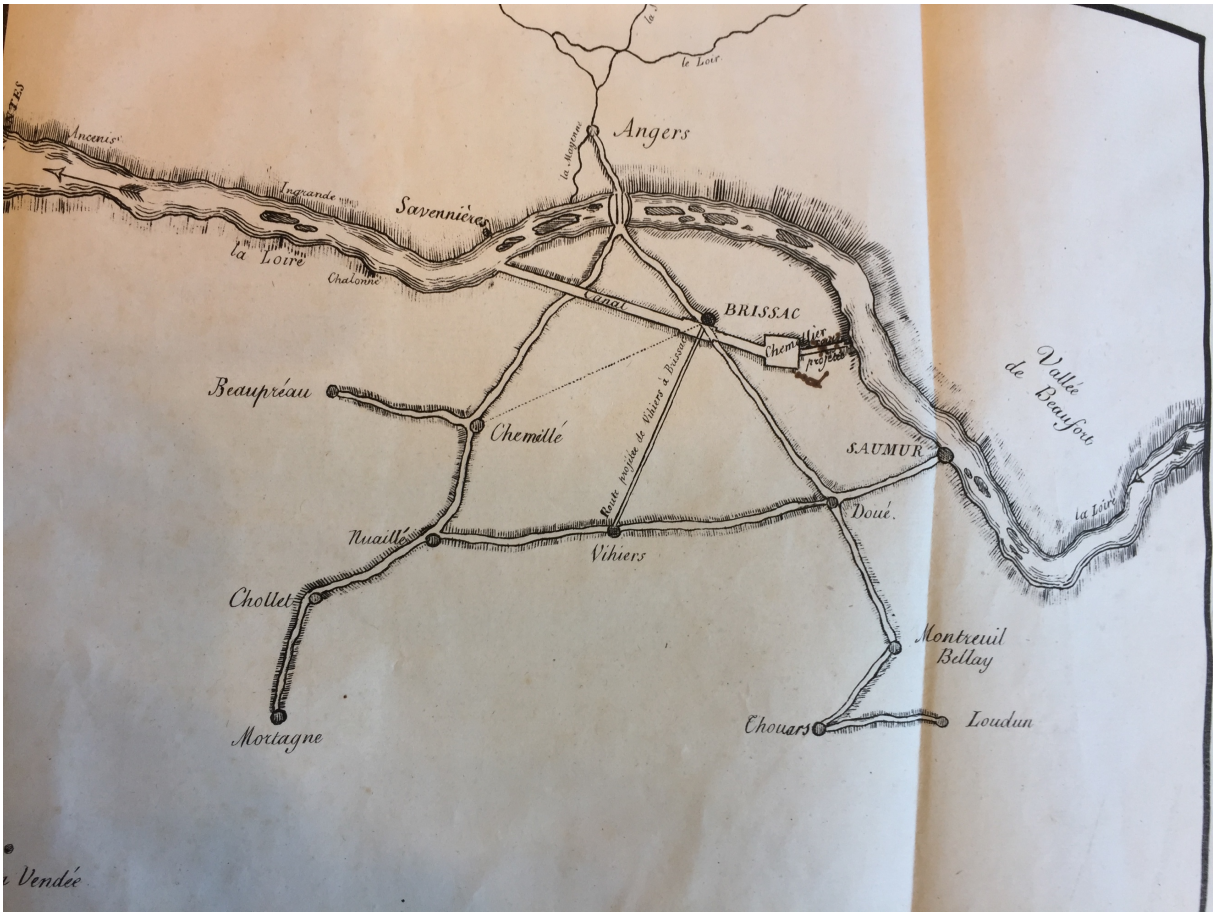
[3] Le chapitre du livre ci-dessus cité du duc Pierre de Cossé consacré à Augustin-Timoléon (« Le préfet de Marengo », p. 295 - 307) passe sous silence cet épisode de la vie du 9ème duc de Brissac. L'échec de l'entreprise en est peut-être la cause. Voir la conclusion du chapitre (p. 307) sur le « demi échec » de la « destinée » de son aïeul.

[4] ADML 133 S 4, « Note sur un projet de canal latéral à la Loire passant par la ville de Brissac (Maine-et-Loire). »

[5] Louis Becquey, 1760-1748, directeur des Ponts-et Chaussées et des mines de 1817 à 1830. Il est à l'auteur du *Rapport au roi sur la navigation intérieure de la France* (Paris, 1820, Imprimerie royale) qui présente un plan d'équipement de la France en voies navigables extrêmement ambitieux. Voir Yves Lecoeur, « La Loire moyenne naviguée au XIXe siècle : représentations, réglementation et aménagement », 2011, in *journals.openedition.*org ».

[6] Dans son *Rapport au Roi* cité ci-dessus, il préconise un canal latéral à la Loire de Tours à Nantes pour obvier aux difficultés de la navigation sur le fleuve, canal latéral « passant par la vallée de l'Authion, au-dessous d'Angers, par Ingrandes, Ancenis et arrivant à Nantes, où il joindrait au canal de Nantes à Brest (…) On estime que sa dépense sera de 6 millions », p. 40.

Timoléon de Cossé projette un canal qui « serait une dérivation » de la Loire depuis « la queue de l'île de Saint-Rémy en face de Saint-Mathurin », passerait par la plaine de Coutures, Chemellier, rejoindrait Brissac par l'ancien étang, puis la Loire en suivant le cours de l'Aubance, soit quelque six à sept lieues (environ trente-trois kilomètres). Il insiste sur la



ADML 188 J récolé 93

facilité de l'entreprise, l'absence d'obstacles, les travaux ne nécessitant pas, selon lui, de grandes dépenses (mais il ne les chiffre pas).
Il présente aussi au directeur des Ponts-et-Chaussées tous les avantages de son projet. Le canal permettrait de raccourcir le temps de navigation qui est de quinze à dix-huit jours par la Loire à deux jours seulement[7]. Le canal éviterait « non seulement la navigation si longue, si difficile de la Loire entre la Bohalle et les Ponts-de-Cé, mais encore le passage des ponts des Ponts-de-Cé, dont les arches multiples ont si peu d'ouverture.[8] » Le duc fait donc le pari que les obstacles à la navigation sur la Loire sont tels, entre Saint-Mathurin et Savennières, obstacles dûment représentés sur le plan ci-dessus par des îles et des ensablements, que les bateliers de Loire préfèreront passer par le nouveau canal de Brissac, à la remontée comme à la descente. Les bateaux venant de Saumur se dirigeant vers la Mayenne, un flux important, n'auront qu'une petite distance pour rejoindre la Maine.

[7] La navigation sur le fleuve est alors intense. La navigation à vapeur se développe à partir de 1820. Le déclin de l'axe ligérien se fait après 1850.Voir Yves Lecoeur, *op. cit.*
[8] ADML 133 S 4, voir *supra.*

Ensuite le duc entreprend de montrer tous les avantages économiques de son projet. Il veut l'enrichissement de Brissac en facilitant vers la ville la circulation des marchandises. C'est pourquoi il entreprend de placer Brissac au centre du réseau de communication au sud de la Loire, au cœur d'un vaste triangle Cholet / Doué / Angers. Sur les quais du futur port de Brissac, au Marin, près des entrepôts, de la halle, du champ de foire et d'une nouvelle place du marché, afflueraient les marchandises par eau et par routes. Car Timoléon de Cossé prévoit encore, pour renforcer l'attractivité du port de Brissac, de participer au financement des routes reliant Vihiers et Chemillé à l'Aubance canalisée pour détourner vers la ville les flux existants alors vers Chalonnes et les ports de Loire. L'ambition du duc est même d'attirer vers sa ville une partie du trafic qui transite alors vers la Loire par le Thouet.

2- Agrandissement de Brissac

Timoléon de Cossé est très enthousiaste pour ce projet qui va permettre l'agrandissement de

