

# la vallée de la Sèvre Niortaise dans le Marais poitevin

## MARANS : une ville en bord de Sèvre

### SOMMAIRE

#### I. Paysages et histoire

1. Une cité portuaire entre marais mouillés, desséchés et littoraux
2. Jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, un verrou stratégique aux portes du Marais poitevin
3. Une prospérité favorisée par les dessèchements du 17<sup>e</sup> siècle
4. Une révolution urbaine et hydraulique (fin du 18<sup>e</sup> siècle - début du 20<sup>e</sup>)
5. Grandeur et déclin d'une cité portuaire (19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles)

#### II. Architecture et habitat

2. Des témoignages anciens dans le patrimoine bâti
3. L'âge d'or urbain et portuaire de Marans inscrit dans la pierre
4. Un habitat dense en centre-ville
5. Maisons et fermes éparpillées dans les marais

#### III. Documentation

## L'INVENTAIRE DE LA VALLÉE DE LA SÈVRE NIORTAISE DANS LE MARAIS POITEVIN

Le Marais poitevin revêt une richesse écologique, culturelle et patrimoniale reconnue au niveau régional, national, voire international. Rassemblant marais desséchés, marais mouillés, marais intermédiaires et terres hautes, il forme un système hydraulique aux interactions nombreuses entre l'homme et son environnement.

De Niort à la baie de l'Aiguillon, la Sèvre Niortaise constitue la colonne vertébrale de ce territoire où l'eau occupe le premier rôle. Ce fleuve côtier fait ainsi l'objet de nombreuses politiques de gestion, de préservation, mais aussi de valorisation, notamment à des fins touristiques.

Afin de soutenir ces projets et de leur fournir un socle de connaissances scientifiques, la Région Nouvelle-Aquitaine a décidé de conduire une opération d'inventaire du patrimoine culturel sur les rives de la Sèvre Niortaise dans la traversée du Marais poitevin. Pour chaque commune riveraine du fleuve, l'étude porte sur une zone d'un kilomètre de part et d'autre de son cours.

### EN SAVOIR PLUS

Fniort

Une opération d'inventaire consiste à recenser et étudier les biens culturels qui constituent le patrimoine d'un territoire, de l'Antiquité aux années 1960 : les paysages, l'habitat, les bâtiments religieux, les châteaux, les objets mobiliers, les traditions orales...

Chacun des éléments étudiés (grâce à l'observation sur le terrain, les témoignages recueillis et les recherches dans les archives) fait l'objet d'un dossier documentaire illustré, accessible à tous.

Retrouvez toutes ces informations :

- dans les mairies des communes étudiées
- sur internet : [inventaire.poitou-charentes.fr](http://inventaire.poitou-charentes.fr)
- au centre régional de documentation du patrimoine, 102 Grand rue, à Poitiers – tél : 05 49 36 30 07
- 

### MARANS

L'inventaire du patrimoine de la vallée de la Sèvre Niortaise a concerné Marans de décembre 2016 à octobre 2017. Ont été étudiés : d'une part, les éléments du patrimoine présents dans une zone d'un kilomètre de part et d'autre du fleuve, englobant notamment le centre-ville de Marans ; d'autre part les éléments les plus marquants et représentatifs du patrimoine relevés sur le reste du territoire communal. L'enquête a ainsi permis d'identifier 662 éléments, dont 274 ont fait l'objet d'un dossier documentaire et 388, d'un repérage à des fins statistiques. Le tout est illustré par plus de 2 400 images

# I. Paysages et histoire

Marans est une des dernières communes traversées par la Sèvre Niortaise, avant que celle-ci n'aille se jeter dans la baie de l'Aiguillon. D'un méandre du fleuve à l'autre, les paysages assurent la transition entre les derniers marais mouillés, les grands marais desséchés et les marais littoraux. La présence de la Sèvre au pied même des maisons du centre-ville, et la proximité des marais desséchés ont assuré, dès le Moyen Âge et surtout aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles, le développement de la cité portuaire, véritable grenier à blé pour l'arrière-pays poitevin, l'Aunis, La Rochelle et au-delà.

## 1. Une cité portuaire entre marais mouillés, desséchés et littoraux

Depuis la limite communale avec Saint-Jean-de-Liversay, à l'est, jusqu'au canal des Cinq-Abbés, à l'ouest, la Sèvre Niortaise traverse Marans sur 12,5 kilomètres. Cette distance s'allonge à 18 kilomètres en ajoutant les nombreux méandres que forme le cours ancien du fleuve, ou « Vieille Sèvre », à la frontière avec L'Île-d'Elle et le département de la Vendée, d'une part, entre les Enfreneaux et l'anse du Brault, d'autre part.

À l'est, la « Vieille Sèvre », bordée d'arbres, serpente à travers les marais mouillés, ici majoritairement cultivés en grandes parcelles, et que délimite au plus près du fleuve la digue ou Levée de Norbeck. L'ancienne boucle du Pied de Chien n'est presque plus qu'un fossé. Près de Rouillebouc, la Vieille Sèvre est rejointe par un de ses canaux de dérivation, le canal de Pomère, puis, à quelques pas de là, par la rivière Vendée. Un autre canal de dérivation, le canal évacuateur ou « canal des Boches », prend naissance aussitôt. La Sèvre continue son cours en filant vers le sud-ouest et le centre-ville de Marans. D'anciennes petites habitations ou « huttes », fondues dans une urbanisation plus récente, encadrent désormais le fleuve de manière continue.

De part et d'autre, la Levée de Norbeck d'un côté, la Grande levée de Vix (longée par le canal de Vix et le Contrebot de Vix), de l'autre, ensèrent les marais mouillés de la Prouillère et d'Entre Sèvre et Bot - là aussi désormais cultivés en grands espaces. De probables anciennes boucles du fleuve sont décelables à cet endroit : le canal des Bouillouses et surtout, celui du Bot Courant qui va se jeter juste en amont du port. Sur la rive droite, la rivière du Moulin des Marais forme un bras secondaire de la Sèvre, en tirant son nom des moulins à eau qu'elle alimentait autrefois. Comme le canal dit de dérivation qui commence plus loin, elle est chargée de soulager le vieux cours de la Sèvre.

Celui-ci traverse le centre-ville de Marans sur environ un kilomètre. Encadré par de hauts quais maçonnés, le fleuve passe sous le pont de pierre de la fin du 18<sup>e</sup> siècle, qui permet le franchissement de la route D137, axe majeur de circulation entre Nantes et La Rochelle. L'essentiel du centre-ville s'étire sur la rive gauche de la Sèvre, sur le versant en pente douce de l'ancienne presqu'île calcaire qui vient du sud-est et s'arrête ici. De l'autre côté du promontoire, au sud, la route D137 franchit la voie ferrée Nantes-La Rochelle, puis le canal de la Banche, un des autres principaux canaux de dessèchement du Marais poitevin.

Après le barrage éclusé du Carreau d'Or, les eaux de la Sèvre alimentent le bassin du port dans lequel se jette le petit canal de chasse. Celui-ci prend naissance, un peu au nord, au point même où se rejoignent la rivière du Moulin des Marais et le canal de dérivation.

