



Nantes  
Renaissance

Sauvegarder, Restaurer,  
Transmettre le Patrimoine

Cathédrale de Nantes  
En attendant le 25/09/2025



# Lettre

*Les administrateurs et l'équipe  
de Nantes Renaissance se joignent  
à moi pour vous présenter  
nos meilleurs vœux pour l'année 2025.*

*Patrick Leray  
Président de Nantes Renaissance*

## PROGRAMME

*A vos agendas ...*

*Activités ouvertes à tous*

### Les Conférences

A partir de février, les conférences auront lieu aux Archives Départementales de Loire-Atlantiques, 6, rue de Bouillé à Nantes à 18 h. Entrée libre.

- **1460, une université pour le duché de Bretagne, mardi 4 février** : animée par madame Vianneyte de Kerever (juriste E.R.) et monsieur Philippe Jossierand (enseignant à l'Université de Nantes).
- **L'architecture privée à Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle - Demeures de prestige, mardi 11 mars** : animée par Mesdames Carmen Márquez Gómez et Hélène Rousteau-Chambon (historiennes de l'art et autrices).
- **Les vues d'optiques, mardi 22 avril** : animée par le Dr. Jean-Jacques Renaut (adhérent à Nantes Renaissance).

*Activités réservées aux adhérents*

Le programme des visites et des voyages est disponible au Siège de l'Association ou sur demande.

### Les Événements

- **Assemblée Générale Ordinaire, le mardi 15 avril à 18h**, à la Manufacture, 10 bis boulevard de Stalingrad à Nantes.

### Les Ateliers des Savoir-faire (inscription obligatoire au 02 40 48 23 87)

#### INITIATION / DÉCOUVERTE AU MODELAGE EN ARGILE - 30 € LA SESSION DE 3

Animée par Nicolas Stomboli, sculpteur professionnel, dans l'atelier du 13, rue de Briord à Nantes.  
Les dates : /01, /02, /02, /03, /03, /04, /04, /05, /05, /06, /06, de 18h à 21h. Matériel prêté.

# PATRIMOINE

## Les moulins-bateaux...

Ils ont laissé peu de trace dans la mémoire collective, probablement parce qu'ils ont disparu dès la 2<sup>e</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Nantes a connu au fil du temps des problèmes de mouture de farine.

En 1721 la commune de Nantes explique « *que pour subvenir à la subsistance des habitants en cas de cessation de vent pour faire tourner les moulins pendant les mois d'automne... il serait nécessaire d'établir sur la rivière de Loire dans ladite ville de Nantes, un moulin à eau...* ». Le roi « *permet aux maires et échevins de faire construire aux frais et dépens de la communauté un moulin à eau... construit sur des bateaux jusqu'à la somme de 6500 livres et à la charge de payer au domaine de sa majesté à Nantes une redevance annuelle de 10 livres par an...* »<sup>1</sup>.

A la Révolution un PV du comité d'administration de la ville de 1789 précise « *il est essentiel de suppléer aux moulins à vent dont la cessation par les calmes peut occasionner les plus grands malheurs...* » Elle encourage tout autre système de mouture<sup>2</sup>.

Par ailleurs les moulins à eau n'assurent qu'un tiers des besoins. Le recours aux moulins-bateaux semble une réponse intéressante.

Après la cessation d'activité vers 1830/1840 des moulins à eau de la chaussée de Barbin et de la rue des Halles, l'approvisionnement de Nantes en farine dépend :

- des livraisons du « Haut de la Loire » (Orléans, Blois, Tours) qui sont aléatoires, soit parce que la spéculation les dirigeait ailleurs, soit parce que les eaux sont basses et empêchent leur navigation.
- des moulins à vent nantais dépendants du vent.
- du moulin à vapeur de la rue Richebourg qui refuse de moudre « à la façon ».

Les moulins-bateaux apparaissent alors comme une bonne solution.

C'est un moulin à eau construit sur une base flottante amarrée à la rive ou ancrée dans le courant qui entraîne la roue.

Plusieurs appellations ont été recensées : moulin flot-tant, moulin à nef, moulin à bac, moulin à chaland, moulin à barques... catamaran.

Ce sont pour la plupart des moulins à farine, mais d'autres usages ont existé notamment le tan<sup>4</sup>.