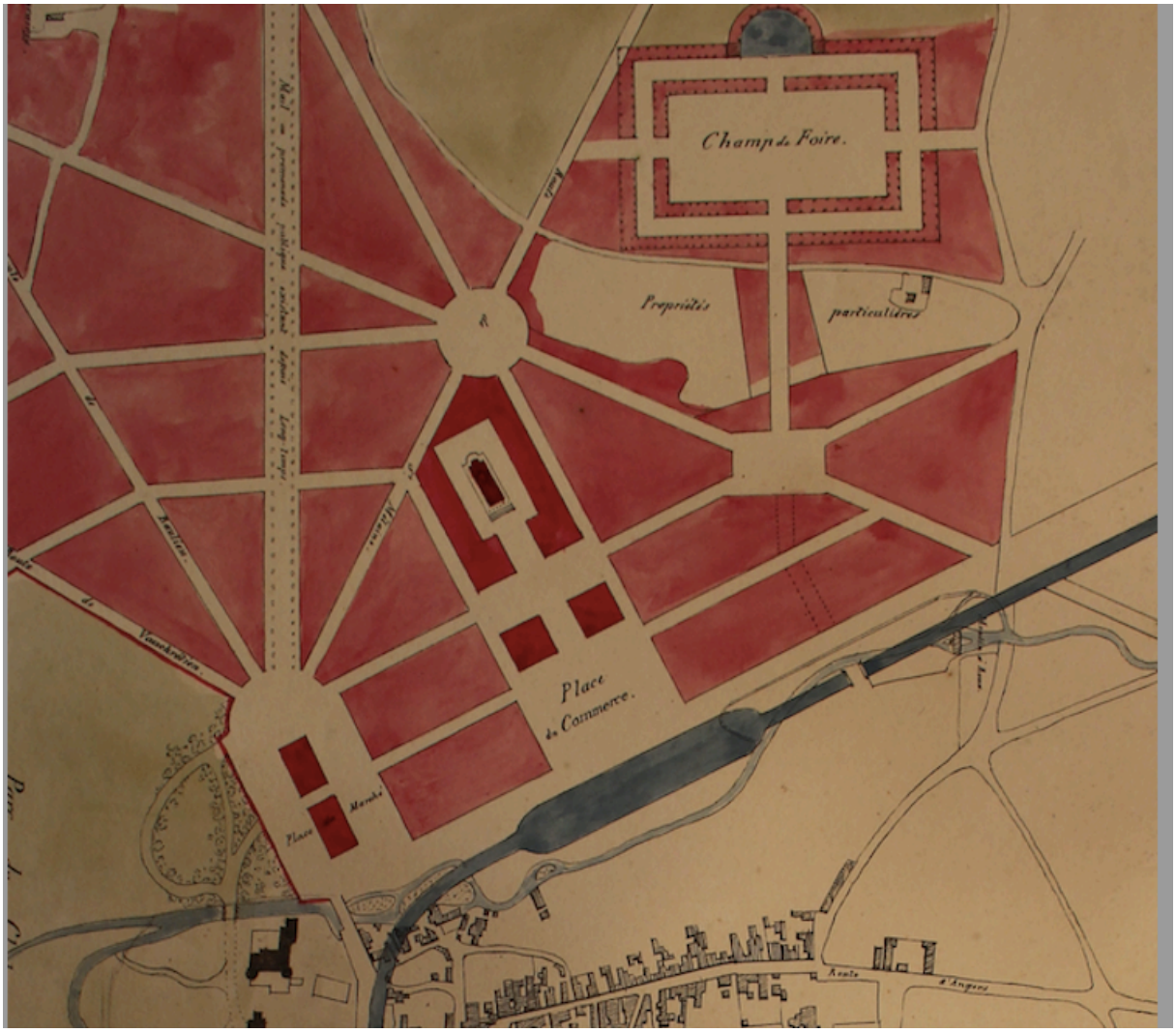
ADML 188 J récolé 93

Brissac. Il a fait faire les plans par un architecte parisien de renom, Delannoy[9]. Les deux nouveaux quartiers projetés sont représentés en rouge, la partie ancienne de Brissac en noir. On peut constater que Timoléon de Cossé saute allègrement par-dessus des frontières communales…[10] Il ne recule pas non plus devant les travaux. La traversée de Brissac par le

[9] ADML 188 J 93, État des honoraires dus par le duc de Brissac, acquitté le 23 février 1833. Peut-être François-Jacques Delannoy, né à Paris en 1755, mort à Sèvres en 1835. Les plans ont été lithographiés.

[10] Il a engagé le maire de Brissac à demander le rattachement d'une partie de Vauchrétien (Le Barbancinais) au préfet, et fait pression sur ce dernier. N'obtenant pas gain de cause, le duc et pair de France s'adresse alors directement au ministère. C'est ce que nous apprend une lettre du ministre secrétaire d'État des finances du 27

canal (avec un port important au Barbancinais, un plus petit au Marin) suppose la destruction de l'aqueduc construit à grand frais en 1803, aqueduc il est vrai inutile, ainsi que la construction d'un pont pour joindre Brissac et Quincé. Les nouveaux aménagements paraissent impressionnants : le projet du Barbancinais comprend un entrepôt de commerce, une nouvelle église et une école, sept nouvelles grandes rues, une place pour une halle, un



Quartier du Barbancinais (projet)
Architecte : Delannoy

nouveau champ de foire, et un quai le long de la rivière canalisée. Le Marin (ancien vignoble du duché appelé Mareil avant la Révolution) serait de même urbanisé. De part et d'autre de l'Aubance, le duc projette encore l'établissement de closeries sur les riches terres de l'ancien étang.

Le financement ? Tout paraît facile... Tous les nouveaux aménagements sont établis sur les terres du duc. Le projet est donc de les céder à prix raisonnable à une compagnie financière ; Timoléon de Cossé pense trouver facilement des investisseurs attirés par la perspective d'une bonne affaire : les terrains ne pouvaient prendre que beaucoup de valeur avec la réalisation

---

juillet 1824. Il renvoie le duc vers le ministre de l'Intérieur (ADML 188 J récolé 95.) Mais Vauchrétien fait de la résistance…

du canal, du port et de l'entrepôt commercial. Il prévoyait même que les gains réalisés permettraient de financer une partie du coût du canal.

3- Le projet de canal latéral refusé

Louis Becquet donne aussitôt[11] l'ordre à l'ingénieur en chef du Maine-et-Loire, Romain Derrien[12], de faire l'étude du projet. Celui-ci parcourt le terrain pendant trois jours (26, 27 et 28 juillet 1826) pour arrêter le meilleur parcours possible : face au bourg de Saint-Mathurin, la gorge de Saint-Rémy, puis la plaine de Couture, l'ancien étang desséché de Brissac en passant au sud de Chemellier, puis, depuis Brissac, le cours de l'Aubance jusqu'au Port-Bithoud (Port-Bitou) sur le Louet pour joindre la Loire. On sent que le Pair de France et ministre d'État Timoléon de Cossé tanne l'administration, qui s'exécute prestement, pour que l'affaire avance au plus vite.

Débouché du canal
Mozé-sur-Louet, Port-Bitou
Google Earth

Derrien confie alors la tâche de faire les relevés de terrain à un jeune ingénieur en formation à Angers, Charles Collignon[13]. Dès le lendemain[14] (29 août), Collignon, à la tête d'une équipe de cinq personnes, procède aux relevés de terrain avec des chaînes d'arpentage et une alidade pour prendre les niveaux.

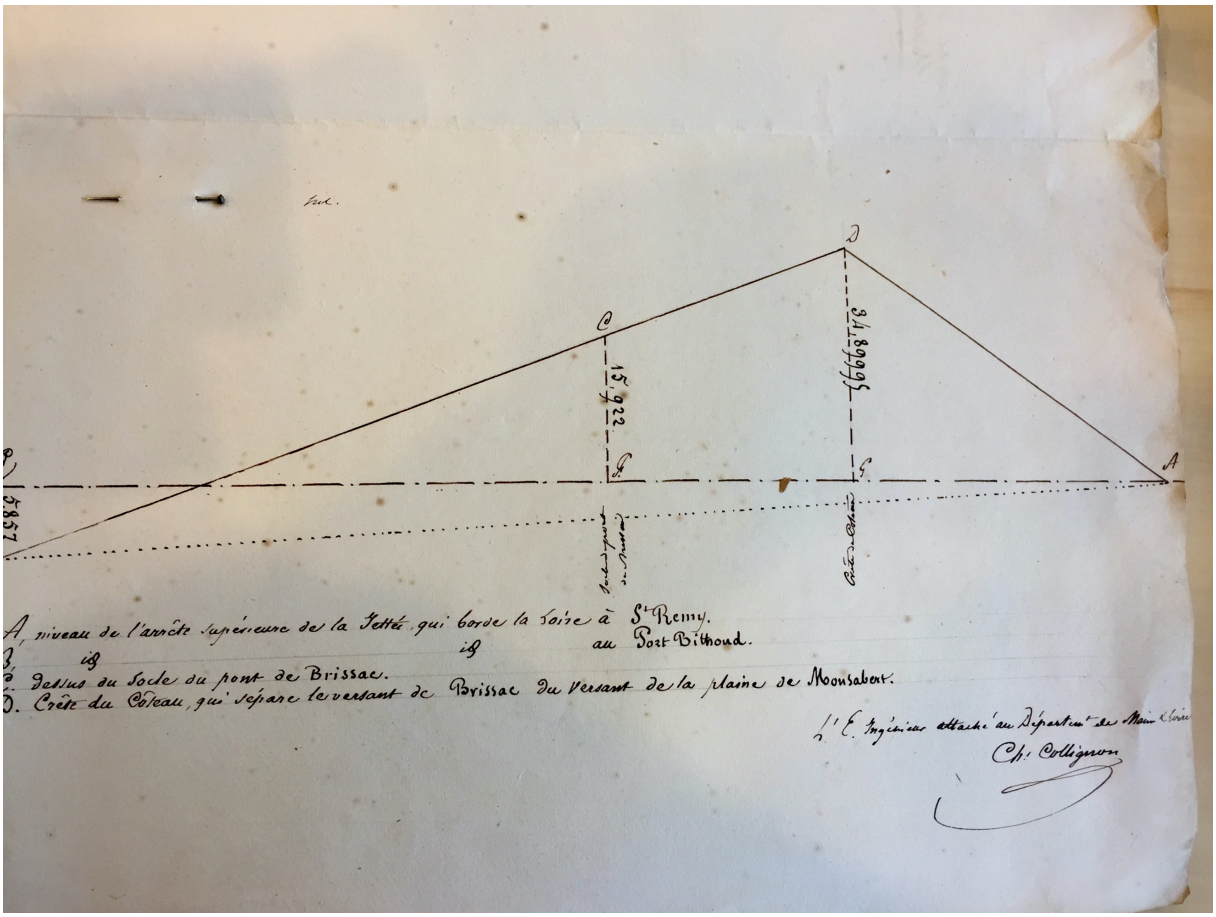
[11] Le 7 juillet 1826. ADML 133 S 4.

[12] Romain-Marie Derrien, 1780-1844, ingénieur en chef depuis 1812. Il fut chargé de la construction du canal de la Dive en 1814 et surtout de beaucoup de routes stratégiques du département. Il est aussi l'auteur du *Mémoire sur la navigation de la Loire* paru après sa mort en 1850. Cf. bibliothèque des ADML.

