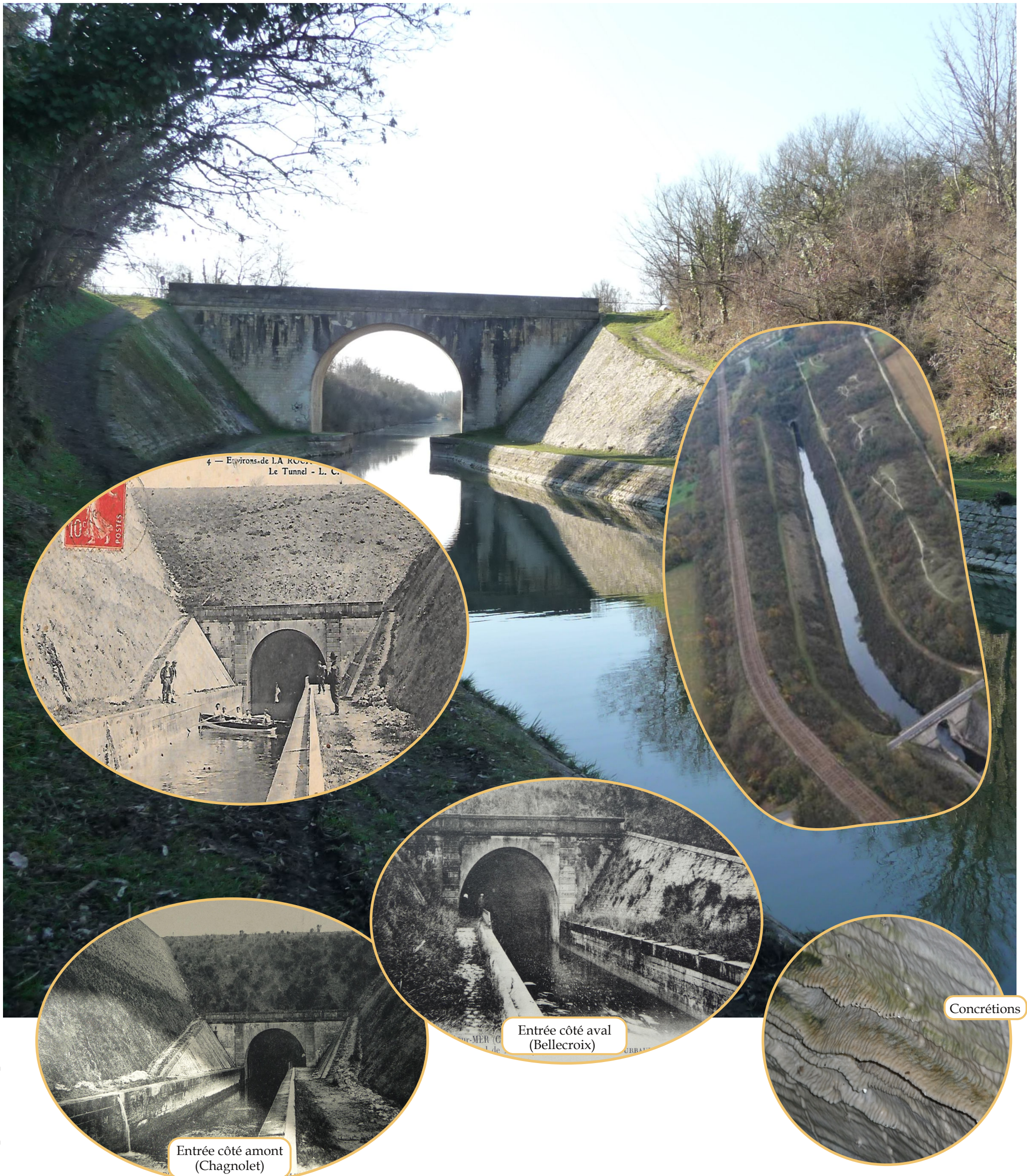


Une très longue histoire Le tunnel Saint-Léonard

LE CANAL DE LA ROCHELLE À MARANS



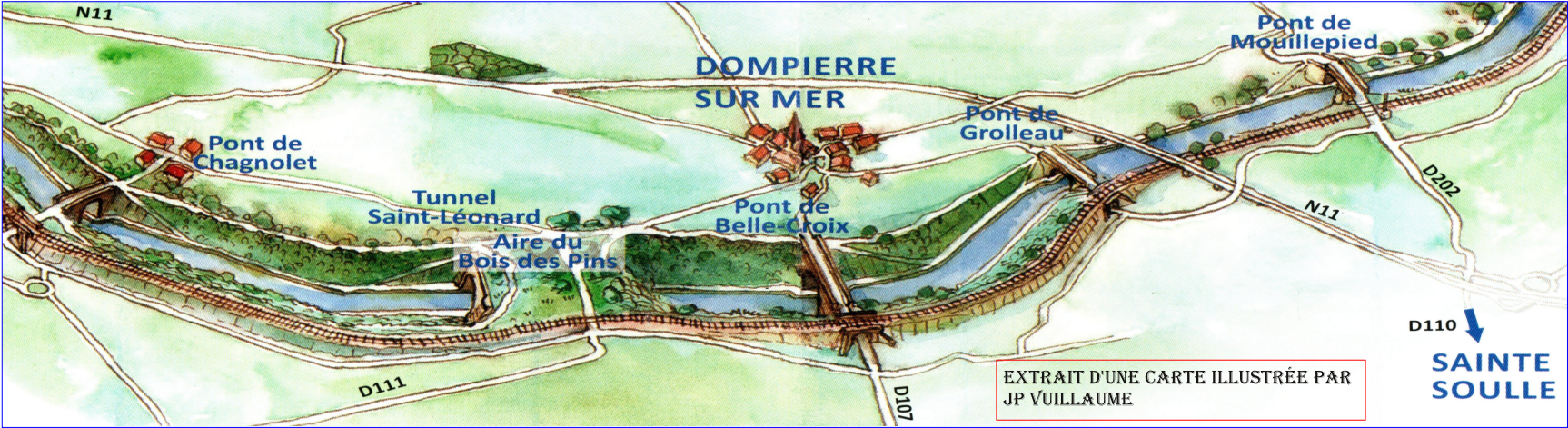
Entrée côté amont
(Chagnolet)

Entrée côté aval
(Bellecroix)

Concrétions

"Il y a des maisons hantées, des navires maudits, des trains fantômes. Et il y a le tunnel Saint-Léonard"

(article paru dans le journal Sud-Ouest du 5 août 2020: "Les dessous de la Charente-Maritime: au coeur des ténèbres du tunnel Saint-Léonard,à Dompierre-sur-Mer")



"Un canal est en cours d'exécution pour relier les ports de Marans et La Rochelle, en passant par Dompierre. Le plus difficile s'avère être la traversée de la "montagne" Saint-Léonard dont les pentes commencent à Rompsay (aval), pour finir à Grolleau (amont)".

Point sur l’avancée des travaux avant d’entamer le percement du tunnel.

En 1811, soit cinq ans après le premier coup de pioche, les travaux réalisés arrivent, d’un côté, au niveau du pont de Chagnolet, de l’autre, en face des Grandes Rivières.

En 1840, le Préfet relève l’absence d’un plan général des travaux à exécuter par les condamnés militaires et la carence d’une évaluation de la dépense à engager jusqu’à l’achèvement du canal. Il expose que sur les 23.333,82 mètres linéaires prévus, seulement 15.334,05 mètres ont été exécutés en 33 années. Il estime qu’avec le même type de main-d’œuvre, il faudrait compter encore 24 années avant la fin des travaux et cela serait plus coûteux qu’en en confiant l’exécution à des « ateliers libres ».

C’est pourquoi, en 1844, la caserne de Bellecroix est désaffectée ; les ouvriers militaires sont remplacés par des ouvriers civils. Cependant, cela ne permettra pas de raccourcir la durée des travaux ni d’en diminuer le coût.

Pourquoi cela ? Cela s’explique en partie par la complexité du percement du tunnel Saint-Léonard.