Une fois le chenal du port franchi, et les entrepôts et silos qui le bordent dépassés, le réseau hydraulique de la Sèvre se subdivise à nouveau en plusieurs cours. Rive gauche, une écluse marque le point de départ du long canal de Marans à La Rochelle. Plus loin commence le canal maritime ou canal de navigation de Marans à la Mer, qui file en ligne droite, sur près de cinq kilomètres, jusqu'à l'anse du Brault. Repérable à l'horizon par les deux lignes d'arbres qui l'accompagnent, il fend les marais desséchés du Clouzy et, par ses rives surélevées, leur sert de protection contre les eaux de la Sèvre qui s'écoule au nord. Laissant le canal maritime sur sa rive gauche, la Sèvre reprend en effet son vieux cours tortueux. Aux Enfreneaux, là où la rivière du Moulin des Marais la rejoint, un barrage éclusé empêche la marée de s'engouffrer plus en amont.

Au-delà des Enfreneaux, la Sèvre serpente à travers les prés et parcelles cultivées inondables, où les arbres sont bien trop rares pour masquer l'horizon. Sur la rive droite, la Grande levée de Vix continue à protéger les vastes marais desséchés qui s'étirent au nord. Elle est longée par le canal évacuateur ou canal des Boches qui se jette dans une des boucles du fleuve. Le Contrebot de Vix achève son cours non loin de là, à travers la première des portes qui marquent le débouché de chacun des canaux de dessèchement du Marais poitevin. Aboutissant en étoile tout autour de l'anse du Brault, ces canaux forment en amont de longues lignes droites à travers les marais desséchés qu'ils drainent. Ces lignes sont bordées par les grandes fermes ou « cabanes » chargées d'exploiter les vastes parcelles majoritairement céréalières, dans un paysage là aussi très ouvert. Au-delà des portes et des digues à la mer qui les relient entre elles, et notamment dans la boucle de Landelène, l'ambiance paysagère est bel et bien à mi-chemin entre marécages et littoral maritime.

## 2. Jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, un verrou stratégique aux portes du Marais poitevin

Les travaux d'érudits au 19<sup>e</sup> siècle et quelques repérages archéologiques ont permis de mettre en évidence des traces d'occupation humaine anciennes sur ou au bord de la presqu'île calcaire où le centre historique et les premiers lieux-dits isolés se sont établis. Des structures enceintes de fossés, d'époque néolithique, sont mentionnées à la Grande Tuilerie, à Cosse, à Vendôme et au Petit Beauregard. Un site à sel, également néolithique, a été mis au jour à la Jalaiserie. Découverte en 1868 et 1885 au lieu-dit les Justices, une étonnante couche de cendres de 300 mètres carrés de surface et près d'un mètre d'épaisseur, a témoigné d'une ancienne fabrique de céramique d'environ 500 avant J.C. Au Grand Bernay, des vestiges d'habitat gallo-romain comprenaient des fondations de murs, mais aussi de la céramique grise et sigillée. Enfin, des monnaies des empereurs Nerva et Trajan (fin du 1<sup>er</sup> siècle), ainsi que des objets en bronze du 4<sup>e</sup> siècle ont été découverts à Toucheronde.

Tous ces vestiges confirment un premier développement de l'habitat sur les hauteurs calcaires, bien avant que la mer ne libère les marais au pied, et que ces marais ne soient desséchés. Cette implantation exclusive perdure au Moyen Âge. Stratégiquement située à l'embouchure de la Sèvre Niortaise - que les navires vikings ont remonté pour piller l'arrière-pays-, la cité est placée sous la protection d'une fortification probablement fondée dès le 10<sup>e</sup> siècle, et mentionnée vers 1070 et 1100. Le château de Marans va être, jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, l'un des verrous de l'Aunis et du Poitou. Autres témoins de ce développement médiéval, les parties les plus anciennes des ruines actuelles de l'église Saint-Étienne, autour de laquelle un premier bourg a pu s'implanter, remontent probablement au 11<sup>e</sup> siècle. La première mention explicite d'une maison à Marans date de 1288.

Le ressort stratégique et militaire de ce développement se double, à partir du 13<sup>e</sup> siècle, d'un facteur économique

et commercial, à la faveur des premiers dessèchements de marais. Dès 1070, plusieurs biens situés à Marans sont donnés par le duc d'Aquitaine à l'abbaye de la Trinité de Vendôme, fondée peu auparavant. Ce type de donation est à l'origine des dessèchements médiévaux, menés par les grandes abbayes de la région et qui concernent pour partie les marais autour de Marans. C'est ainsi que sont creusés, entre la fin du 12<sup>e</sup> siècle et la fin du 13<sup>e</sup> siècle, les canaux de l'Alouette et de l'Œuvre Neuf, au nord de Marans, ou encore le premier canal de la Brune. Dès lors, l'essor du bourg de Marans se double d'une vocation portuaire et commerciale affirmée. En 1309 et 1336, mention est faite d'un « port des Pêcheurs ». En 1361 est cité un marchand de Marans, Élie Giraud, commerçant des blés avec l'Angleterre.

La bourgade de Marans s'étend, irriguée par la Sèvre et ses dérivations : il semble que le Bot Courant se prolongeait vers l'ouest, par la rue Gambetta, alimentant des moulins à eau et les douves du château, en se jetant sans doute dans la Sèvre au Carreau d'Or. Près de là, un pont médiéval franchit la Sèvre. Des noms de rues apparaissent dans les textes : rue du Château à la Vieille croix en 1335 et 1385, rue du Puy en 1401, rue du Bateau en 1561 et 1594.

Le rôle à la fois militaire et commercial fait de Marans une proie privilégiée lors des conflits qui marquent la fin du Moyen Âge puis le 16<sup>e</sup> siècle. Du Guesclin prend Marans en 1371 aux Anglais, qui la reprennent en 1388 après avoir remonté la Sèvre en bateau. Le château est de nouveau assailli en 1430 et sort très endommagé de la guerre de Cent Ans.

À peine relevée, la cité plonge dans les guerres de Religion, d'autant qu'elle compte une forte communauté protestante, établie notamment sur la rive droite de la Sèvre, vers la rue de la Maréchaussée. En 1568, les protestants se rendent maîtres de Marans après avoir attaqué Luçon. En 1569, les troupes catholiques reprennent le château, pourtant bien défendu car entouré d'eau et de marais. C'est aussi en traversant les marais que les protestants de La Noue reprennent Marans en 1570. Dans les années 1580, Marans est l'un des verrous qui commandent le contrôle de La Rochelle et dont s'empare Henri de Navarre. Le futur Henri IV y écrit une lettre à sa maîtresse, Corisande, lettre chantant les charmes du Marais poitevin.

Dernier soubresaut militaire, le conflit entre Louis XIII et les protestants se solde par la reddition de Marans au roi en 1621. Marans sert d'arrière-poste aux troupes royales lors du siège de La Rochelle en 1627-1628, et les juridictions rochelaises y sont même un temps transférées. La démolition du château est ordonnée en 1636, entraînant le remplacement de ses douves, comblées, par de nouvelles rues (comme la rue Gambetta).