Parmi les diverses affectations données aux moulins bateaux, citons : la scierie (les meules sont remplacées par des scies circulaires), le pressoir (pour la fabrication du vin), l'huile, le papier, le polissage (diamant et autres pierres sur la Seine) ...

Plusieurs types existent. A Nantes il est construit avec 2 nefs, la roue au milieu. Une des nefs est beaucoup plus large que l'autre car elle abrite le mécanisme de mouture, le grain à moudre voire l'habitation du meunier pour les plus grands bateaux, elle est appelée bac ou baz. La seconde nef ne sert



Maquette réalisation  
Michel BLANCHARD

**MOULIN À NEF**  
Moulin-bateau du Barrail,  
commune de Sainte-Aulaye

Maquette du moulin-bateau du Barrail, commune de Sainte-Aulaye, réalisé à partir d'un plan de 1820.

qu'à soutenir l'arbre de la roue, dénommée forine à Nantes, forain dans d'autres régions.

A Nantes, près du pont de la Madeleine, un P.V. de visite des Ponts et Chaussées de 1835 nous donne les dimensions du moulin-bateau à farine du sieur Mariot : le bac : L = 12,2m – l = 4,62 m ; forine : L = 11m – l = 3,45m ; roue hydraulique l = 3,45m.

Soit une largeur totale de 11,5 m (13 m pour les moulins-bateaux à tan et à farine de Belle-Croix) à laquelle il faut ajouter l'écart entre la roue et les embarcations sans parler de l'espace de sécurité qui permet au moulin bateau de tourner et virer<sup>4</sup>.

On mesure mieux l'espace pris par ces bateaux près des piles de pont et des difficultés qu'ils créent à la circulation fluviale.

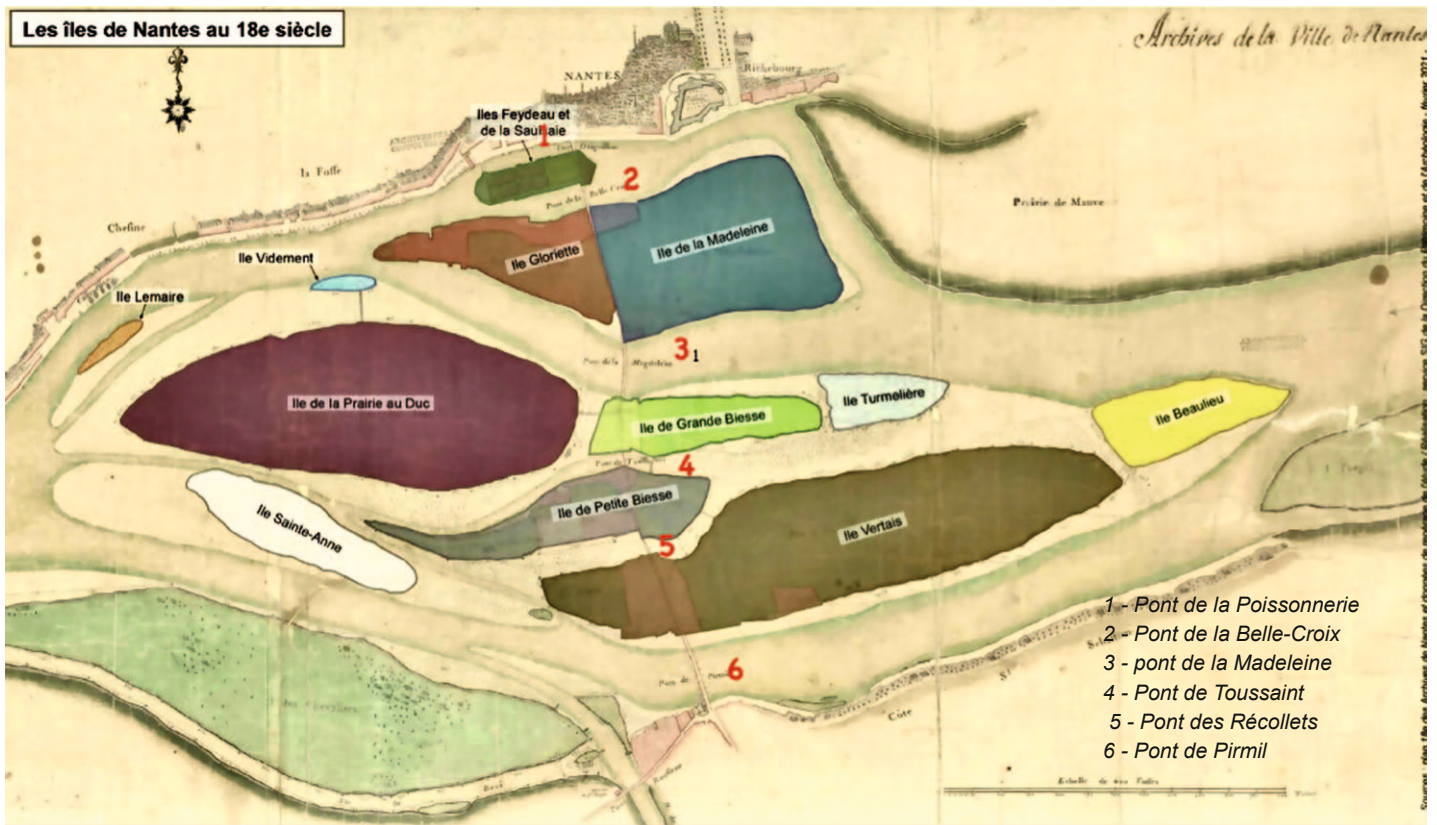
On trouve ce type de moulin particulièrement en agglomération urbaine, qui garantit des amarrages solides aux piles de pont et possède une clientèle de boulangers, communautés religieuses, armée...