La nécessité du percement de la « montagne » Saint-Léonard était connue dès l’engagement des travaux et avait été estimée à une durée de trois ans. Mais c’était sans compter les difficultés rencontrées. En réalité, il faudra une vingtaine d’années pour en venir à bout.

Pourquoi une telle différence ? Outre les interruptions liées au gel des finances, il y a eu trois raisons principales :

- * la nature du socle rocheux de « la montagne » (en fait une colline qui culmine à 33 m d’altitude et décline de la sortie de Rompsay jusqu’au pont de Grolleau). Il s’agit d’un calcaire très dur du Jurassique et difficilement attaquable à la pioche. Il faudra faire l’usage de mines.
- * les éboulements de terrain
- * les remontées régulières des eaux.

Lancement des travaux.

Le 6 juin 1849, une double cérémonie officielle du lancement des travaux du percement du tunnel est organisée.Voici comment elle est relatée dans l’édition du journal La Charente Inférieure du 10 juin 1849 :

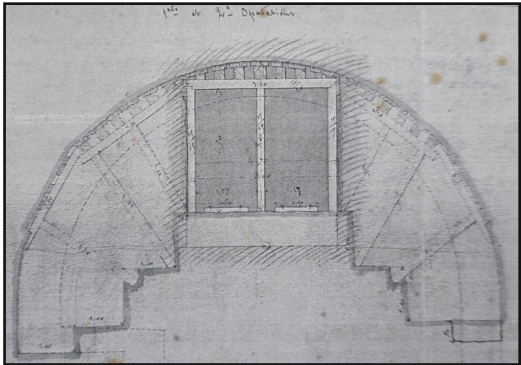
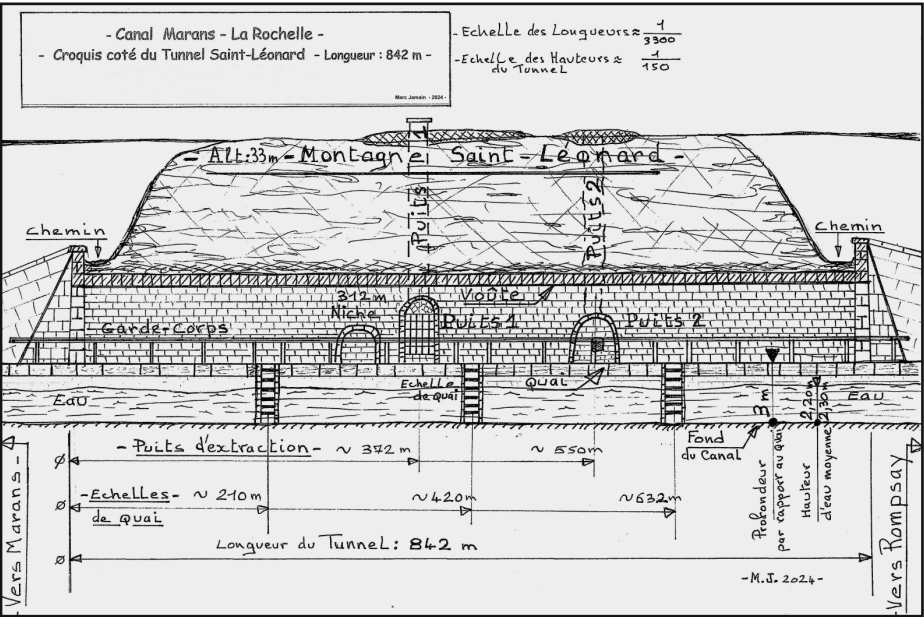
« Côté Bellecroix étaient présents monsieur JOB ingénieur en chef du département, l’ingénieur du canal, monsieur MARCHEGAY, l’ingénieur des routes monsieur LEFERME, messieurs DEWAILLY et KOPP, élèves des Ponts et chaussées en mission. Ils furent reçus par les principaux employés du canal, les entrepreneurs, les chefs mineurs.