### 3. Une prospérité favorisée par les dessèchements du 17<sup>e</sup> siècle

Le relèvement de Marans, à nouveau favorisé par sa position géographique et commerciale, ne tarde pas. Dès la première moitié du 17<sup>e</sup> siècle, l'activité reprend, le bourg s'étend, de nouveaux noms de rues apparaissent dans les textes : rue Levesque et rue d'Angleterre en 1605, rue du Petit Four en 1626, de la Guillerie en 1628, des Mottes en 1639, etc. Les petits ports se multiplient en contrebas des ruelles : ports des Dames, de la Grève, Tabarit, aux Moules, etc. Marans est avantageusement placée sur la route des voyageurs qui veulent aller de La Rochelle en Poitou, même si le trajet n'est pas aisé, en bateau ou par voie de terre, au-delà du vieux pont médiéval situé au droit de la rue de la Maréchaussée. Signe de la reprise de la production et du commerce des blés, des moulins à vent font leur apparition, comme le moulin de la Générelle, mentionné en 1594, et celui de Beauregard.

Cette relance économique est décuplée à partir des années 1640-1650, par les dessèchements des marais auxquels se livrent de puissantes associations de propriétaires. Elles relèvent certains anciens ouvrages (comme le canal de la Brune), en construisent de nouveaux (les canaux de la Banche, de Vix, de Mouilleped, du Marais Sauvage...), et établissent un réseau de digues. Le comte de Marans prend directement en mains le dessèchement du Marais Sauvage en 1655-1656, et autorise (contre rétribution) le passage des autres canaux sur ses terres. En 1662, le creusement du Contrebot de Vix est décidé pour aider la Sèvre à écouler toute l'eau qui arrive de puis l'amont.

Malgré des inondations persistantes, Marans devient dès lors le grenier à blé de l'Aunis et du Bas-Poitou. Toutes les productions des marais desséchés alentours, à destination de La Rochelle et de l'exportation, transitent par son port. Les plus gros navires se relaient avec les plus petits qui vont et viennent jusqu'à Niort et tous les autres ports du Marais poitevin. Négociants et artisans se pressent sur les quais où s'établissent de nombreux magasins de stockage des denrées échangées, ou encore des auberges pour loger les voyageurs en transit. Dans les années 1740-1750, Marans est l'un des centres de fabrication de faïence les plus importants en France. Le nombre et l'activité des moulins à vent augmentent aussi : on en compte jusqu'à 17 au 18<sup>e</sup> siècle, dont le moulin de Beauregard qui a retrouvé ses ailes depuis peu. Propriétaire de la seigneurie de Marans qu'elle fait ériger en marquisat, la puissante famille d'Aligre reprend en mains la gestion de ses biens, notamment dans les marais. En amont de Marans, les marais de Norbeck sont desséchés entre 1768 et 1772, à la suite de la déclaration royale de 1764 qui a encouragé ce type de travaux.

## 4. Une révolution urbaine et hydraulique (fin du 18<sup>e</sup> siècle - début du 20<sup>e</sup>)

Dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, la ville de Marans est profondément modifiée par les aménagements urbains réalisés par le pouvoir royal pour faciliter les échanges entre le Bas-Poitou et l'Aunis. Dès les années 1750 vraisemblablement, celui-ci entreprend en effet de construire une nouvelle route de Nantes à La Rochelle, la future D137, en choisissant un tracé rectiligne entre les Alouettes, le centre-ville et le pont sur le canal de la Banche. Un plan de 1758 montre l'itinéraire choisi, qui substitue, au vieux pont médiéval, un nouveau pont construit au droit de l'ancienne rue des Mottes. Celle-ci sera redressée et prolongée à travers l'esplanade de l'ancien château, à partir de laquelle une dernière ligne droite sera tirée vers le pont de la Banche. Les travaux commencent vers 1770. Plusieurs emplacements pris dans l'enceinte de l'ancien château sont concédés à des particuliers pour édifier leurs demeures le long du nouvel axe. L'ouverture du nouveau pont sur la Sèvre, en 1782 seulement, ouvre la voie à de multiples constructions ou reconstructions le long du nouvel axe, baptisé rue d'Aligre quelques décennies plus tard.

Plus que jamais plaque tournante des échanges entre Bas-Poitou et Aunis, entre Niort et La Rochelle, Marans fait l'objet de toutes les attentions de la part des autorités et des ingénieurs des Ponts et chaussées. L'enjeu est de taille car la prédominance de la cité est menacée, d'une part, par les fortes inondations qui, malgré les dessèchements, ne cessent de déferler depuis l'amont (en 1747, 1751 et 1769, par exemple), et d'autre part, par l'envasement des méandres de la Sèvre en aval de la cité, qui rendent de plus en plus difficile le trafic des bateaux. Les deux sujets sont étroitement mêlés dans le cadre des vives discussions qui s'engagent dès 1749, et pour plusieurs décennies, entre l'État, les sociétés de marais, les autorités marandaises et leurs voisins, notamment rochelaises et niortaises.

La question est de savoir s'il faut se contenter de curer le vieux cours de la Sèvre, ou bien creuser un nouveau canal de Marans à la mer, ou, plus ambitieux encore, de construire un canal qui relierait directement Niort et La Rochelle à travers l'Aunis. Après l'échec d'une tentative de curage de la Sèvre en 1772, le creusement du canal de Niort à La Rochelle est ordonné par Napoléon en 1805. Il n'empêche pas les ingénieurs des Ponts et chaussées, notamment Tréton-Dumousseau et Mesnager, de réfléchir à un programme global d'aménagement du bassin de la Sèvre Niortaise, comprenant la modernisation du port de Marans. Entre les

## 5. Grandeur et déclin d'une cité portuaire (19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles)

Malgré toutes ces lenteurs et vicissitudes qui accompagnent les travaux, Marans maintient sa place au sein du réseau des ports de la façade atlantique tout au long du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup>. Vers 1840, son port accueille jusqu'à 410 navires par an. Il n'est toutefois plus que le dixième port de Charente-Inférieure par ce nombre, le sixième par le tonnage de marchandises échangées. Si sa vocation internationale est nettement amoindrie, et malgré la concurrence du chemin de fer (la gare ouvre en 1871), il conserve un rôle majeur en servant de relais entre les places commerciales de plus grande importance, comme La Rochelle, et les producteurs locaux du Marais poitevin. Les entrepôts des maisons Raoult et Vincent-Charriau, le long de la place du port, en témoignent, tout comme le silo céréalier construit en 1935-1937.

À cette époque, Marans est le deuxième port français, après Rouen, pour le trafic des blés. Les jours de foire et de marché, Marans s'anime, attirant de tout le Marais une foule de barques plus ou moins grandes qui acheminent les denrées à vendre (céréales, bois, bestiaux, poissons, fruits et légumes, mogettes, ail, melons, etc.). La construction navale est un autre secteur d'activité important pour le port de Marans, avec le chantier tenu par la famille Durand, de père en fils, à partir de 1925. L'industrie n'est pas absente, avec la laiterie industrielle, quai Joffre, fondée par les frères Baron en 1881, et plusieurs fours à chaux installés au sud de la ville, notamment celui développé dans les années 1870-1880 par Jean-Baptiste Nivet puis Philippe Cappon.