La possession des moulins-bateaux se répartit entre toutes les catégories sociales : charpentiers, meuniers, pêcheurs, marinières, commerçants (en cuir par exemple), hommes d'affaires... contrairement aux moulins à vent ou à eau appartenant à des familles nobles ou à des institutions religieuses.

Ils sont amarrés, soit à un pieu planté au milieu de la rivière, soit à proximité immédiate d'une berge à laquelle ils sont reliés par des chaînes et des cordages, soit enfin à l'une des piles d'un pont.

On y accède en barque s'il est ancré au milieu du courant, par une passerelle s'il est le long de la berge ou enfin par une échelle fixée au pont s'il est arrimé à la pile de ce dernier.

La majorité des moulins-bateaux demeurent stationnaires, mais il arrive qu'ils soient déplacés à la recherche d'un meilleur emplacement. En période d'étiage des eaux, ils se rangent le long des berges pour révision.



Carte des îles de Nantes au 18<sup>e</sup> siècle, extrait de l'inventaire des rives de Loire.

Plan de Bonvoux, 1766, Archives de Nantes, cote II167/14. infographie : Direction du patrimoine et de l'archéologie, Ville de Nantes/Nantes Métropole

Il est parfois nécessaire de construire un barrage afin d'accélérer le courant et augmenter la force de l'eau sur la roue à aubes.

Souvent une place pour l'habitat est réservée, soit un véritable logement, soit une cabine permettant une vie à bord occasionnelle.

Ils présentent l'avantage d'un coût de fonctionnement modeste et assurent une régularité du service grâce à leur conception qui leur permet de suivre le niveau du fleuve en maintenant la roue à aubes dans une position idéale et à une énergie hydraulique qui fait peu défaut au cours de l'année. Ils ont en revanche un rendement réduit par rapport à un moulin fixe et un accès compliqué.

Les moulins-bateaux ont surtout comme inconvénients majeurs de gêner la circulation fluviale, d'encombrer les berges et de détériorer les piles de pont.

Ils se placent à l'endroit où le courant est le plus rapide, là où désirent passer les gabares et trains de bois.

Lors des crues du fleuve, les amarres qui les retiennent peuvent se briser et le bateau part à la dérive tapant les piles de pont ou le quai ou heurtant un navire.