[13] Charles-Étienne Collignon, 1802-1885, né à Metz, nommé à Laval en 1827, futur ingénieur du canal de la Marne au Rhin.

[14] Il écrit plusieurs lettres à son supérieur, Derrien, pour lui rendre compte de son travail (ADML 133 S 4).

Le résultat n'est pas favorable au projet. Collignon a mesuré un écart de niveau de 5 m 857 entre Saint-Rémy et le débouché du canal à Port-Bithoud, ce qui semble favorable, mais le profil qu'il a tracé montre de grandes difficultés[15]. À Montsabert, le dénivelé par rapport à



Profil du canal projeté
ADML 133 S 4

Saint-Rémy est presque de 35 mètres, de quasiment 16 mètres à Brissac. La réalisation est certes techniquement possible, des galeries dans les craies de Coutures peuvent être creusées quand la roche n'est pas trop friable, mais le coût (évalué à seize millions de francs) ne serait pas compatible avec l'activité prévisible du futur canal. L'enthousiasme de Timoléon de Cossé pour le développement de Brissac ne l'avait pas conduit à s'arrêter à ces difficultés.
Il ne pouvait guère cependant ignorer les oppositions à son projet, oppositions de l'administration locale des Ponts-et-Chaussées et du Conseil général du département. Celui-ci, dans sa séance du 18 août 1826, refusa d'approuver le canal, alors que, au même moment, le jeune ingénieur se préparait à parcourir le terrain avec son équipe d'arpenteurs et de géomètres[16]. Le duc de Brissac voulait dévier vers Brissac les flux commerciaux régionaux et

[15] *Mémoire sur la possibilité de faire passer par Brissac un canal latéral à la Loire, et sur les moyens d'établir entre cette ville et la Loire une communication navigable*, mémoire écrit par Mr Charles Collignon élève ingénieur de 2ème classe au corps royal des Ponts et Chaussées le 6 Novembre 1826, ADML 133 S 4.
[16] ADML 1 N 28, Séance du 18 août 1826 : « M. le préfet ayant entretenu le même Conseil d'un projet de canal latéral qui partant du pont de Saint-Rémy et passant par Brissac viendrait aboutir à la Loire en face de

menaçait ainsi les intérêts de ses voisins. Son zèle à la hussarde bousculait trop ouvertement les prérogatives institutionnelles du Conseil général.
De plus, il est clair que Derrien, l'ingénieur en chef du département, n'est pas favorable au projet. Collignon, qui travaille sous ses ordres, a mis dans son rapport[17] un long développement sur un autre projet que son supérieur défend : un canal entre le Thouet et le Layon en restaurant ce qui a été détruit pendant la guerre de Vendée, un canal moins cher à réaliser, mais plus utile que le canal du duc de Brissac[18]. C'était une vraie menace pour Brissac !

2- Contre-projet : un canal de localité (1827-1830)

1- Un canal Brissac – Loire, et deux routes[19]

Le canal de dérivation de la Loire est donc abandonné. Mais les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées n'en ont pas fini avec la résolution du duc de créer une voie d'eau pour attirer vers Brissac les flux de marchandises et les activités commerciales.
Pour faire de Brissac le lieu de convergence des marchandises du Sud-Loire, Derrien propose deux moyens. Un canal à un seul versant prenant naissance vers Chemellier (le lieu exact reste à établir), ayant comme pivot Brissac, et deux routes : les routes départementales n°2 Les Ponts-de-Cé – Montreuil-Bellay, et n°12, Brissac-Vihiers.
D'abord, le canal. Il ne ferait plus que 22, 889 kilomètres en suivant l'Aubance, depuis les abords de Chemellier au Louet et à la Loire ; sa profondeur serait de 1m60, 7m80 de largeur au plafond (fond du canal), 11 mètres à la surface de l'eau. Derrien prévoit que le fond du canal ne serait plus qu'à 4m39 au-dessous du socle du pont de Brissac ; cinq écluses double et une simple permettraient de gérer la déclivité de Brissac au Louet.
Reste à régler l'épineuse question de l'alimentation en eau du canal. L'Aubance ne peut y suffire. Chaque passage de bateau vaut une grande quantité d'eau. Derrien évalue à huit mois la navigabilité du canal en aval de Brissac, moins depuis cette ville à Chemellier, mais les calculs exacts restent à faire. Quant au coût du canal, Derrien l'évalue à 1 761 425 francs, soit dix fois moins que le canal latéral.
À la fin de novembre 1826, les jalons du futur canal donc sont posés[20], mais l'étude précise de son implantation et de son alimentation en eau sont en suspens : c'est au duc ou plutôt à la compagnie financière à la payer[21]. Mais celle-ci n'existe que sur le papier.

Ensuite les routes. Il faut ajouter au coût du canal celui de l'achèvement des deux routes que l'ingénieur en chef projette de faire converger vers Brissac. Elles sont nécessaires pour approvisionner la voie d'eau en marchandises. Derrien fait une proposition à la compagnie du

---

l'embouchure de la Maine. Le Conseil n'a pas trouvé que les moyens qu'on fait valoir en faveur de ce projet puissent être approuvés. »

[17] Mémoire sur la possibilité de faire passer par Brissac un canal latéral à la Loire…, *op.cit.*

[18] Emmanuel Brouard, *L'Histoire oubliée du canal du Layon*, 2019, éditeur : Le Chaland prend son temps.

[19] ADML 133 S 4, *Rapport de l'ingénieur en chef du département de Maine-et-Loire sur un projet de canal latéral à la Loire et passant par la ville de Brissac, dont l'étude a été ordonnée par lettre de M. le directeur général des Ponts-et Chaussées et des mines*, *en date du 25 novembre 1826*.

[20] Derrien obéit aux ordres donnés par son supérieur Becquet, mais continue de penser qu'un canal reliant le Thouet et le Layon, avec point de partage des eaux à Saint-Georges-Châtelaison, serait une bien meilleure solution. Il a fait l'étude de ce projet de canal en 1823. Il propose de réaliser un embranchement depuis Thouarcé jusqu'à Brissac. Ce n'est pas du tout du goût de Timoléon de Cossé !

[21] Selon la lettre de Becquet au préfet de Maine-et-Loire du 11 décembre 1826, « M. le duc consent à acquitter les frais », ADML 133 S 4.

canal : elle paie les travaux d'achèvement de ces axes routiers (près de 500 000 francs), et se fait rembourser les ¾ de cette somme par le département selon un calendrier à fixer.
Il fallait en conséquence négocier avec le Conseil général. Timoléon de Cossé proposa au département de payer ¼ des travaux de la route Brissac – Vihiers et de faire l'avance des fonds pour achever les travaux[22], mais il émit un vœu et une condition : que la route Les Ponts-de-Cé – Brissac soit réparée, et surtout que son projet de canalisation « de l'Aubance à la Loire » se concrétise. Les membres du Conseil général usent alors de beaucoup de diplomatie vis-à-vis du duc de Brissac, Pair de France : s'il « prend en grande considération les propositions » du « noble duc plein de grandes idées pour le bien public », il ne décide cependant « aucun engagement, attendu que le projet de canalisation de l'Aubance n'offre encore rien de fixe et de déterminé[23]. » Les sessions suivantes du Conseil général n'évoquent même plus le sujet…

2- *Ordonnance du roi Charles X* (6 juin 1827)

Dans la première partie de 1827, le duc de Brissac semble agir sur tous les leviers disponibles. Ministres, directeur général des Ponts-et-Chaussées, préfet de Maine-et-Loire (c'est lui qui, localement, transmet les ordres et les fait appliquer), Conseil général, ingénieur en chef du département. En parallèle, il fait même descendre de Paris l'ingénieur Despeyroux missionné pour entreprendre une étude particulière pour compléter (pour vérifier aussi sans doute) celle des ingénieurs des Ponts et participer à leurs travaux[24]. Il essaie également de constituer la compagnie par actions au porteur, la « Compagnie de Brissac », pour financer son projet évalué finalement à deux millions de francs, compagnie dont il a déposé les statuts chez divers notaires à Paris et à Angers[25].
Mais pour obtenir la concession du canal par l'État, seule situation légale qui lui permettrait d'attirer des investisseurs, il faut des études qui prouvent la validité du projet. En mars 1827, Louis Becquet, le directeur général, demande des précisions à Romain Derrien : le jaugeage (eaux nécessaires) n'est pas fait, le tracé n'est qu'un itinéraire, les écluses sont à préciser… Derrien répond aussitôt par un mémoire à son supérieur pour ce qui concerne l'alimentation en eau du canal, mais ne peut rien entreprendre de plus tant qu'il n'a pas de fonds. Le duc a semble-t-il omis de lui en fournir.

Tout paraît enfin se débloquer au plus haut niveau : le 6 juin 1827, Charles X autorise par ordonnance le duc de Brissac « à procéder, à ses frais, aux levées de plan, nivellement, sondes et autres opérations nécessaire à la rédaction complète et définitive du projet d'un canal de Chemellier à la Loire. » Collignon, alors qu'il vient d'être nommé à Laval comme ingénieur d'arrondissement, va pouvoir arpenter de nouveau le terrain pour procéder à cette étude précise autorisée par l'ordonnance royale. Au frais du demandeur… Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées sont libérés par cette ordonnance : ils n'agiront que si le duc et sa Société de Brissac financent les études.