En plus de son activité portuaire, la ville s'embellit et aménage ses lieux et espaces publics : modernisation de la rue d'Aligre, bordée de nombreux commerces, comme la plupart des rues du centre-ville ; construction de l'hôpital en 1859, grâce à la donation du marquis d'Aligre dont il porte le nom ; aménagement de l'ancienne place du château, rebaptisée du nom d'Ernest Cognacq, le fondateur des magasins de la Samaritaine, qui a passé une partie de son enfance à Marans ; (re)construction des écoles dans les années 1870 et 1880 ; installation des services municipaux dans le nouvel hôtel de ville en 1900 ; achèvement, la même année, de la nouvelle église Notre-Dame, édifiée après plusieurs décennies de discussions, au détriment de l'ancienne chapelle des capucins, démolie, et de l'ancienne église paroissiale Saint-Étienne dont on ne conserve que quelques vestiges.

Le rôle stratégique de Marans, tant du point de vue économique que militaire, la rattrape pendant la Seconde Guerre mondiale. La cité est occupée, et même évacuée lors des combats de la Poche de La Rochelle. En 1944-1945, dans leur retrait, les troupes allemandes détruisent la plupart des ponts qui permettaient de franchir les différents cours d'eau autour de Marans ; ils sont reconstruits par la suite.

Après-guerre, Marans retrouve un temps son activité portuaire mais souffre, à partir des années 1970 surtout, de la concurrence du port rochelais de La Pallice et des difficultés d'accès pour des navires de plus en plus gros. Le port réoriente ses activités vers la plaisance, le chantier naval Durand ferme en 2003, comme bon nombre de commerces du centre-ville. Marans tire désormais sa renommée moins des équipements de son port, que des

embouteillages automobiles de la rue d'Aligre.

Troisième pôle urbain d'Aunis grâce à ses 4 590 habitants (recensement de 2014), Marans conserve des atouts : la proximité de La Rochelle, le maintien d'établissements industriels, le charme de ses rues et de ses nombreuses maisons des siècles passés, et - depuis le Moyen Âge - sa position géographique, sur les rives verdoyantes de la Sèvre, aux portes du Marais poitevin.

## II. Architecture et habitat

En dehors des éléments remarquables du patrimoine, l'inventaire a permis de relever 511 maisons, maisons et fermes ou anciennes fermes sur une zone d'un kilomètre de part et d'autre de la Sèvre Niortaise (soit l'intégralité du centre-ville, mais aussi 23 habitations ou fermes isolées dans les marais tant mouillés que desséchés). Ont été prises en compte les constructions antérieures aux années 1960, à l'exception de celles pour lesquelles de récents remaniements rendent l'état d'origine illisible. Parmi ces 511 maisons et fermes ou anciennes fermes, 123 ont fait l'objet d'un dossier documentaire en raison de leur intérêt patrimonial, et 388 d'un repérage à des fins statistiques.

Monuments majeurs ou simples habitations, tous ces éléments témoignent des liens étroits, depuis des siècles, entre la ville, les marais alentours et le fleuve.

### 1. Quelques éléments remarquables du patrimoine

Le patrimoine de Marans comporte un certain nombre d'éléments remarquables. Souvent éloignés des axes les plus fréquentés, ils sont présents dans le port, le long des rues et dans les environs de la cité.

Au Moyen Âge, Marans possédait deux principaux lieux de culte : l'église paroissiale Saint-Étienne et la chapelle du château, devenue chapelle des capucins. La première, abandonnée en 1900, puis en grande partie démolie, dresse ses ruines au sud de la ville. Ses derniers murs, percés de baies gothiques, sont surplombés par le clocher roman aux chapiteaux ornés de figures humaines ou fantastiques. La chapelle des capucins a fait place à l'église Notre-Dame des Marais. Conçue par l'architecte poitevin Alcide Boutaud, elle s'ouvre à l'intérieur en une large et haute nef entourée d'un enchevêtrement d'arcades. L'église n'a reçu son clocher métallique qu'en 1988.

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Marans s'est doté de nouveaux équipements publics destinés à améliorer le quotidien des habitants. En 1881, les autorités ont confié à la maison Triaud-Reinneville, de Reims, spécialisée dans les charpentes métalliques, l'édification d'un marché couvert. Ce bâtiment est un élégant témoin de la diffusion de la construction métallique dans les campagnes françaises à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. C'est aussi au métal que l'on a eu en partie recours pour la création, en 1905, des bains douches qui jouxtent l'hôpital d'Aligre. Même s'il a perdu son équipement intérieur, cet édifice serait le dernier en France parmi ceux construits sur le même modèle au début du 20<sup>e</sup> siècle, dans le cadre de la promotion de l'hygiène publique.

L'école publique de filles (actuelle école Jules-Ferry), édifiée en 1883, est représentative de l'architecture scolaire de la



Troisième République, fondée sur une approche rationaliste de la pédagogie et du bien-être des élèves. Les salles de classe et les logements d'enseignants y sont répartis symétriquement sur deux niveaux, de part et d'autre d'une vaste entrée et d'une cage d'escalier. Les idéaux philanthropiques de la fin du 19<sup>e</sup> siècle ont par ailleurs guidé la construction, en 1887, du siège de la société de secours mutuels « l'Union », rue Henri-Toutant. La façade de ce bâtiment, incurvée, présente un décor sculpté montrant des allégories de travail et de solidarité.

Malgré des procédures de reprises de concessions qui n'ont pas toujours suffisamment pris en compte sa qualité patrimoniale, le cimetière contient de nombreuses tombes remarquables. Des enclos funéraires se distinguent par leur entourage en ferronnerie. Des stèles rappellent des personnalités particulières (instituteurs, religieux, soldats morts pour la France, artistes). Des monuments plus imposants affichent la réussite de tel ou tel notable. Certains tombeaux sont ornés d'une sculpture : des anges ou des femmes le regard tourné vers le ciel ou en prière ; des mains qui, reliant deux stèles, se serrent pour l'éternité ; un bas-relief ou un buste représentant le défunt, etc.

Le patrimoine marandais le plus remarquable comporte aussi les ouvrages hydrauliques situés au débouché de toutes les eaux du Marais poitevin. Du côté des marais desséchés, la commune de Marans comprend plusieurs des grands canaux qui aboutissent à l'anse du Brault à travers des portes. Conçues selon le même principe, elles s'ouvrent à marée basse pour laisser l'eau du canal s'évacuer vers la mer, et se ferment sous la poussée de la marée montante pour rendre le système hermétique. Toutes ces portes ont été construites au milieu du 17<sup>e</sup> siècle, puis reconstruites par la suite, en tout ou partie, après chaque inondation destructrice ou au cours de travaux d'entretien, qui mobilisaient le savoir-faire d'entrepreneurs locaux comme les Durand père et fils. Ceux-ci étaient aussi sollicités pour la construction et l'entretien d'embarcations singulières, les bacs à râteaux, inventés à la fin du 18<sup>e</sup> siècle pour le dévasement des canaux. Parmi les rares conservés, l'un, protégé au titre des Monuments historiques en attendant sa valorisation, est entreposé à Marans.