La réglementation de stationnement les concernant est sévère mais pas toujours appliquée. Voici à titre d'exemple un extrait des registres du conseil d'état de 1702<sup>5</sup> : « *les meuniers ... qui tiennent des moulins... sur les rivières ne pourront les placer qu'à 8 toises (La toise est une unité de longueur ancienne qui correspond toujours à six pieds français soit 1,949 m.) au moins de leurs rivages afin que les bateaux puissent passer d'un côté et de l'autre des dits moulins, leur défendant de barrer la rivière et de porter à terre leurs cordes et chaînes pour empêcher le passage des bateaux.* » ; « *la voie pour le passage des bateaux sera libre franche et droite, 8 toises au moins en largeur d'eau de droit fil au plus profond*

*du cours des rivières... sans les pouvoir mettre (moulins) cote à cote l'un et l'autre ni aux arcades des ponts ou à l'entrée des ports... défendant de mettre dans les rivières aucunes ancrs ... ni planter aucun pieux... à peine de 8 livres d'amende... » ; « défenses sont faites ... de détourner l'eau des ruisseaux ... ou d'en changer le cours ... »*



Anonyme, *Les quais de Chalon nouvellement construits, vers 1780, Huile sur toile, Inv MDA 83.25.9, Musée Vivant Denon, Chalon-sur-Saône, © musée Vivant Denon / Ville de Chalon-sur-Saône / Philip Bernard*

Pour tenter de pallier les inconvénients des moulins-bateaux, Dubost ingénieur propose en 1742 sur le Rhône un bateau installé sur un seul porteur et une roue à aubes qui au lieu d'être accolée au flanc du moulin est placée dans l'axe en amont de ce dernier. (voir ci-après dessin 440)

Cette innovation n'arrêtera toutefois pas la disparition des moulins-bateaux. Leur durée de vie va de 30 à 50 ans et sa roue est remplacée tous les 10 ans.

Beaucoup de moulins-bateaux ont disparu au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle après avoir subi : l'hostilité des marinières, des riverains et de l'administration et les destructions dues aux crues.

Selon Low-Tech Magazine on en comptait 60 à Toulouse au XII<sup>e</sup> siècle, 70 à 80 à Paris au XIV<sup>e</sup>, 27 à Lyon en 1817.

A Nantes, ils furent installés entre autres : aux ponts de la Belle-Croix, de la Madeleine, de Toussaint et de Pirmil.

*neaux (boucle ou anneau) fixés solidement dans les piles du pont de manière à prévenir les accidents ...* » dispositif qui sera vivement critiqué et interdit quelques années après par les Ponts et Chaussées.

En 1826 le bail est concédé : aux frères Durand Gasselin (Jules, Emile, Hypolite, Gustave), leur sœur Lucie et Achille Bessinger, ou Bettinger.

Louis Joseph Maillard demande en 1827 au préfet l'autorisation d'établir un moulin-bateau à farine au pont de Belle Croix. Le préfet refuse.

La préfecture de la Loire Inférieure qui n'a pas accepté la demande de Maillard, accorde aux boulangers de Nantes en 1829 l'autorisation de placer un moulin-bateau à farine sur la 2<sup>e</sup> voie du pont.

L'explication tient au fait qu'en 1828/1829 « *la ville de Nantes éprouve une disette remarquable dans l'approvisionnement des farines ; la cause en fut attribuée au défaut d'arrivage, à la destruction des moulins à farine établis sur rivière d'Erdre et à l'insuffisance des moulins à vent. Les spéculateurs ne manquèrent pas de profiter de la circonstance pour produire une hausse sur les farines, de là une augmentation dans la taxe du pain qui fit murmurer le peuple* ». »

Pour prévenir le retour d'une pareille calamité les boulangers proposèrent d'établir un moulin à farine consacré uniquement au service de la boulangerie. Leur projet fut accueilli favorablement par l'autorité municipale, un acte de société fut rédigé « *l'usine sera uniquement consacrée à moudre à la façon pour les besoins de ville. La société n'entend en aucune manière spéculer sur les grains ou farines...* ». »<sup>4</sup>