Une vaste tente décorée du drapeau national et de guirlandes de fleurs avait été dressée sur les bords du canal au bout de l’avenue de Belle croix. Bientôt, les 200 ouvriers de l’atelier de monsieur MICAS, unis aux 50 mineurs récemment arrivés, marchant au pas sur deux files, précédés de tambours et de clairons, sont venus prendre messieurs les ingénieurs. Ces braves ouvriers, tous animés du meilleur esprit, portaient un drapeau à nos glorieuses couleurs sur lesquels ils avaient écrit eux-mêmes : « Vive la république, vive l’ordre et le travail ».

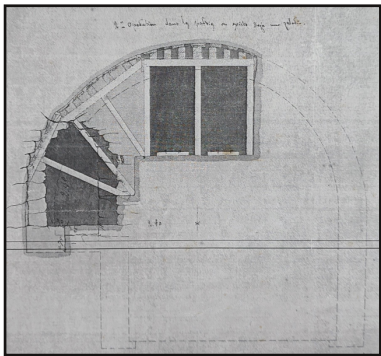
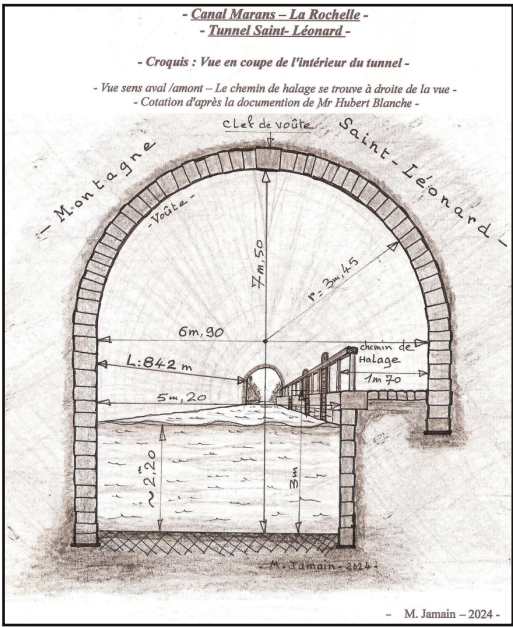
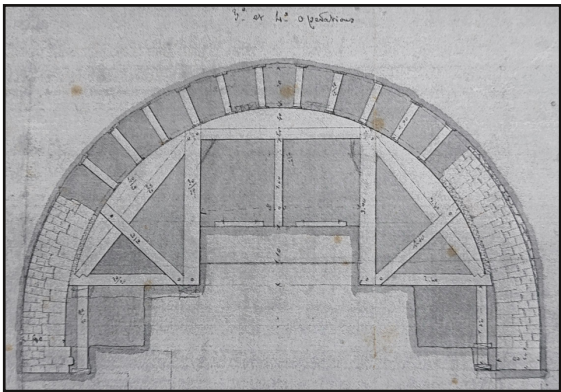
Arrivés à l’entrée aval du tunnel, on s’est arrêté. Les ingénieurs avec les personnes qui les accompagnaient sont descendus au fond de la tranchée, les ouvriers se sont placés en file sur les bords du canal, monsieur l’ingénieur en chef, saisissant un pic, a donné l’exemple, maniant cet outil avec l’adresse d’un ouvrier de profession. Il en a frappé à plusieurs fois le rocher aux cris de « Vive la république » répétés par les ouvriers et tous les assistants, suivis de ceux de « Vive la France, vive Louis-Napoléon, vive l’ordre et le travail, vive monsieur DUFAURE, l’ami des ouvriers ».

La même cérémonie a été répétée en amont.

Ainsi, les travaux de percement de la galerie souterraine étaient ouverts aux deux extrémités du futur tunnel.



Étayage des pierres de voûte



Quelques dates :

- 12 novembre 1847 : approbation de la soumission de monsieur Jean-Baptiste Micas pour des travaux d’excavation aux abords du souterrain. Estimation 352.755, 27 francs.
- 6 juin 1849 : cérémonie du lancement des travaux
- 13 décembre 1849 : acceptation de la soumission de monsieur Delêtre, entrepreneur à Angoulême, pour l’exécution des travaux d’ouverture d’une galerie d'alignement à la tête aval du souterrain, pour loger la voûte à ciel ouvert et autres galeries d’alignement, en amont et en aval du puits N° 2.
- 30 mai 1850 : approbation du détail estimatif de 128 204 francs et adjudication accordée à monsieur Charles Morguet, de La Rochelle, pour la fourniture des pierres destinées à la construction de la voûte et de la partie des pieds-droits, au-dessus du chemin de halage du souterrain.
- 1851-1858 : plusieurs phases d’interruption de travaux ; d’abord en raison du décès de monsieur Micas le 19 octobre 1851 puis pour des raisons techniques et financières.