3- *Étude nouvelle du projet de canal de l'Aubance par Étienne Collignon* (juin 1827- janvier 1828)

---

[22] Moyennant un intérêt de 5%, et un délai de remboursement de dix ans. ADML 1 N 29, Séance du Conseil général du 17 août 1827.
[23] ADML 1 N 29, 30 et 31.
[24] ADML 133 S 4. Il est en Anjou en mai 1827 porteur d'instructions du duc (par lettre datée du 13 mai 1827).
[25] ADML 133 S 4. Les actions sont au prix de 500 francs, le duc aura une participation de 300 000 francs « au moins ».

C'est le branle-bas de combat chez les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, signe que le duc de Brissac intervient au plus haut niveau. Dès avant la publication de l'ordonnance (6 juin), Étienne Collignon était venu (le 1er juin) de Mayenne pour recommencer l'étude du canal. L'ingénieur en chef Derrien lui-même parcourt de nouveau le terrain. En plus, de Paris, descend l'ingénieur divisionnaire Charles Bérigny[26] pour superviser le travail et donner un avis définitif quant à l'approbation du projet, étape indispensable pour que l'État accorde la concession du canal à la Compagnie de Brissac toujours en instance de constitution.
Il est clair que Romain Derrien s'est fait plus ou moins écarter, même s'il supervise toujours le jeune Collignon, qu'il protège de son mieux comme il est de coutume de faire aux Ponts-et-Chaussées envers les jeunes ingénieurs entrant en fonction. Derrien est coupable aux yeux du duc d'avoir approuvé le premier rapport de Collignon -considéré comme insuffisant par le directeur général Becquey et le divisionnaire Bérigny-, et surtout d'avoir évoqué l'idée de rattacher Brissac à Thouarcé sur un possible canal Thouet Layon. Brissac réduit à l'état de cul-de-sac ? Dépendant en plus de la rivale Thouarcé ? Inimaginable !
Cette fois, le jeune ingénieur met les bouchées double. Sa carrière est en jeu. Il est -ou devrait être- normalement payé par Timoléon de Cossé, mais nous n'avons pas trouvé trace du paiement. Il fait campagne pendant tout l'été, rédige pendant l'automne un dossier de vingt-huit éléments, dont vingt planches de dessins, et un mémoire de trente-neuf pages[27], dossier qu'il transmet depuis Laval à Derrien en janvier 1828. Il ne traite que la question du canal, laissant de côté l'agrandissement de Brissac. La qualité de son travail est cette fois soulignée par le divisionnaire Bérigny : « le projet d'ensemble que présente Mr Collignon (est) rédigé avec beaucoup de soin et (…) est même plus détaillé qu'un simple avant-projet ordinaire. [28]»

3-1- La question de l'art

La première partie du mémoire traite de la question d'art. Où placer la tête du canal ? La sortie ? Comment gérer le contact avec le Louet ? Quel tracé exact ? Que faire des déblais ? Quelle pente et comment la gérer ? Où trouver l'alimentation en eau ? Nivelés (dans l'axe du canal et perpendiculaire à l'axe) ? À quelle profondeur creuser à Brissac pour mettre les nouveaux quartiers à l'abri de l'eau ? Hauteur du plafond du canal ? Comment permettre aux bateaux de se croiser ? Combien et quelles écluses ? De quelle taille ? Où les placer ? Pour quel type de bateau ? Maisons éclusières ? Maisons d'administration du péage du canal ? Combien faudra-t-il détruire de moulins (appelés usines) ? Quel coût au kilomètre ? Global ? Etc. Étienne Collignon (vingt-quatre ans en 1826) est plongé d'emblée dans le grand bain de la technologie et de l'économie de la canalisation.

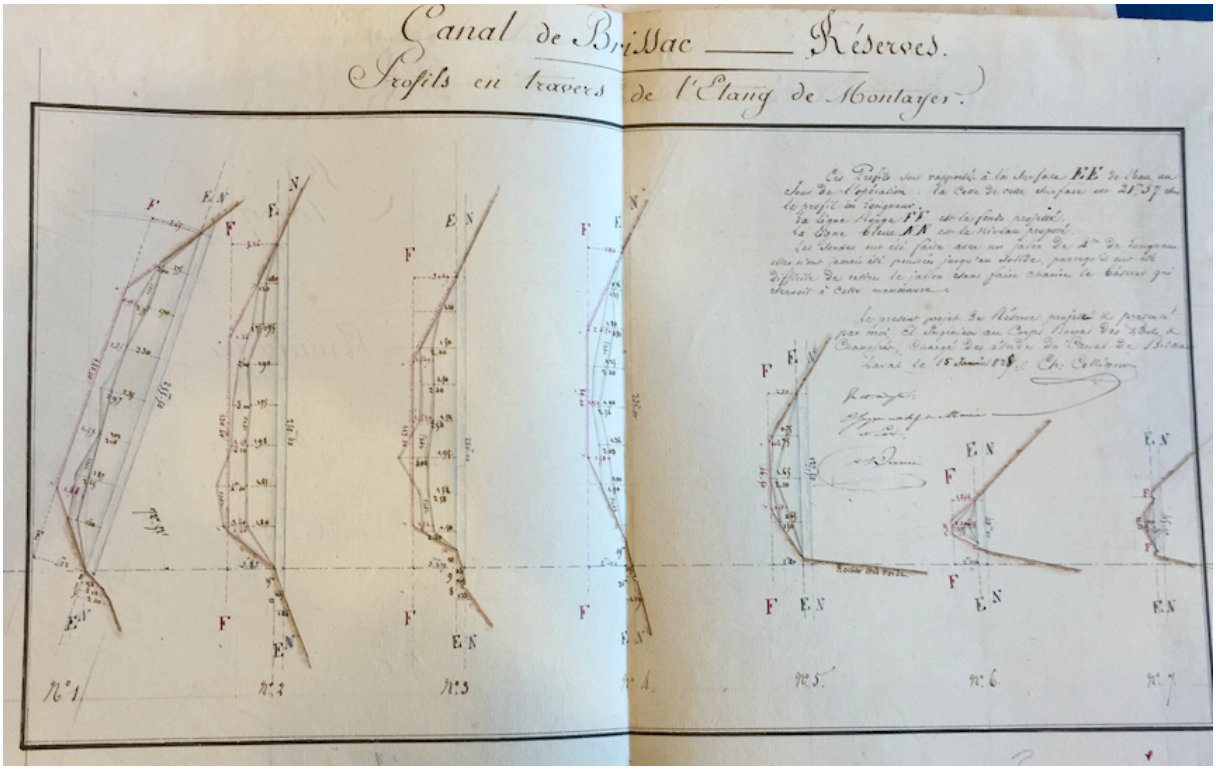
La question de l'art n'est pas insurmontable pour Collignon. Il faut trouver de l'eau pour l'alimentation, et définir un tracé qui tienne compte des dénivelés. Et creuser…
1- Alimentation en eau. Bizarrement -au moins pour nous-, c'est le problème de l'eau disponible qui l'occupe en premier. En l'absence de sources significatives, il ne faut compter

---

[26] Charles Bérigny, né à Rouen en 1772, mort en 1842. Auteur en 1826 de *Navigation maritime de Havre à Paris, ou Mémoire sur les moyens de faire remonter jusqu'à Paris tous les Bâtimens de mer qui peuvent entrer dans le port du Havre*, Paris, Imprimerie Demonville.
[27] *Canal de Brissac. Mémoire à l'appui d'un projet de canalisation de la rivière d'Aubance (…) Il se divise naturellement en deux parties, savoir : La Question d'art ; La question statistique*, Laval, le 31 janvier 1828. ADML 133 S 4.
[28] *Rapport sur le projet du Canal de Brissac, département du Maine-et-Loire*, sd, 15 pages, ADML 188 J récolé 197.

que sur les eaux de pluie dont il calcule le volume[29]. Ce volume va conditionner tout le reste, sachant qu'il évalue à 17 448 m^3 la quantité d'eau quotidienne nécessaire à l'entretien du canal :

- La durée de navigation annuelle : neuf mois de Brissac à la Loire, six à sept mois en amont de Brissac. Collignon s'est informé auprès des meuniers : en juillet, leurs usines ne fonctionnent qu'une partie de la journée. Elles sont au chômage en août, septembre et octobre. « Les pluies d'octobre sont employées à retremper le lit qui a été presque partout mis à sec.[30] »
- La construction des réserves. Le temps de navigation envisagé n'est réalisable qu'à la