Plusieurs ouvrages de régulation se trouvent sur la Sèvre Niortaise et ses différents bras, comme les barrages éclusés du Carreau d'Or et des Enfreneaux. Tous deux ont été élaborés de manière identique (en 1867-1871 pour le premier, 1882 pour le second) : à un barrage constitué de plusieurs pertuis dans lesquels coulissent des vannes verticales, est adjointe une écluse de navigation à sas. Désaffectée, l'écluse des Enfreneaux a conservé l'essentiel de son mécanisme de fonctionnement (en mauvais état) et son pont tournant. C'est aussi une écluse à sas qui, depuis 1875, donne accès au canal de Marans à La Rochelle depuis la Sèvre.

La multitude des cours d'eau a nécessité la construction de nombreux points de franchissement. Tel est le cas du pont de pierre. Édifié en 1782, il a achevé le grand projet à la fois routier et urbain de création d'une nouvelle voie, la rue d'Aligre, intégrée dans le nouvel axe reliant le Poitou et l'Aunis. Peu modifié depuis son origine, le pont présente ses deux arches et ses parapets en pierre de taille, le tout encadré par des rampes ou des escaliers qui donnent accès aux quais. Au sud-ouest de la ville, les trois aqueducs de Puy Neuf permettent au canal de Marans à La Rochelle de franchir trois des principaux canaux de dessèchement.achevés en 1872, ils comprennent une cuve dans laquelle s'écoule le canal ; le canal de dessèchement passe au-dessous, à travers un tunnel ou siphon.

## 2. Des témoignages anciens dans le patrimoine bâti

Les maisons et les logis de fermes ou d'anciennes fermes témoignent des différentes périodes de prospérité et de développement de Marans depuis la fin du Moyen Âge. Les éléments de construction antérieurs au 17<sup>e</sup> siècle, certes rares et discrets, évoquent bel et bien la présence, déjà importante, de la cité sur les bords de Sèvre. Rue Ernest-Bonneau, une maison repose sur un belle cave d'époque médiévale, vestige d'une construction qui devait se trouver aux abords immédiats du château. Six bâtiments présentent des éléments semblant remonter au 16<sup>e</sup> siècle : il s'agit généralement soit d'une date, avec ou sans inscription, remployée dans une façade reconstruite ensuite (1590 au 31 quai Clemenceau, 1591 au 8 rue des Fours), soit d'un escalier en vis et en pierre, généralement enchevêtré dans le parcellaire resserré de la vieille ville. Au 1 rue des Halles, une maison, bien qu'en partie remaniée au 20<sup>e</sup> siècle, a conservé l'emplacement de sa façade sur le mur pignon, une caractéristique héritée du Moyen Âge, et plusieurs petites ouvertures en plein cintre et à encadrement chanfreiné.

Dix autres bâtiments évoquent le 17<sup>e</sup> siècle et la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle (par exemple 3 rue du Colombier et 41 rue Ernest-Bonneau), période d'essor économique et portuaire. Les grands dessèchements de marais ont laissé dans le paysage de nombreuses fermes ou « cabanes », mais aucune de celles-ci ne présente plus guère d'éléments remontant à cette époque : les inondations destructrices des premiers temps, puis les reconstructions des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles en ont sans doute eu raison. De la même façon, les digues sont encore ponctuées de quelques maisonnettes ou « huttes » qui, à partir du 18<sup>e</sup> siècle, ont abrité des « hutteurs » chargés par les syndicats de marais de les surveiller ; là encore, la plupart des constructions, fragiles, ont été refaites au 19<sup>e</sup> siècle (par exemple les huttes de Norbeck, du Petit Saint-Louis et de Saint-Amand), si elles n'ont pas disparu.

Dans la vieille ville, le développement portuaire et commercial du 18<sup>e</sup> siècle s'est traduit par la multiplication de magasins et d'ateliers occupant souvent le rez-de-chaussée d'habitations. Beaucoup de ces magasins et ateliers se trouvaient le long de la Sèvre et des quais non encore aménagés, comme le montrent des plans des lieux au début du 19<sup>e</sup> siècle. Ces magasins et ateliers étaient repérables à leur large porte en plein cintre, avec un appui en retour sur la moitié de la largeur de l'ouverture. Il en reste manifestement deux témoins au 21 rue Ernest-Bonneau et au 10 rue du Petit Vendôme.

## 3. L'âge d'or urbain et portuaire inscrit dans la pierre

L'âge d'or urbain et portuaire que connaît Marans à partir de la fin du 18<sup>e</sup> siècle imprime sa marque dans le patrimoine bâti, avant tout parmi les maisons du centre-ville. Pas moins d'une soixantaine de maisons paraissent ainsi avoir été construites, en tout ou partie, entre les années 1770-1780 et les premières décennies du 19<sup>e</sup> siècle. Elles sont liées d'abord au développement du nouveau secteur autour de la rue d'Aligre, tracée à partir des années 1760-1770 et complétée par le pont de pierre en 1782. Bien que remaniée par la suite, la maison Kermau-Delaunay, devenue plus tard musée puis office du tourisme, est édifiée en 1771 à la faveur d'une des opérations immobilières développées à l'époque dans l'enceinte de l'ancien château, que transperçait le nouvel axe urbain.

Plusieurs maisons sont construites ou reconstruites à proximité du pont de pierre dans les années 1780-1800. Celle située à l'angle nord-ouest du pont, au 15 rue d'Aligre, et ses voisines, aux 2 et 4 quai Foch, témoignent de cette période, tout comme certaines maisons qui bordent la rue d'Aligre à proximité du pont, rive gauche. L'essor ne se limite pas aux rives de la Sèvre et à ses abords, comme le montrent de nombreuses habitations,

généralement plus petites, disséminées dans les rues de la ville, notamment rue du Bateau ou rue de la Grève.

Le développement urbain de Marans se poursuit pendant toute la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, comme semblent en témoigner les quelque 200 habitations du centre-ville estimées de cette époque (soit près d'une maison sur quatre). Les maisons (et même quelques immeubles) continuent à se multiplier le long de la toute jeune rue d'Aligre. Surtout, l'édification des quais dans toute la traversée de Marans par la Sèvre, dans les années 1810-1840, s'accompagne d'opérations d'alignement, entraînant la reconstruction de nombreuses maisons ou de leurs seules façades. Les bords de Sèvre se parent alors de hautes façades au décor ostentatoire, quai Clemenceau et quai Foch.