Descriptif du souterrain :

Longueur 842 m ; largeur 8m ; largeur au plafond 6m, déduction faite des 2m pour la banquette de halage.
Localisation :

- début : côté Nord au point géographique 46° 10’ 41’’ N et 1°03’49’’ O
- fin : côté Sud au point géographique 46° 10’ 23’’ N et 1°04’18’’ O

Le tunnel est appareillé en pierres de taille sur toute sa longueur. Côté Est, le chemin de halage est protégé par un garde-corps dont la main courante permettait le glissement des cordages qui tractaient les gabarres, travail exécuté à l’époque, par des chevaux ou des hommes.

Les matériaux utilisés sont de trois types :

- * petit appareil constitué de moellons, pierres, d'une hauteur d’assise inférieure à 20 centimètres
- * appareil moyen constitué d’éléments ayant une dimension comprise entre 20 et 30 centimètres
- * grand appareil constitué d’éléments de plus de 30 centimètres



Toutes les pierres utilisées proviennent de carrières de la région. C’est le type d’appareil et parfois le choix de l’entrepreneur qui en déterminent le lieu d’extraction : Chesbec, Saint-Vaize, Saint-Même, Echillais, Crazannes. Les conditions du marché, devis et détail estimatif sont exposés dans un cahier des charges de 10 articles. La quantité et la qualité des appareils mis en œuvre, l’entreposage, les contrôles, y sont détaillés avec une extrême précision.



Il en est de même pour les conditions de paiement à l’entrepreneur.
Le paiement est calculé, selon le type d’appareil, par millier de pierres, par mètre carré ou par mètre cube. Il comprend l’achat sur les quais de La Rochelle, le chargement et l’acheminement, à l’état brut, jusqu’au coteau Saint-Léonard où s’effectuera la taille, pour laquelle des dimensions très précises sont mentionnées selon la destination de l’ouvrage.



Puits N°1



Puits N°1



Trois puits ont été creusés. Un pour des travaux de sondage de terrain, les deux autres pour l’évacuation des gravats. Celui situé en partie centrale était aménagé pour servir à l’aération du tunnel. Son obturation assez récente par une dalle bétonnée n’est peut-être pas une heureuse initiative pour le bien-être de l’ouvrage.



Puits N°2

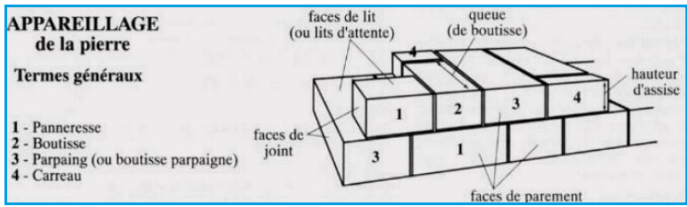
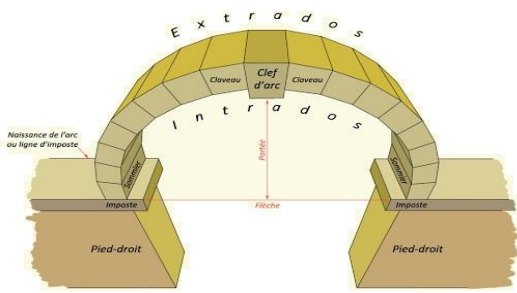
Nature des travaux et main-d’œuvre :