AD 188 J récolé 347

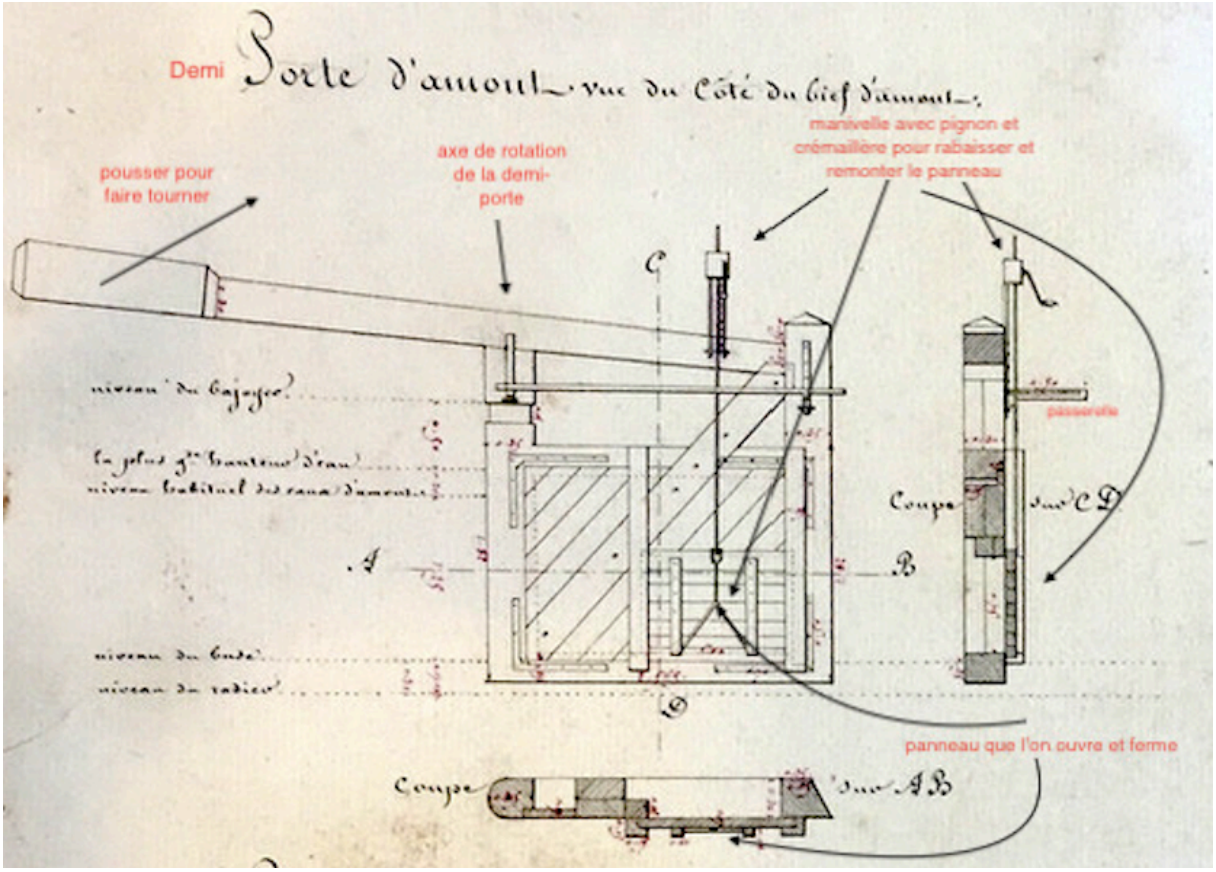
condition de constituer des réserves d'eau en s'appuyant sur les étangs existants en les aménageant[31]. Collignon propose d'établir trois réserves principales, l'une à l'Étang aux Moines (Route de N-D-d'Allençon), la deuxième à Montayer (*Cf.* son étude ci-dessus), la troisième enfin à l'Étang de Vauchrétien. Il propose aussi d'établir une pièce d'eau dans le parc du château qui serait en plus un objet d'embellissement. Il craint manifestement que le canal manque d'eau, ce qui mettrait à mal toute son économie.

- La dimension des écluses : de petites écluses de 23m55 de longueur sur 4m10 de

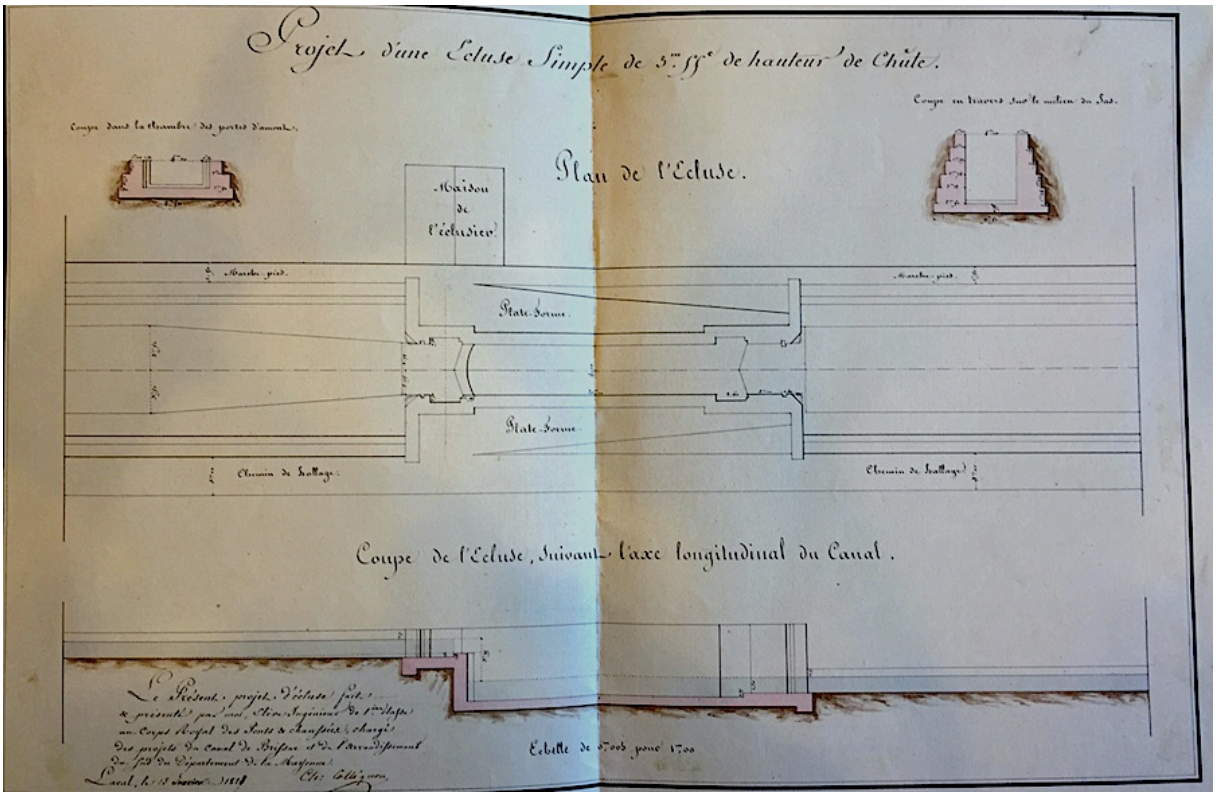
[29] Selon ses calculs, le bassin de l'Aubance fait près de 112 millions de m^2 auquel il ajoute celui du ruisseau de Montayer. Il compte un volume disponible de trente-neuf millions de m^3 l'année. *Canal de Brissac. Mémoire à l'appui d'un projet…op.cit.*

[30] *Id.*

[31] L'idée un moment retenue de faire diverger la fontaine d'Avort (Gennes) qui coule vers la Loire vers l'Aubance au prix de couteux travaux fut abandonnée. *Id.*



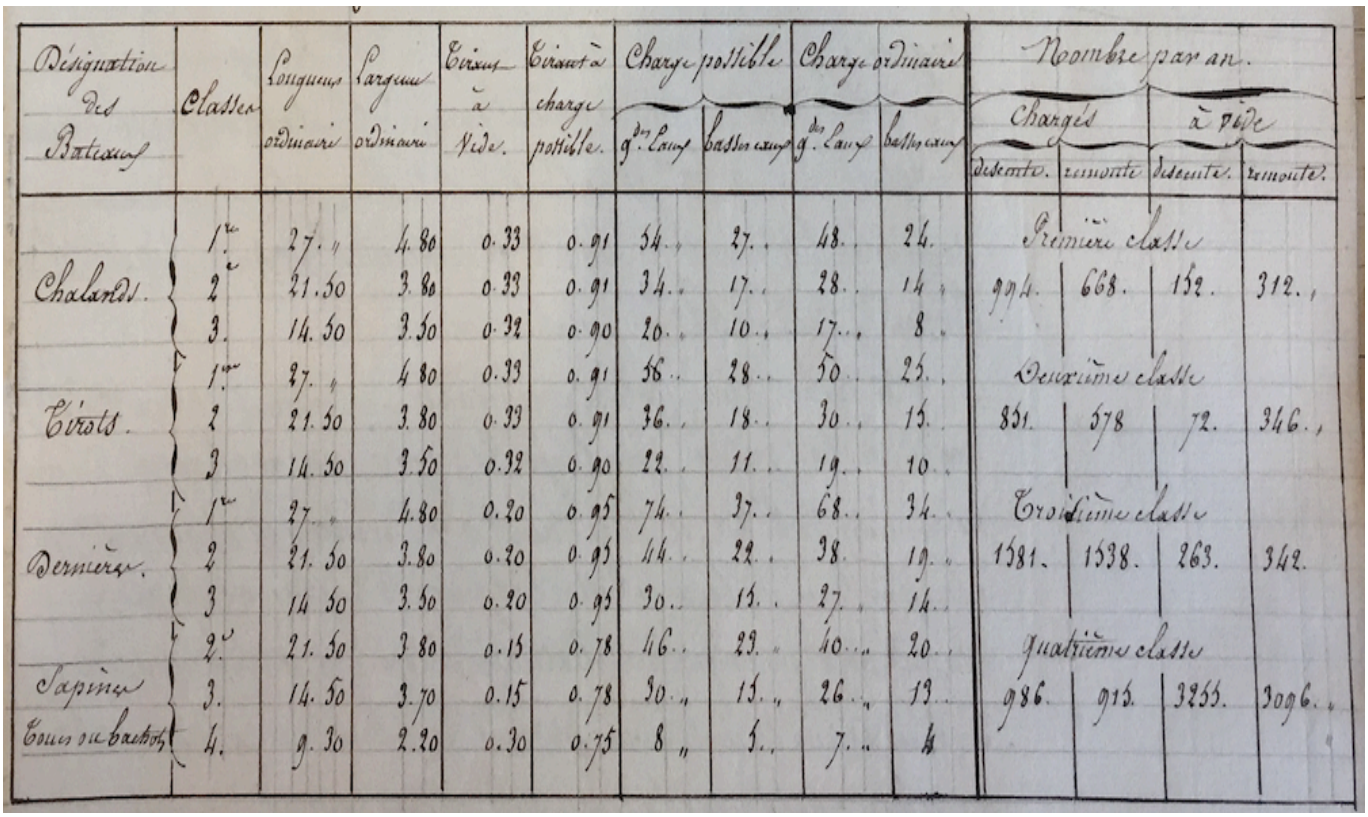
ADML 188 J récolé 347 (deux plans)[32]



[32] Nous remercions M. Michel Simon, ingénieur Arts-et-Métiers, pour ses informations.

largeur entre les murs latéraux (les bajoyers), avec une hauteur de chute de 3 m 55. Il évalue l'éclusée à 328,90 m³. Les écluses du canal de Brissac seraient donc plus petites que celles alors en construction sur le canal de Briare.