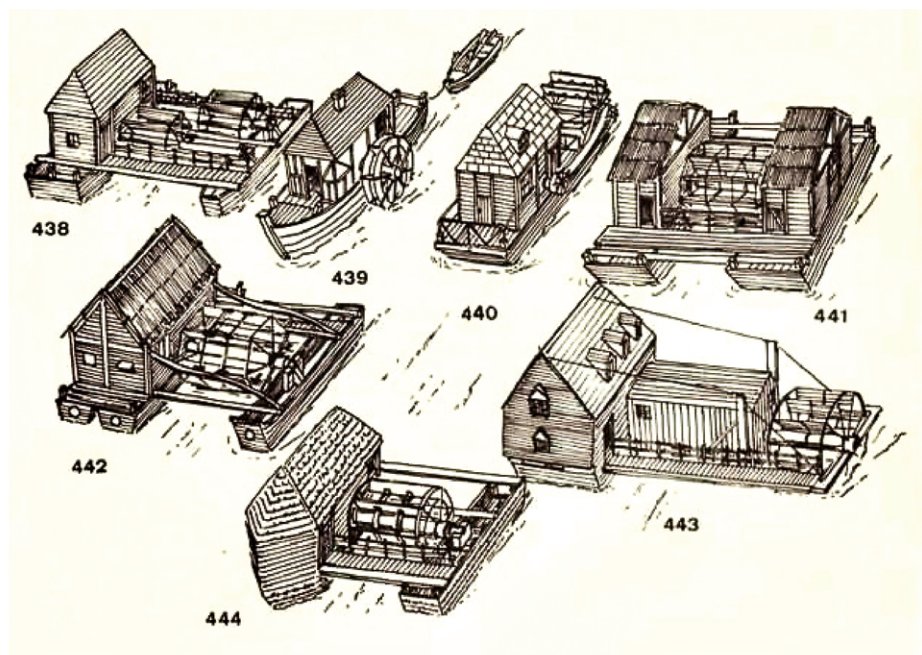
La société Maillard et Cie était une société de profit alors que l'association des boulangers de Nantes qui ne travaillait que pour la subsistance de la ville était une « entreprise philanthropique bien différente de toutes celles conçues dans les vues de bénéfice et d'intérêt cupide » !

Maillard ne désarme pas il achète alors l'emplacement des Gasselin et Bettinger au pont de Belle Croix ainsi que leur moulin-bateau à tan.

Il obtient l'accord du préfet et signe un bail de 9 ans avec la municipalité de Nantes pour un moulin-bateau à farine en activité au 1.01.1830 !

2 L'hostilité, de l'administration, des riverains, et des mariniers a parsemé l'histoire de ces moulins-bateaux. Ceux de Bellecroix sont un bel exemple des conflits.

En 1826 les **Ponts et chaussées**<sup>7</sup> affirment que les dégâts les plus graves des crues subites de la Loire sont ordinairement causées par les moulins à nef (et les trains de bois de marine). « *Les causes paraissent devoir être attribuées à*



438. Dessin d'après une planche de l'ouvrage encyclopédique de Matthias Beyer, Leipzig (Allemagne) 1739.

439. Dessin d'un moulin monocoque à deux roues d'après la gravure d'Hoffbauer *Grand Châtelet et Pont aux meuniers*, Paris (France). D'après un dessin du manuscrit *La légende de Saint-Denis* datant de 1317, il aurait existé des moulins monocoques à roue latérale unique.

440. Dessin d'un moulin à queue (ou moulin comète) dû à l'imagination de l'ingénieur Dubost, Lyon 1750.

441. Dessin de moulins jumelés, d'après François Veranzio dans *Machinae Novae*, 1595.

442. Dessin d'un moulin trimaran sur l'Adige (Italie).

443. Moulin bateau du Rhône (détruit en 1894) Lyon (France).

444. Moulin catamaran du bas Danube (Roumanie).

*Les différents types de moulins-bateaux, dessins établis par Jean Orsatelli dans Éditions Jeanne Laffitte*

## Pont de la Belle-Croix

Le pont de la Belle-Croix, (une croix ouvragée était située sur son parapet), a aussi été dénommé pont de la Saulsaie ou Sauzaie, pont des moulins ou pendant la Révolution pont d'Orient. Il permet de relier l'île Feydeau à l'île Gloriette et possède en 1842 huit arches.

### 1 Les principaux propriétaires de moulins bateaux

Jean Durand meunier obtient en 1817 la permission du préfet d'établir un moulin bateau à la chute du pont du côté du Bon Secours seulement sous 1 seule arche. En 1818 une seconde arche lui est accordée, le pont en a sept.<sup>4</sup>

Cheguillaume fabricant de cuirs a été autorisé en 1818 à placer un moulin bateaux à tan. Il obtient plusieurs baux successifs dont le dernier de 1832 est résilié en 1838. Il paie à la mairie une rétribution annuelle de 150f.<sup>4</sup>

Depuis 1820 Laurent Fortier est titulaire du bail, que lui a confié la mairie de Nantes, d'un moulin-bateau à tan situé au-dessous du pont, sous les 2 arches du côté de l'île Feydeau.<sup>6</sup>

Un moulin-bateau à farine<sup>4</sup> a été établi en 1822 par Bosset, garde magasin des subsistances militaires, après un arrêté du préfet.