Plusieurs corps de métiers ont été employés à l’exécution du chantier : manœuvre, mineur, tailleur de pierres, maçon, charpentier, forgeron, serrurier, voiturier, scieur de long, poseur d’étais, surveillant, tonnelier, femme de peine. Le salaire est calculé à la journée. Les mieux rémunérés sont les voituriers, 6 francs, suivis des mineurs, 3.50 francs ; les moins rémunérées sont les femmes de peine, 0.75 francs. Pour l’année 1849, ce sont les poseurs d’étais qui ont eu le plus de journées de travail, 116, auxquelles s’ajoutent les moments de surveillance ; ensuite viennent les tailleurs de pierres et maçons, puis les mineurs avec 44,70 journées entre août et novembre. Ainsi pour les travaux réalisés pour la période s’étalant de 1850 à la fin du premier semestre 1853, les frais de main-d’œuvre se sont élevés à 26.792,80 francs. 1 franc de 1850 valait 3.27 euros d’aujourd’hui et au XIXème siècle, un journal coûtait 1 sou, soit 5 centimes d'euros.

Toutes sortes de travaux ont été nécessaires, à commencer par la fabrication de matériel (bennes, marchepied, mails, coins, chevalets, trains, échelles, gabarits, caisses pour éteindre la chaux, chevilles...). Il a fallu également construire des bâtiments (hangar, magasins, bureau), établir des rampes, des massifs pour porter les treuils à engrenage, ailleurs des déblais pour faciliter le passage des cabrouets ou pour tracer un nouveau chemin à la place de celui de Belle Croix à Chagnolet, interrompu par les cavaliers. Il y a eu les opérations de levée de plans, de nivellements et tracés divers. Notons aussi le percement de trous dans le rocher avant la pose de saucissons, ceux pour le placement des chevilles retenant les boudins de rouche destinés à l’écoulement des eaux.

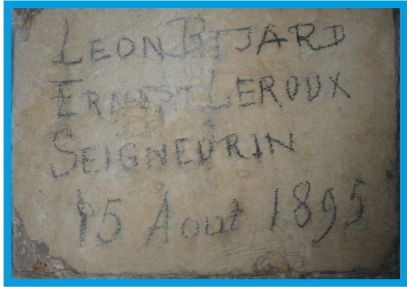
En 1851, on a procédé à des semis sur les talus, aux abords du souterrain, notamment des semis d’acacia et la plantation d’arbres sur les mêmes talus. Cette même année a été effectué l’empierrement d’une partie de la voûte (soit 670 mètres). Tout au long du chantier on a procédé à la pose d’étais, à la mise en place de diverses machines, à des terrassements, à l’entretien des bâtiments, aux épaissements, à des opérations de réparations, de gardiennage, de taille, de surveillance des travaux exécutés. En mai 1853, le rocher a été sondé dans les parties non encore voûtées.

Le travail des mineurs était particulièrement risqué. L'édition du 20 octobre 1850 de « La Charente Inférieure » relate un terrible accident, au cours duquel, sept des dix ouvriers en action furent mutilés. Un baril de poudre s'étant enflammé, il s'en suivit une terrible explosion. « *Le docteur VIVIELLE leur a prodigué les soins les plus urgents et s'est hâté de les faire transporter à l'hôpital civil de La Rochelle où on pourra mieux juger de la nature de leurs blessures auxquelles quelques-uns succomberont peut-être avant leur arrivée à l'hôpital* ».



Légende ou réalité ?

Il se dit qu'une partie de la roche retirée aurait fourni un calcaire bleu particulier qui aurait servi à la fabrication du mortier de chaux utilisé lors des travaux du fort Boyard dans les années 1851-1852.



Enigme :

En divers points de la paroi, de nombreux graffitis, gravés ou écrits, révèlent des noms, personnes ou lieux, des dates, quelques dessins. Malheureusement beaucoup s'effacent avec le temps ou sont recouverts par des graffs des temps modernes. Les dates déchiffrées vont de 1871 à 2002. A quoi correspondent ces dates ? dates de naissance ? dates de passage dans le tunnel ? dates historiques ?