- La dimension des bateaux et le nombre de passages quotidiens. Il ne prévoit que des bateaux moyens sur le canal, des bâtiments de 2ème classe, d'un peu moins de 22 m de long et de 3m80 de large. Ils sont suffisants, selon lui, pour les transports majoritaires prévisibles, céréales et vins à destination de Nantes, selon les flux principaux de navigation existants. Des vins partent aussi par la Mayenne vers la Bretagne. Pour l'essentiel, les bateaux remonteront à Brissac à vide.
  Collignon s'est informé auprès du Bureau de navigation des Ponts-de-Cé qui tient les statistiques de la navigation sur la Loire et perçoit les droits de péage auprès des bateaux chargés[33]. Il s'appuie sur les données des Ponts-de-Cé pour évaluer le trafic du canal de l'Aubance, *i.e.* le nombre de passages quotidiens, et donc le nombre d'éclusées. Il prévoit vingt éclusées par jour en-dessous de Brissac. Entre aussi dans le calcul les pertes d'eau des



Désignation des Bateaux	Classes	Longueur ordinaire	Largeur ordinaire	Tirant à vide	Tirant à charge possible	Charge possible		Charge ordinaire		Nombre par an.			
										Chargés		à vide	
						gd. Eaux	basses eaux	gd. Eaux	basses eaux	descente.	remonte	descente.	remonte.
										Première classe			
Chalands.	1re	27. "	4.80	0.33	0.91	54. "	27. .	48. .	24.				
	2e	21.50	3.80	0.33	0.91	34. .	17. .	28. .	14. "	994.	668.	152.	312. ,
	3.	14.50	3.50	0.32	0.90	20. .	10. .	17. .	8. .				
										Deuxième classe			
Tirots.	1re	27. "	4.80	0.33	0.91	56. .	28. .	50. .	25. .				
	2	21.50	3.80	0.33	0.91	36. .	18. .	30. .	15. .	851.	578	72.	346. ,
	3	14.50	3.50	0.32	0.90	22. .	11. .	19. .	10. .				
										Troisième classe			
Dernières.	1re	27. "	4.80	0.20	0.95	74. .	37. .	68. .	34. .				
	2	21.50	3.80	0.20	0.95	44. .	22. .	38.	19. .	1581.	1538.	263.	342.
	3	14.50	3.50	0.20	0.95	30. .	15. .	27. .	14. .				
										Quatrième classe			
Sapines	2e	21.50	3.80	0.15	0.78	46. .	23. "	40. .	20. .				
	3.	14.50	3.70	0.15	0.78	30. "	15. "	26. "	13. .	986.	915.	3255.	3096. "
Cours ou bachots	4.	9.30	2.20	0.30	0.75	8 "	5. .	7. "	4				

ADML 188 J récolé 197

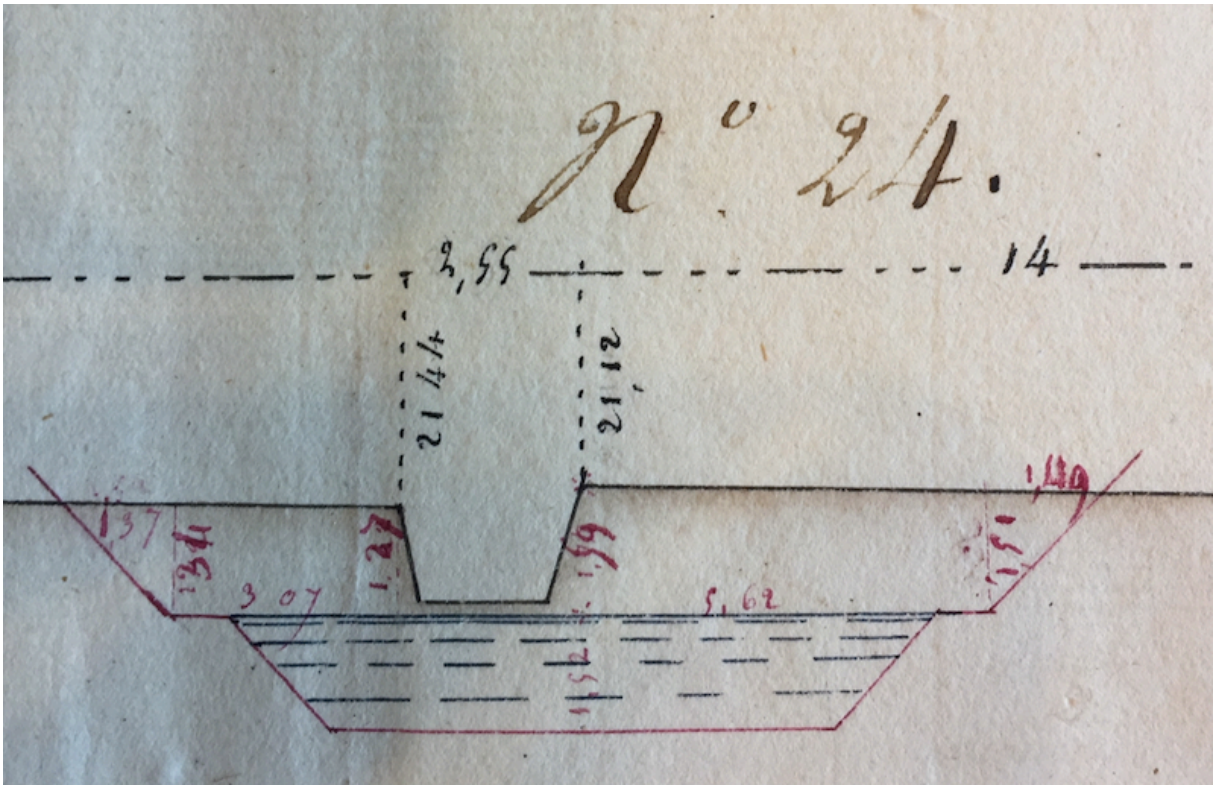
portes.

- Les dimensions du canal. Collignon essaie de rogner sur toutes les dimensions pour économiser le plus d'eau possible ! Bateaux de seconde classe, écluses calculées au plus

[33] ADML 4 S 133, *Mémoire à l'appui d'un projet…op.cit.* Le bureau de navigation des Ponts-de-Cé chiffre à 8111 bateaux chargés qui s'acquittent du droit de passage chaque année.

juste… Le calibre du canal subit le même processus de réduction : sept mètres de plafond (fond du canal), 9 mètres 40 de largeur à la surface, et 1 mètre 20 de profondeur seulement pour un tirant d'eau des bateaux de 0 mètre 95. L'ingénieur effectue des coupes transversales tout au long du tracé du futur canal.