Il est intéressant de noter que l'arrêté précise article 2 « *le bateau sera fortement amarré par des cordages à des orga-*

leur peu de solidité, à leur vétusté, à leur stationnement au milieu du fleuve lors des grandes eaux et principalement à la manière dont ils sont attachés. Les amarres qui les retiennent étant en cordage sont susceptibles de se pourrir ou d'être coupées par les glaçons...ils viennent alors se précipiter en aval sur des bateaux stationnaires dans le lit du fleuve...Il conviendrait peut-être qu'elles fussent en fer. »

En 1830 les Pont et Chaussées précisent :

« ... il n'y a aucun doute que (ces moulins) sont extrêmement nuisibles sous tous les rapports. »

« L'expérience de l'hiver dernier prouve le danger qu'ils présentent étant placés contre les ponts dont ils obstruent entièrement les voies, et que ce danger existe non seulement pour le cas de l'arrivée subite des glaces mais encore pour celui des grandes eaux parce qu'ils contribuent pour beaucoup à augmenter la cataracte (chute d'eau) qui se forme à l'amont des arches et à donner par conséquent lieu à de nouveaux affouillements au pied des piles... ».



Moulin amarré au quai Saint Clair à Lyon, © FMDf

En plus de tous les motifs déjà évoqués ci-dessus pour la suppression des moulins bateaux au pont de la Belle Croix il est observé en 1838 par les ingénieurs des Ponts et Chaussées « que la digue submersible construite à l'entrée du canal Saint-Félix en faisant affluer sous les arches du pont de la Belle Croix un volume d'eau presque double et en imprimant au courant une nouvelle énergie, rendait la présence des bateaux à nef plus nuisible que jamais et qu'ainsi l'intérêt de la navigation en rendait la suppression indispensable ».

Certains propriétaires de moulins-bateaux iront même jusqu'au conflit avec l'Administration. Ainsi en 1837 le moulin à nef de Mariot situé au pont de la Bellecroix a fait l'objet d'un arrêté du préfet lui intimant l'ordre d'expulsion. Le 25.11.1837 les personnes chargées de l'enlèvement trouvent « tous les accès interceptés ». Ripault meunier refuse de remettre les clés. Il faut faire appel à un commissaire de police et un serrurier pour forcer la serrure.

En 1830 les locataires sous-locataires des maisons situées quai de l'Hôpital appartenant à l'Hôtel Dieu et les propriétaires tant de ce quai que de l'île Gloriette demandent au préfet « de prendre les mesures nécessaires pour qu'à l'avenir aucune espèce de moulins-bateaux ne soient placés à demeure à l'entrée et le long du quai... Il est inutile monsieur le préfet de vous parler des incommodités éprouvées par les habitants de ce quartier de la présence de ces moulins ... ».

Quant aux marinières avec l'accroissement du transport par eau les contestations, les collisions et les naufrages se multiplient.

**En 1838 la préfecture décide l'interdiction de moulin bateau au pont de la Belle Croix.**

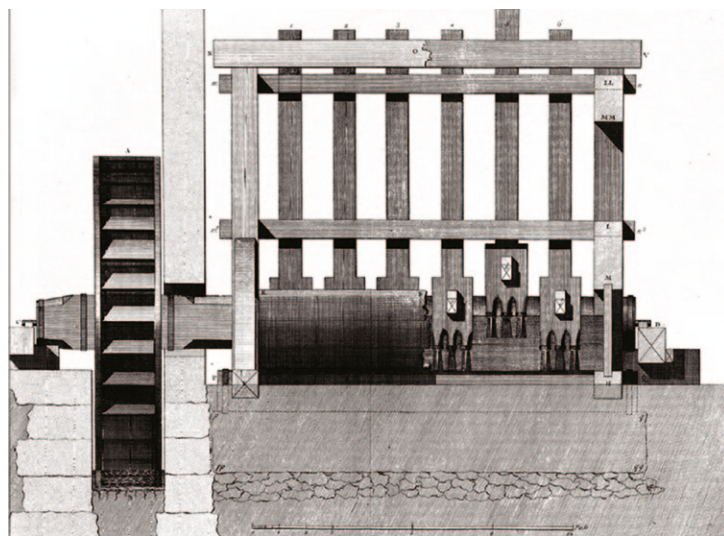
### 3 Descriptif d'un moulin bateaux

Un procès-verbal de visite des Ponts et Chaussées de 1835 du moulin-bateau établi à l'aval du pont de la Belle-Croix appartenant à Mariot et Cie nous donne le descriptif d'un moulin bateau farine.<sup>4</sup>