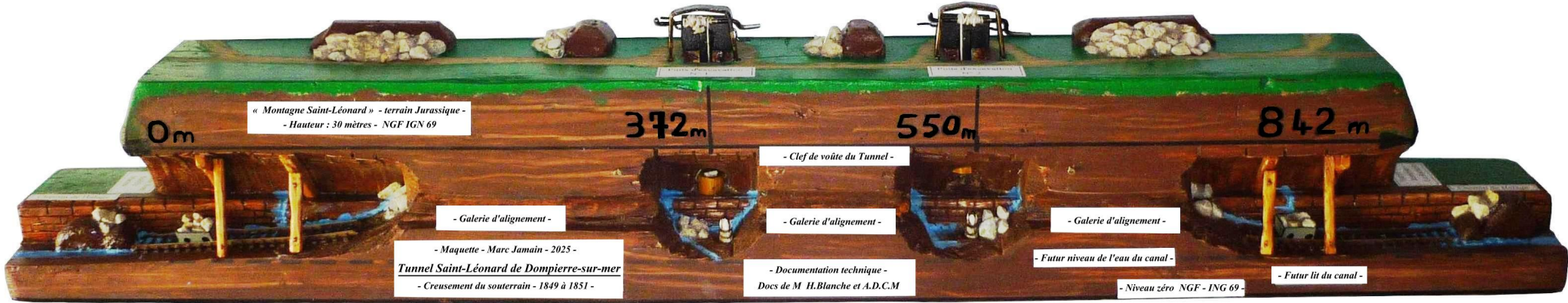
Beauté naturelle :

Moins impressionnantes que dans les grottes qui émaillent les entrailles du territoire français, des concrétions habillent la voûte et les parois. En étant attentif, on peut voir la goutte d'eau qui suinte et participe à la formation d'une stalactite ou d'une belle draperie.



Le canal a enfin été ouvert à la navigation par arrêté du 11 juin 1875, jusqu'au batardeau qui le séparait du bassin de chasses du port de La Rochelle.

Dans son ouvrage « En Sèvre Niortaise dans le Marais Poitevin », L de Kadoré écrit en 1889 :
« *Peu à peu, la physionomie du canal devenait plus changeante, la crête des talus pointait obliquement vers les nuages et la tranchée se creusait, plus sombre, en une ligne tantôt brisée, tantôt courbe. A chaque tournant nous entrions profondément dans le cœur de la colline ... Tout à coup, plus d'issue : le canal semblait clos par un énorme pâté. Au milieu, cependant, au ras de l'eau, un trou rond et noir. C'était par là qu'il fallait passer, se glisser comme un rat dans une souricière. Lorsque nous fûmes bien en face, nous aperçûmes un peu de clarté, très loin, à l'autre extrémité du souterrain... Nous entrâmes dans le noir, et c'est à peine si nous avions la longueur des avirons... et nos avirons ne manquaient pas de s'érailler contre la muraille. Un choc trop rude pouvait nous faire chavirer, briser nos rames...*
D'abord ce fut une demi-clarté : mais bientôt l'obscurité devint complète. De grosses gouttes d'eau suintantes nous tombaient sur la figure avec accompagnement d'un clapotis sinistre qui se répercutait au loin sous la voûte. Nous pressentions, sans le voir, le liquide qui nous portait, et de même qu'un ataxique peu sûr de son terrain, la Noémi n'avancait qu'avec des tâtonnements prudents. Comme une apparition fantastique, nous passâmes dans la faible lueur, toute ronde, projetée par le puits à air du centre du souterrain... ensuite nous retombâmes dans le noir, pour peu après, revoir le petit jour initial et finalement sortir du trou sinistre. C'est long mille mètres dans un pareil réduit ! »



Sources :

Wikipédia, internet, presse locale
Archives municipales de La Rochelle
Archives départementales de Charente-Maritime
Essai historique de Hubert Blanche
L de Kadoré « En Sèvre Niortaise dans le Marais Poitevin » 1889
Dépliant « Le canal de Marans à La Rochelle » Conseil Général de La Charente-Maritime

Maquette réalisée par Marc Jamain (2025)

Ce fascicule est l'oeuvre d'un travail collaboratif du groupe Canal-AHGPA
Annette Crouail, Danielle Ecalle, Marc Jamain, Eric Melier

Clichés et rédaction: Annette Crouail
Croquis et maquette: Marc Jamain

Mise en page : Eric Melier