-

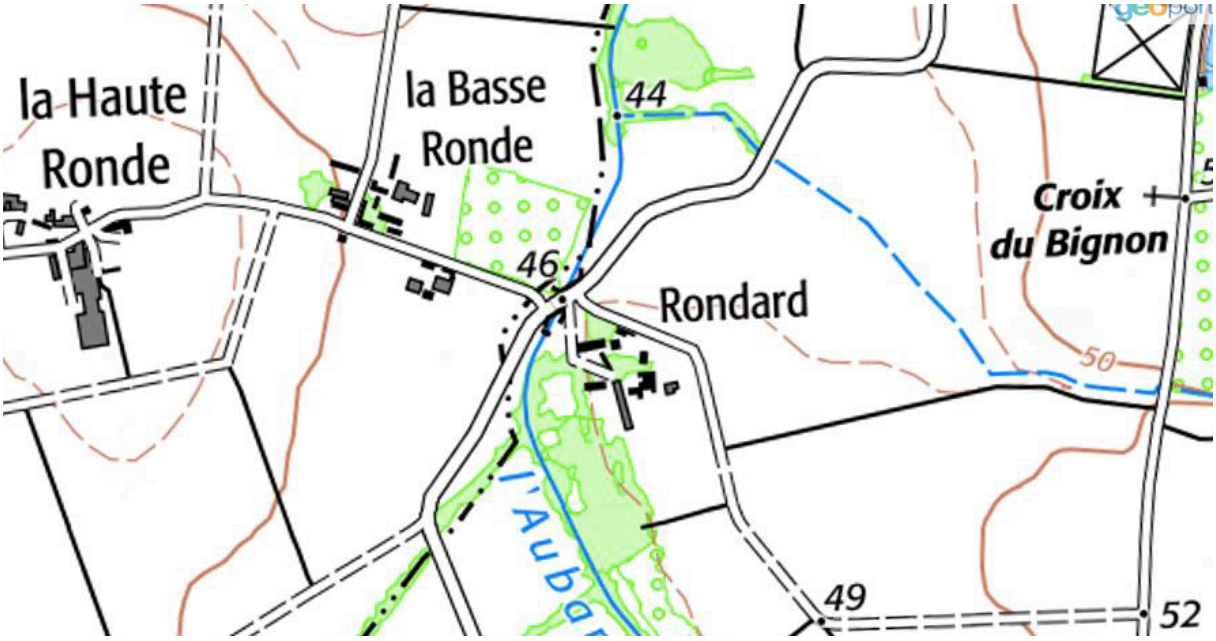


ADML 188 J récolé 347
Profil transversal

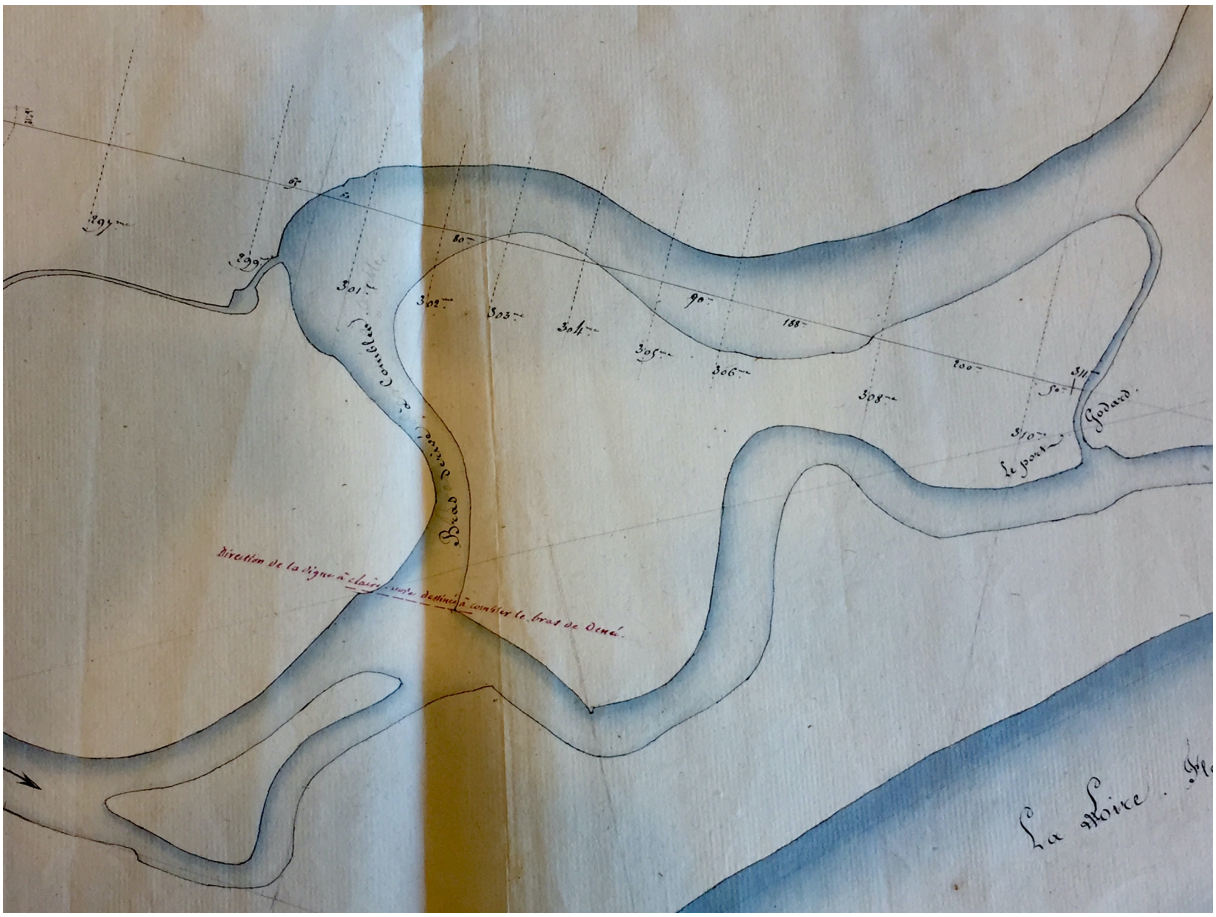
2- Le tracé du canal.

En 1827, lors de la campagne de terrain d'été, Étienne Collignon avait tout à refaire. C'était un nouveau canal à tracer, non plus le canal latéral à la Loire du projet initial, mais le canal de l'Aubance passant par Brissac. Vu les commentaires peu amènes (Le divisionnaire Bérigny et le patron Becquey) de la première étude, le jeune ingénieur devait rendre cette fois une copie précise qui permette aux autorités supérieures de donner leur aval à la réalisation du projet.

Où fixer l'origine du canal ? Il faut tenir compte des niveaux, de l'eau disponible, des moulins existants à supprimer (cela coûte beaucoup), et du trafic de marchandises prévisible. L'idéal serait Louerre, pour déterminer les marchandises venant de Doué et de Saint-Georges (site minier) à emprunter le canal plutôt que de se diriger vers Gennes ou Saumur (rivière du Thouet). C'est finalement le site du moulin du Rondar qui est choisi, situé bien en contrebas de Louerre (16 m 46) : il aurait fallu quatre écluses pour rattraper le niveau. Il fixe la sortie du canal à Port-Godard sur le Louet, en aval de Denée. Il projette de provoquer l'ensablement du bras de Denée par un barrage à claire-voie (voir schéma de l'ingénieur ci-dessous).



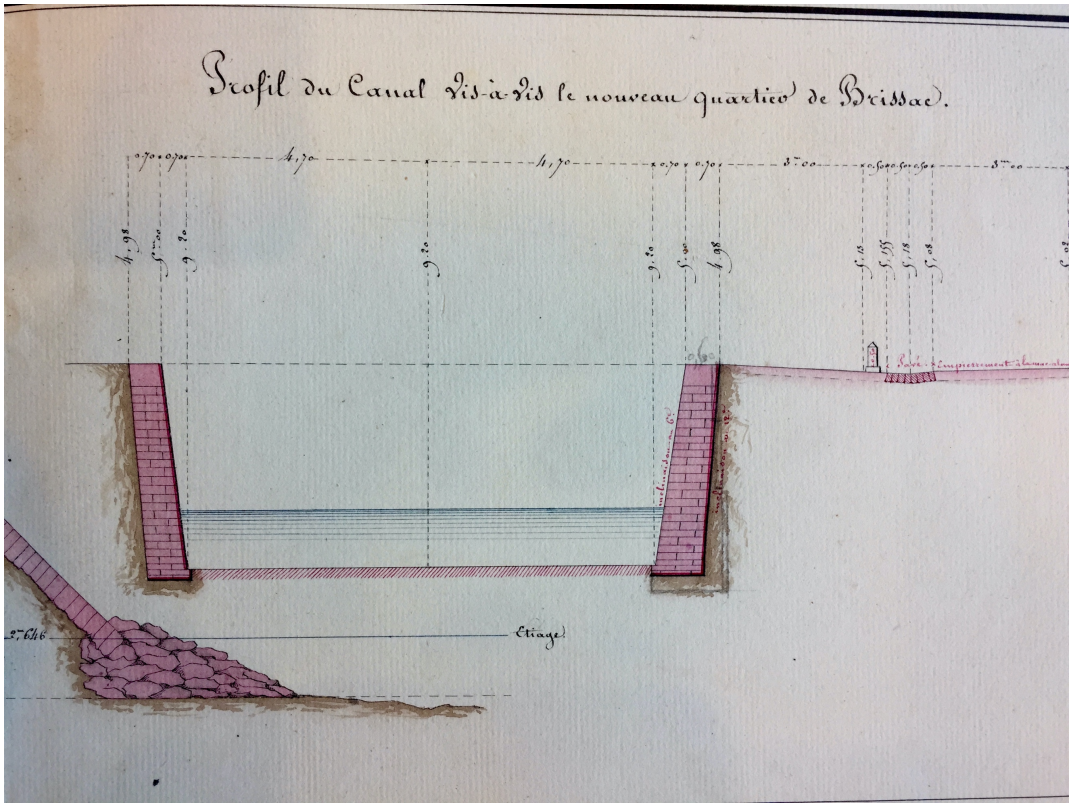
Carte IGN Grézillé (49)
Site actuel du moulin du Rondar
(près du château de Pimpéan)



ADML 188 J récolé 347
Port-Godard, sortie du canal

Entre le Rondar et le Louet / Loire, Collignon compte 25 813,26 m, une différence de niveau à racheter de 31,800 m, 29,448 m étant rattrapés par les écluses, le reste par la pente. Les métrés ont été faits avec le récent niveau d'Égault[34]. Il envisage un canal en trois parties, du Rondar à Brissac, de Brissac à Claie, et de Claie au Louet et à la Loire en passant par Mûr. Sur les douze moulins de l'Aubance en aval de Brissac, gros consommateurs d'eau, il propose de n'en garder que trois : les deux de Rollée, et celui de Clabaud. L'axe du canal a été tracé sur le terrain par des piquets[35].