Les nouvelles constructions se multiplient ensuite pendant toute la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, notamment pendant les années 1860-1870. La moitié des maisons inventoriées remontent probablement à cette période. Toutes les rues de la ville sont concernées, assurant l'extension de la cité au-delà de ses anciennes limites. Il faut toutefois noter le développement de deux secteurs en particulier : en amont du pont de pierre, les petites maisons colonisent les bords de Sèvre, s'intercalant entre les rares habitations jusqu'ici présentes à cet endroit ; au sud de la ville, l'implantation de la gare, en 1871, entraîne la création de nouveaux axes de circulation et de développement urbain (avenues de la Gare et de Verdun).

Certaines opérations immobilières fournissent l'occasion à des entrepreneurs et investisseurs de montrer leur réussite, à l'image d'André Deschamps, auteur non seulement de bâtiments publics (école, abattoirs), mais aussi de maisons pour son propre compte (lotissement des 10-36 avenue de la Gare, maison au 77 bis rue d'Aligre). Le long des quais du port, à proximité du bassin nouvellement aménagés, des entrepôts commerciaux prennent place entre les habitations. Si une dizaine de ces entrepôts - dont certains, rue de la Maréchaussée, pourraient remonter au 18<sup>e</sup> siècle - demeurent encore, le déclin de l'activité portuaire et commerciale de Marans à la fin du 20<sup>e</sup> siècle a eu raison de beaucoup d'autres. Enfin, dans les années 1860-1870, bon nombre de grandes cabanes de marais desséchés voient leur logis reconstruit et agrandi, notamment celles du Marais Sauvage.

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'essentiel du développement urbain et historique de Marans est achevé. Preuve en est le nombre limité de maisons (vingt-cinq) relevé pour la première moitié du siècle. L'époque est marquée par quelques constructions se rapportant à l'architecture dite de villégiature, celle des bords de mer (cinq maisons de type villa relevées rue Gâte-Bourse, avenue de la Gare, avenue de Verdun et rue des Moulins). L'essor urbain de la ville reprend à partir des années 1970, avec la multiplication, plus ou moins maîtrisée et concertée, de l'habitat pavillonnaire, individuel ou en lotissement, surtout vers l'ouest de la cité ou en amont, le long de la Sèvre Niortaise.

## 4. Un habitat dense en centre-ville

La quasi-totalité des habitations relevées au cours de l'enquête sont présentes dans le centre-ville de Marans, englobé dans la zone d'étude d'un kilomètre en bord de Sèvre. 465 maisons et deux immeubles y ont été dénombrés.

Leur implantation par rapport à la rue et sur leur propre parcelle traduisent la forte densité de l'habitat dans le centre-ville. Ainsi, neuf sur dix sont des maisons attenantes, c'est-à-dire accolées les unes aux autres et ne disposant tout au plus que d'une petite cour. Les maisons indépendantes, bien plus rares, sont séparées les unes des autres par un espace occupé en cour ou en jardin. Neuf maisons sur dix sont placées en alignement sur la voie et forment alors de véritables fronts bâtis le long des rues. Deux immeubles du début du 19<sup>e</sup> siècle sont

mêmes présents au carrefour entre la rue d'Aligre et la rue Gambetta. Les éventuelles arrière-cours constituent de petits espaces vides en cœur d'îlot, avec un accès par une rue à l'arrière (rue Evariste-Baron par exemple, en arrière de la rue d'Aligre).

Dans la partie est du centre-ville, maisons et communs s'alignent le long de petites rues qui descendent depuis la rue de la Guillerie, d'axe est-ouest, vers la rue du Bot Courant sous laquelle passe le cours d'eau du même nom. Ces ruelles aboutissaient à de petits ports qui leur ont laissé leurs noms : rue du Port-Loizeau, rue du Port-des-Dames, rue du Port-Tabarit.

La densité de l'habitat dans le centre-ville a une incidence sur la taille et la structure des logements. Les maisons qui y sont observées sont en majorité de petites habitations. Le nombre de travées (alignements verticaux d'ouvertures) en est un indice (plus ce nombre est élevé, plus la maison est large et spacieuse) : à Marans, les façades à deux travées seulement sont majoritaires (près de la moitié du total), suivies de loin par les façades à trois travées (un quart du total). Les façades à quatre travées et plus sont peu nombreuses.

La taille réduite des logements caractérise aussi les maisons en simple rez-de-chaussée, qui représentent près d'une habitation sur cinq. La plupart prennent place entre les façades plus hautes des maisons voisines, d'autres se regroupent le long de certaines rues, par exemple avenue de la Gare ou sur les deux rives de la Sèvre, en amont immédiat du pont de pierre. Les deux tiers d'entre elles ne possèdent en façade que deux ou trois ouvertures (une porte et une ou deux fenêtres). Il faut noter le nombre important de commerces ou d'anciens commerces dénombrés, même si beaucoup ont disparu sans laisser de traces apparentes en façade. 70 maisons abritant ou ayant abrité un magasin, le plus souvent au rez-de-chaussée d'un bâtiment à étage, ont ainsi été relevées.

Le bâti est moins dense à mesure que l'on s'écarte du centre historique, vers le sud le long de la route de La Rochelle, et le long des axes qui filent vers l'ouest (rues du Colombier, rue Madame-Lenfant, ancienne rue des Jardins, et rue de Bordeaux). Là, de plus en plus de cours et de jardins s'intercalent entre les maisons, ou bien ils se font plus larges en cœur d'îlot. Entre la rue Ovale et la rue du Petit-Both, au bout de la petite impasse de Bel-Ébat, à la frontière entre ville et zone portuaire, un grand espace libre de constructions accueille des jardins fermés sur l'impasse par des murs en pierre sèche interrompus par des portes piétonnes. C'est dans ces espaces plus ouverts que prennent place les treize anciennes fermes relevées dans le centre-ville, par exemple aux angles formés par les rues du Colombier, du Grand-Both et de Bordeaux. Rue des Moulins (si bien nommée), d'anciennes fermes étaient liées à une activité de meunerie disparue dès le 19<sup>e</sup> siècle.

Le décor des façades de tous ces bâtiments est généralement sobre. Dans la très grande majorité des cas, les façades sont en moellons de calcaire enduits. Les façades entièrement construites en pierre de taille sont rares, visibles surtout sur les maisons édifiées sur les quais dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. À la même époque, un soin plus grand est apporté à la répartition symétrique des ouvertures sur la façade, autour de la porte centrale. Auparavant, au 18<sup>e</sup> siècle et au début du 19<sup>e</sup>, beaucoup de façades présentaient une porte latérale ainsi que des linteaux en arc segmentaire. Enfin, un détail architectural semble davantage présent à Marans : une maison sur cinq possède des volets fixés, non pas directement à l'encadrement en pierre de l'ouverture comme cela se pratique généralement, mais à un encadrement en bois lui-même positionné sur la pierre. Cette configuration reste sans explication.