Le bateau sur lequel est implanté le moulin à les dimensions suivantes : L = 16,17 m ; l = 6,03m. Il est construit en bois de chêne. Sur le bateau est établi un bâtiment qui renferme le mécanisme du moulin et l'espace qui reste libre est consacré au dépôt des blés et farines. Le moulin est équipé de 2 paires de meules.

Le mouvement est imprimé à la machine par une roue hydraulique mue par le courant de la Loire, de 7,60 m de diamètre, 3,60 m de largeur ou épaisseur, munie de 20 palettes de 3,60 m longueur et 1,30 m de largeur.

L'arbre de 6,88 m de longueur est supporté à l'une de ses extrémités par le bateau, l'autre est portée par un autre bateau désigné sous le nom de forine de : L = 11 m ; l = 3,30 m ; H = 1,45 m. Il est construit en bois de chêne. Le passage de l'eau entre les 2 bateaux est ouvert ou fermé au moyen d'une vanne manœuvrée par un cric.



Coupe longitudinale du moulin à tan, Encyclopédie de Diderot et d'Alembert, Open Edition Books

Un autre PV sous le même pont nous donne le **descriptif d'un moulin à tan** appartenant à Chéguillaume.

Le principe est comparable à celui du moulin bateau à farine, décrit ci-dessus à l'exception du mécanisme :

« le moulin à tan se compose de 2 grands mortiers en bois recouverts en tôle et de 6 piliers garnis chacun de 5 ciseaux quadrangulaires pour pulvériser l'écorce ».

Ses dimensions sont :

- Bateau : L=13,40m – l=6,65m – H=1,65m
- Bâtiment construit au-dessus du bateau : H=4,80m
- Roue hydraulique : l=2,70m
- Forine : L=11,60m – l=3,60m



Moulins à nef en Serbie, archives de Claude Rivals - FFAM

### Pont de la Madeleine

En 1822 « le pont de la Magdelaine est composé de 13 arches dont 10 sont presque continuellement barrées par les bateaux et les filets des pêcheurs... la navigation se fait entièrement par les 2 arches de la rive droite. Un banc de sable très élevé placé en amont du pont rejoint la rive gauche... et rejette les eaux sur la rive droite.<sup>4</sup>»

Bosset garde le magasin des subsistances militaires et demande l'autorisation de construire un moulin-bateaux à grain à la 1<sup>ère</sup> arche du pont. La mairie y est favorable mais les Ponts et Chaussées font remarquer que dans cette hypothèse il ne restera qu'une seule arche pour la navigation. C'est insuffisant parce que les bateaux peuvent s'y rencontrer en montant et en descendant.

Louis Joseph Maillard achète en 1828 l'emplacement des Gasselins et Bettinger au pont de Belle Croix ainsi que leur moulin-bateaux à tan. Maillard souhaite transformer son moulin à tan en moulin à farine. (Voir moulin de la Belle Croix)

La préfecture de la Loire inférieure ne donne pas en 1828 à Joseph Maillard « l'autorisation d'établir un moulin à farine sur bateau en aval de l'une des arches du pont de la Belle Croix... mais si vous voulez placer ce moulin à l'une des arches les moins fréquentées des ponts de la Magdelaine ou de Pirmil on pourrait vous y autoriser ».

Maillard accepte la proposition et place son moulin au pont de la Madeleine.

Il est situé « vis-à-vis de la seconde arche du pont... et a été autorisé en 1829 à ouvrir le parapet et à établir un escalier en bois pour communiquer avec son moulin. Cette autorisation était accordée seulement à titre de tolérance et à condition de remettre les choses en l'état à la première réquisition... »

« Le moulin se déplace souvent pour occuper la 1<sup>ère</sup> arche du pont qui sert à la navigation. En 1832 l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées demande au préfet que soit ordonné, son déplacement à la seconde arche et que soit fermée l'ouverture au parapet.<sup>4</sup>»

En 1841 l'Administration des Ponts et Chaussées fait remarquer dans une correspondance adressée au préfet que « les pêcheurs dont les barques stationnent à l'aval ... du pont de la Madeleine ont comme de coutume, dressé des échelles contre la tête du pont et se sont créés des chemins en escaladant le garde-corps. Plusieurs fois même des barques ont été amarrées au moyen de cordes attachées à la rampe en fonte...».