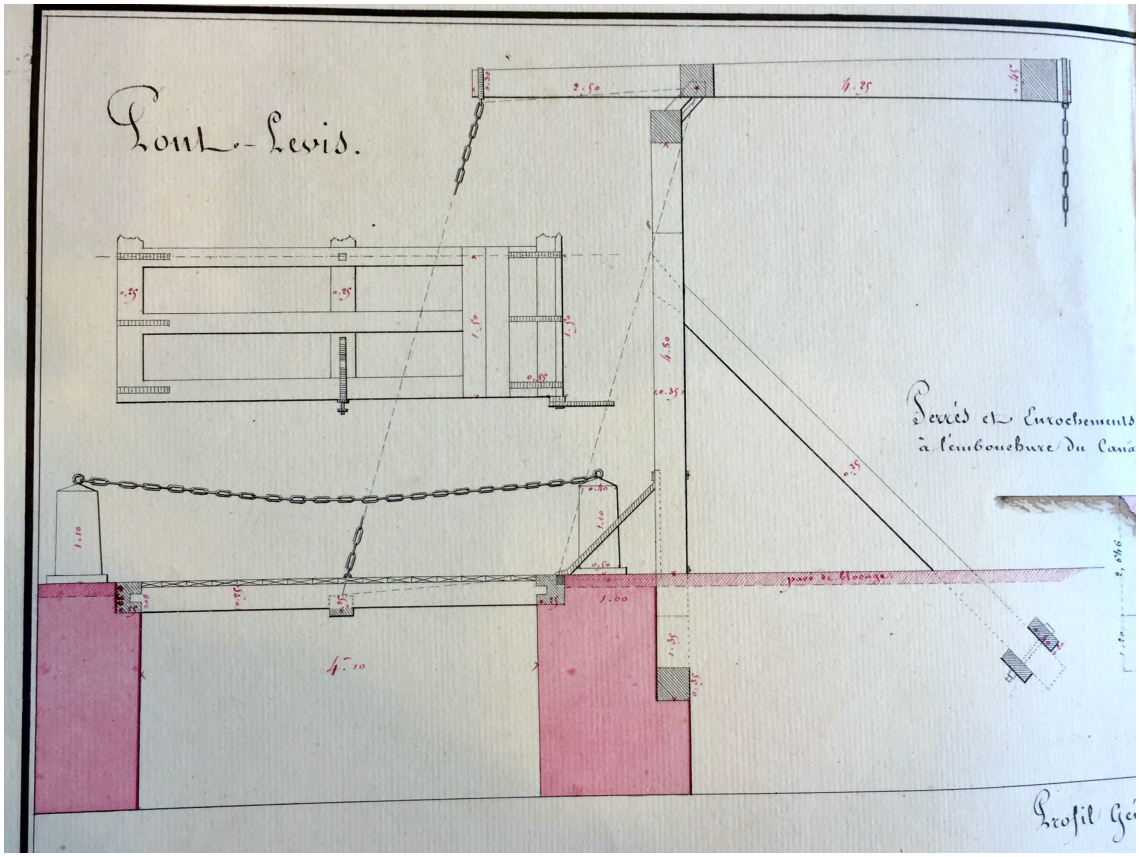
La traversée de Brissac est envisagée comme le montre le schéma ci-dessous, suffisamment creusée pour mettre les nouveaux quartiers à l'abri de l'eau.



ADML 188 J récolé 347

[34] Pierre Égault des Noës ingénieur breton né en 1777 mort en 1839, inventeur du niveau qui porte son nom.

[35] Collignon : : « on a d'abord tracé sur le terrain une ligne suivant toutes les sinuosités de la vallée, (…) Cette ligne figurée sur le terrain par de forts piquets a servi d'axe, et toutes les opérations y ont été rapportées. L'axe a été levé par un graphomètre ; des ordonnées perpendiculaires à cet axe ont déterminé exactement le cours du ruisseau (…) » ADML, 133 S 4, *op.cit.*



Id.

Enfin, il évalue le coût du projet à 2 289 233 francs, maisons éclusières comprises, un coût qui peut être ramené à deux millions.

3-2- La question de l'économie du canal

On vient de le voir : techniquement, les ingénieurs peuvent construire le canal. Mais qu'en sera-t-il de sa rentabilité ? C'est la deuxième partie du rapport de Collignon. Le canal peut-il attirer des investisseurs pour constituer la Compagnie de Brissac ? Si la concession est accordée par l'État, perpétuelle ou à durée limitée, le canal de l'Aubance est d'abord une affaire privée. Il faut que cela rapporte ! Et l'expérience pas très éloignée du canal du Layon interroge sûrement les promoteurs[36].
Collignon évalue d'abord les coûts : remboursements de la construction et charges annuelles du canal, c'est-à-dire travaux de maintien de l'ouvrage et frais de fonctionnement. Ensuite, partie la plus délicate pour l'ingénieur (ce n'est pas sa formation), il tente de calculer le produit du canal, le trafic qu'il peut attirer. Il estime le prix du roulage d'un tonneau sur le canal et sur la Loire : « il y aurait, écrit-il dans son rapport, un avantage considérable, et à l'avantage du canal, sur le parcours de Brissac à l'embouchure du Louet pour les expéditions dirigées sur Nantes, et sur celui de Brissac à Angers pour les transports qui seraient destinés à passer par cette ville. [37]»

---

[36] Emmanuel Brouard, *L'Histoire oubliée du canal du Layon*, 2019, éditeur : Le Chaland prend son temps.
[37] ADML 4 S 133, *Mémoire à l'appui d'un projet…op.cit.*

Restent à trouver les marchandises à charger sur les bateaux. Collignon évalue à 150 000 la quantité de tonneaux à transporter pour la rentabilité du canal. Collignon essaie donc de comprendre si c'est jouable. Où trouver ces 150 000 tonneaux ? Il fait l'examen de tous les produits susceptibles d'alimenter l'ouvrage : blés, vins, tuffeaux, charbons essentiellement. Le cas des grains est révélateur : « pour les spéculations des grains, Brissac n'est qu'une bourse », les marchandises ne sont pas pour l'essentiel déposées sur le Minage de la ville. Les acheteurs désignent un point sur la Loire, les vendeurs ont la charge d'y aller pour le chargement. Les grains partent le plus souvent vers Nantes. Les blés de Doué -une quantité considérable- sont dirigés vers Saumur, ceux de Chemillé sont portés à Rochefort. De plus, la route départementale n°14 Chemillé - Chalonnes est déjà à l'étude en 1828 sur fonds alloués par le Conseil général. Collignon exprime clairement son doute sur la rentabilité du projet, tout en couvrant le duc de Brissac de louanges[38].

4- Abandon du projet (1830)

Quand le projet du canal de Brissac a-t-il-été abandonné ? Nous n'avons pas trouvé la décision d'abandon. La concession de l'État a-t-elle-été refusée ? Ou bien les investisseurs espérés par le duc de Brissac ont-ils fait faux bond ? Il faut aussi se rappeler les événements politiques considérables du moment : la Révolution de Juillet 1830 contraint Charles X, frère de Louis XVI, à abdiquer. Timoléon de Cossé perd ainsi un appui considérable.

D'une part, en 1828, l'affaire est prise très au sérieux par les Ponts-et-Chaussées. Le grand personnage qui est à l'initiative du projet mérite respect. Le divisionnaire Charles de Bérigny étudie avec le plus grand soin le lourd dossier d'Étienne Collignon et propose des modifications sur quelques points[39]. Surtout, il valide le projet : « Nous croyons que le projet peut être approuvé », et propose l'attribution d'une concession perpétuelle, ce qui est favorable aux investisseurs. Mais il ponctue sa validation de doute : les deux millions de coût de l'ouvrage ne peuvent être couverts « de beaucoup » par le produit du péage. L'équilibre « pourrait » être atteint par l'accroissement de valeur des terrains que le duc « sacrifierait » à l'entreprise. « Par ce moyen, l'on pourrait espérer de trouver une compagnie qui s'en chargerait moyennant une concession à perpétuité. » Pas de quoi convaincre quiconque d'accorder des milliers de francs à la Compagnie de Brissac.

D'autre part, localement, l'enthousiasme n'y est guère non plus. Le Conseil général n'évoque même plus le sujet pendant les années qui suivent : 1828, 1829 et 1830. Un silence qui a dû faire du bruit dans le département. Quant à la commune de Brissac qui avait espéré des agrandissements importants et l'attribution d'une portion de territoire pris à Vauchrétien, elle change aussitôt son fusil d'épaule. Elle se bat désormais (et avec succès) pour rapatrier le champ de foire du Barbancinais tout près du cœur de ville, au grand dam du duc. Celui-ci a perdu de l'autorité.

Au final, cette affaire manquée nous apprend beaucoup. La manière très « Ancien régime » du duc de Cossé d'imposer par le haut son projet s'est heurtée aux administrations héritées de la Révolution : la France, même sous la Restauration, n'était plus la même que

---

[38] « C'est un besoin pour nous de rendre encore une fois l'hommage qui lui est dû au personnage éminent qui a conçu le projet (…) pour le plus grand bien d'un pays qui doit tant à son noble patronage et pour ajouter une gloire de plus à un nom qui brille parmi tous ceux que la France honore. », *Ib.*

[39] *Rapport sur le projet du Canal de Brissac, département du Maine-et-Loire*, sd, 15 pages, ADML 188 J récolé 197, *op.cit.*

celle d'avant 1789. Il a toutefois réussi à transformer l'aspect de la ville de Brissac. Et connu des échecs comme celui du *Petit Château* détruit par son fils en 1843.
On comprend aussi l'intense activité économique qui prévaut pendant cette période très instable politiquement. Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, cette France savante sortie de Polytechnique, impose sa marque partout sur le territoire en pleine restructuration en construisant routes, ponts, voies d'eau… Ce sont les « routes de la soie » de la France moderne.