## 5. Maisons et fermes éparpillées dans les marais

En dehors du centre-ville, l'habitat à Marans est dispersé sur tout le vaste territoire communal. Dans les marais mouillés, surtout en amont de la cité, il se presse le long de la Sèvre Niortaise, où l'on retrouve les petites maisons qui se sont multipliées au 19<sup>e</sup> siècle. Ces habitations se font de plus en plus rares en amont de l'Antole. L'habitat est presque inexistant dans les marais mouillés en aval du port. Les maisons et fermes y sont rares, encore habitées (le Grand Enfreneau, la Renaissance) ou en état d'abandon (Landelène). Les huttes ne sont également plus qu'une poignée. Quatre ont été observées, à Norbeck, Saint-Louis, Saint-Amand et au pont des Alouettes.

De l'autre côté des digues, huit grandes fermes ou « cabanes » de marais desséchés ont été retenues dans la zone d'étude d'un kilomètre à partir de la Sèvre. Leurs voisines ont bien souvent vu leurs bâtiments remaniés à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. La plupart des fermes observées ne sont plus en activité ; certaines (le Petit Mouilleped, la partie ancienne des Grandes-Alouettes) sont même en ruines. Toujours dans les marais desséchés, sont à signaler les quelques maisons qui servaient de logement aux gardiens chargés, jusqu'à il y a quelques années ou décennies, de surveiller et entretenir les portes situées à l'embouchure des canaux.

Les huit cabanes de marais desséchés relevées font partie des vingt-neuf fermes ou anciennes fermes qui ont été observées, avec les treize qui se trouvent en périphérie du centre-ville, le reste des fermes étant disséminé dans les marais mouillés. Dans les marais desséchés, presque toutes les fermes sont situées au bord d'un des principaux canaux de dessèchement des marais, en l'occurrence le canal du Marais-Sauvage et le canal de Vix : il s'agissait là d'axes de communication presque exclusifs au temps où les chemins d'exploitation n'existaient pas.

Quel que soit leur environnement géographique, la majorité des fermes, n'ayant pas manqué de place pour se développer, sont à bâtiments séparés, répartis autour d'une cour. Parmi les dépendances, huit grandes granges à façade placée sur le mur pignon ont été relevées, dont quatre sont dans les marais desséchés. Souvent, elles comprenaient deux corps de bâtiments parallèles et accolés. Cette forme architecturale témoigne de la pratique intensive de l'élevage dans les marais au 19<sup>e</sup> siècle et jusque dans les années 1950 ; une activité qui nécessitait de grands bâtiments pour abriter les troupeaux et entreposer leur nourriture.

### III. Documentation

Service historique de la Défense, Vincennes :

- Fol. 131 h, feuille 27. 1716 : *Plan de la ville ou bourg de Marans au pays d'Aunis en l'estat qu'il estoit en mil sept cent saize*, par Claude Masse.
- J10C 1293, pièce 7. [1703] : *carte contenant une partie du Bas Poitou et de l'Aunis où se trouve Marans et l'embouchure de la Sèvre Niortaise*, par Claude Masse.
- 1VD 60, pièce 16. 1702 : *Mémoire sur la carte des environs de Marans qui enferme le pays du troisième carré de la carte générale de partie du Bas Poitou, d'Aunis et Saintonge*, par Claude Masse.

Archives départementales de la Charente-Maritime :

- B 3243. 1741-1765 : aveux et dénombrements rendus au seigneur de Marans (15 registres mentionnant de nombreux biens situés à Marans et indiquant les noms de lieux et de rues dans lesquels ils se trouvent).
- B 3244. 1677-1786 : aveux et dénombrements de la seigneurie de Marans.
- E dépôt 86/228, archives municipales de Marans déposées.
- 2 Fi Marans. 20<sup>e</sup> siècle : gravures, dessins, photographies concernant Marans.
- 5 Fi Marans 1. 1758 : Plan de Marans, article 12 de 1758, signé V. Vincent.
- 10 Fi. Fin 19<sup>e</sup> siècle-début 20<sup>e</sup> siècle : fonds de cartes postales Louis Cassegrain, éditeur à La Rochelle.
- 3 P 2131 à 2139. 1824-1891 : état de section et registres des augmentations et diminutions cadastrales de Marans.
- 3 P 5065. 1820 : plan cadastral de Marans.
- S 3543. Vers 1790-1800 : plan de la traversée de Marans par la route de Nantes à La Rochelle.
- S 6126. 1817, 8 mars : plan de la traversée de Marans par la route de Bordeaux à Saint-Malo, par l'ingénieur Alexandre Potel.

Archives départementales des Deux-Sèvres :

- 3 S 17. 1818, 30 septembre : *carte itinéraire de la Sèvre Niortaise pour l'intelligence du projet général qui a pour but le perfectionnement de la navigation, la conservation des marais desséchés et le dessèchement des marais mouillés*, par l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées François-Philippe Mesnager.
- 3 S 88/1. 1829, 31 décembre : *Port de Marans. Plan et élévation d'une partie de la rive gauche entre le pont de pierre et l'extrémité amont du mur de quai construit en 1811.*
- 3 S 88/2. 1830, 25 mai : *Plan et élévation d'une partie des quais de la rive gauche à l'amont du pont* [de pierre de Marans].
- 3 S 88/3. 1832, 9 septembre : *2e feuille du plan des quais du port de Marans*, par l'ingénieur ordinaire des Ponts et chaussées Plessis.
- 3 S 597/1. 1854 : *Traversée de Marans : partie en amont du pont de Marans*, plan par Loubeau.

Informations, documentation et notes de dépouillements d'archives fournies par Mme Viviane Bachelier, M. Jean-Claude Bonnin et M. René Durand.

## Bibliographie générale

- Bachelier, Viviane. *Marans et ses rues à travers les siècles*, tome 1 : quartier du port, quartier des halles, quartier de la maréchaussée ; tome 2 : le château, les Capucins ; tome 3 : les mairies, les rues autour du château ; tomes 4 et 5 : les quartiers de l'est de la ville. [Marans] : les Amis du Vieux Marans, 2010-2011.
- Bonnin, Jean-Claude. *Les seigneurs de Marans*. La Rochelle, 1979, 33 p.
- Etenaud, Alfred. *Notice historique sur la ville de Marans (Charente-Inférieure)*. Paris (56, rue Saint-Dominique) : Henri et Charles Noblet, 1854, 31 p.
- Gautronneau, B. « La ville et le comté de Marans d'après les recherches de MM. Debureau, Alfred Etenaud, P. Cappon, etc. » Extrait du *Bulletin de la Société de géographie de Rochefort*. Rochefort : société anonyme de l'imprimerie Ch. Thèze, 1901, 68 p.
- Marien, Laurent. *Du comté de Marans au marquisat d'Aligre : territoires et pouvoirs*. Mémoire de DEA, Université de Poitiers, Histoire, 2003, 252 p.

## Annexes

1- Lettre du roi Henri de Navarre à Corisande, sa maîtresse, à Marans, le 17 juin 1586 ; publiée dans *Collection de documents inédits sur l'histoire de France, recueil des lettres missives de Henri IV*, t. II : 1585-1589, Paris, 1843, p. 224-225.

« J'arrivais hier soir de Marans, où j'étais allé pour pourvoir à la garde d'icelui. Ha ! que je vous y souhaitais ! C'est le lieu le plus selon votre humeur que j'ai jamais vu. Pour ce seul respect, suis-je après à l'échanger. C'est une île renfermée de marais bocageux, où, de cent en cent pas, il y a des canaux pour aller chercher le bois par bateau. L'eau claire, peu courante ; les canaux de toutes largeurs ; les bateaux de toutes grandeurs. Parmi ces déserts, mille jardins où l'on ne va que par bateau. L'île a deux lieues de tour, ainsi environnée ; passe une rivière par le pied du château, au milieu du bourg, qui est aussi logeable que Pau. Peu de maisons qui n'entre de sa porte dans son petit bateau. Cette rivière s'étend en deux bras, qui portent, non seulement grands bateaux, mais les navires de cinquante tonneaux y viennent. Il n'y a que deux lieues jusqu'à la mer. Certes, c'est un canal, non une rivière. Contremont vont les grands bateaux jusqu'à Niort, où il y a douze lieues ; infinis moulins et métairies insulées ; tant de sortes d'oiseaux qui chantent ; de toute sorte de ceux de mer. Je vous envoie des plumes. De poisson, c'est une monstruosité que la quantité, la grandeur et le prix ; une grande carpe, trois sols, et cinq un brochet. C'est un lieu de grand trafic, et tout par bateaux. La terre très pleine de blés et très beaux. L'on s'y peut réjouir avec ce que l'on aime, et plaindre une absence. Ha ! qu'il y fait bon chanter ! ».

2- Marans au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, d'après Etenaud, Alfred. *Notice historique sur la ville de Marans (Charente-Inférieure)*. Paris (56, rue Saint-Dominique) : Henri et Charles Noblet, 1854, p. 23-25.

« Marans est, de nos jours, un très beau chef-lieu de canton, une jolie petite ville maritime, très riche et très plaisante, située sur la rive gauche de la Sèvre Niortaise, à 22 kilomètres de La Rochelle, et à 6700 mètres de la mer.

Cet état de prospérité est dû entièrement au génie des deux Hollandais MM. Siette et Filastre, qui ont fait

d'énormes sacrifices pour la culture des terres de ce pays, et qui, à force de persévérance, ont surmonté tous les obstacles. Actuellement, ces terres produisent des moissons riches et abondantes, et donnent de gras pâturages. Il a fallu entourer de fortes digues une grande quantité de terrains submergés dans les hautes marées, ou inondés pendant les deux tiers de l'année. Ces digues, formées de terres et de gazon, ont une étendue de plusieurs kilomètres ; l'eau de pluie qui tombe dans ces espaces ainsi renfermés, est évacuée par des canaux que terminent des écluses qui s'ouvrent à mer basse, et se ferment à la mer montante ; les chenaux nombreux qui se vident dans les canaux complètent le dessèchement des marais.

Ainsi desséchés, ces marais sont très productifs, mais aussi sujets à des événements bien malheureux. L'hiver, on a à redouter l'abondance des pluies et les efforts des eaux extérieures qui menacent les digues. L'été, on a à redouter le manque d'eau. Aussi les habitants ont soin de conserver pleins d'eau les fossés les plus profonds, et font boire cette eau à leurs bestiaux, et en boivent eux-mêmes.

La pêche fluviale et maritime est d'un très grand produit pour ce pays.

Marans se distingue par sa grande propreté ; les rues sont pavées et bordées de trottoirs ; les maisons sont fort élégantes ; la reconstruction toute nouvelle des quais qui bordent la ville ajoute encore à sa beauté. Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que l'église soit placée en dehors de la ville ; elle est assez vaste, et son clocher, quoique peu élevé, s'aperçoit de très loin.

Le port comprend toute la partie du lit de la Sèvre qui se trouve en aval du pont. Il peut recevoir jusqu'à des bâtiments de cent tonneaux ; ceux d'un tonnage supérieur se chargent et se déchargent au bas de la rivière, où ils sont en sûreté. Pendant six mois s'effectue, dans le port et toute la rivière au-dessus, le passage continu des bacs-râteaux qui enlèvent les vases et les reportent à la mer. De l'embouchure de la Sèvre à Marans, il y a vingt-cinq balises, qui servent à diriger les bateaux le long de la rivière pendant les temps d'inondation. Marans est l'un des marchés de céréales les plus considérables de l'ouest de la France ; les exportations en grains s'y élèvent annuellement à plus de quatre millions de francs. Avant 1827, il existait, dans cette ville, un syndicat maritime ; depuis, ce syndicat a été érigé en sous-quartier maritime, dans l'intérêt de la navigation. La population de la ville a toujours tendu à s'accroître. En 1723, elle était de 3320 et quelques habitants environ, d'après le dénombrement géographique de M. Delaunay. En 1761, d'après le Dictionnaire Géographique de l'abbé Expilly, elle était d'environ 3800 environ. Aujourd'hui, elle s'élève à 4645 habitants, professant tous la religion catholique.

La superficie de la commune est de 8254 hectares, dont 8026 imposables et 228 non imposables. Le sol se compose presque entièrement de marais desséchés, de marais mouillés, et d'une certaine quantité de terres hautes sur lesquelles est bâtie la ville. Il n'existe ni village, ni hameau ; mais il y a de nombreuses fermes qui prennent le nom de cabanes, et des chaumières ou huttes habitées par des pêcheurs. La commune est traversée par la route de Bordeaux à Saint-Malo, et arrosée par deux rivières, la Vendée et la Sèvre, qui se réunissent à un endroit dit le Gouffre, à 4 kilomètres au-dessus de la ville.

Les principales productions du pays consistent en froment, orge, baillarge, fèves, haricots, pommes de terre, avoine, graine de garobe et de moutarde, chanvre, lin, etc. Il s'y fait un commerce considérable de toutes ces productions, ainsi que de légumes secs, graines oléagineuses, luzerne, trèfle, vins, eaux-de-vie, bois merrain, feuillards, cercles et farines dites minots, recherchées pour leur excellente qualité. On exporte ces farines jusqu'aux Indes Orientales. Il existe aussi un dépôt de bois de construction pour la marine impériale et marchande, et un entrepôt de sels provenant des marais salants des environs. Les marchés ont lieu le mardi et le vendredi de chaque semaine, et les foires, le premier mardi des mois de février, avril, juin, septembre et novembre."



Rédaction : Yannis Suire.

Région Nouvelle-Aquitaine/ Service Patrimoine et Inventaire, site de Poitiers, 2017.

> Région Nouvelle-Aquitaine  
Site de Poitiers  
Service Patrimoine et Inventaire  
15 rue de l'Ancienne Comédie  
CS 70575, 86021 Poitiers Cedex  
Tél. : 05 49 36 30 05  
s.patrimoine@nouvelle-aquitaine.fr  
[www.inventaire.poitou-charentes.fr](http://www.inventaire.poitou-charentes.fr)



Recenser, étudier et faire connaître les éléments du patrimoine qui présentent un intérêt culturel, historique ou scientifique.  
[www.inventaire.poitou-charentes.fr](http://www.inventaire.poitou-charentes.fr)