« Ces manœuvres qui étaient tolérées avant la restructuration du pont ont aujourd'hui les plus graves inconvénients ... ».

L'Administration demande au préfet de prendre un arrêté pour que cessent ces pratiques.

L'arrêté est immédiatement publié, il interdit aux pêcheurs : d'appliquer des échelles contre la tête du pont, d'escalader la rampe du garde-corps, d'attacher une corde à la rampe en fonte pour amarrer les bateaux.

### Pont de Pirmil

Plusieurs investisseurs ont demandé la possibilité d'installer des moulins sous les arches du pont (moulin bateau) ou sur le pont.

En 1773, l'architecte voyer de la ville visite le pont, il conclut que l'on peut établir des moulins-bateaux sans préjudice pour le pont et la navigation au sud de la plus grande arche mais « qu'il n'y a pas lieu d'en établir sous les autres arches qui sont réservées à la navigation, ou tellement encombrées que l'eau qui y passe pendant les 2/3 de l'année ne semble pas suffisante pour faire mouvoir des moulins. »<sup>8</sup>.

La même année, le duc Fitz James envisage d'établir 4 moulins-bateaux sur la Loire au-dessous des ponts de Pirmil.<sup>9</sup> A l'appui de ce projet, il évoque l'implantation de 5 moulins à Saumur au-dessous et au-dessus du pont neuf. Il rappelle que « le pont de Pirmil a 11 arches, que 3 seulement sont un peu fréquentées par les bateaux, qu'on ne demande la permission de se placer que sur les voies de 2 des 8 autres ». « les frais d'ancrage seraient bien moindres en s'attachant aux piles du pont mais on s'ancrerait entièrement dans la rivière pour écarter toute objection... ».

La ville de Nantes lui donne l'autorisation de placer les moulins vers le sud et de laisser libre 3 arches au nord.



Moulin-bateau Lejeune, situé sur le petit bras de la Seine, Musée municipal de Melun. inv. 970.7.282, © Stéphane Asseline, Région Île-de-France

En 1773, Fresnais de Beaumont, procureur du roi à l'amirauté de Nantes, demande la possibilité de mettre 8 moulins bateaux sous les arches du pont de Pirmil moyennant 40 ans d'exclusivité. La demande est renouvelée en 1778.

Dans une note il précise ses ambitions pour ce qu'il appelle la manufacture des farines. « De grands bateaux assez solides et assez larges pour contenir 2 moulins complets... il en résulterait la plus belle farine de France... »

Le produit serait partagé en 4 parties « la première formerait les quarts pour les colonies et les biscuits d'officier... la seconde... serait la matière du biscuit d'équipage... la troisième livrée aux amidonniers la quatrième, nommée son, serait vendue pour la nourriture des porcs, volailles... »

« On ferait construire le nombre nécessaire de fours pour la cuisson du biscuit... pour la nourriture annuelle de 10000 matelots et de leurs officiers... »

Il donne ensuite le détail des effectifs de la manufacture : 16 bateliers...16 meuniers... 32 boulangers...

Les conseillers de la municipalité ne sont pas d'accord sur cette proposition : certains sont réticents, d'autres imaginent qu'il est possible de retenir seulement 3 arches du pont, les autres arches étant soit utilisées pour la navigation soit encombrées au point que l'eau qui y passe est insuffisante pour faire mouvoir les moulins, enfin quelques-uns pensent que ce projet peut être utile pour la ville de Nantes.<sup>9</sup>

En 1779 dans un mémoire<sup>9</sup> les officiers municipaux de la ville et de la communauté de Nantes analysent le projet de Fresnais de Beaumont et considèrent qu'il est inacceptable.

Il est intéressant de détailler les remarques faites car elles sont significatives des difficultés rencontrées pour installer des moulins bateaux sous les ponts d'un fleuve.

Il y a tout d'abord l'ensablement « *il y a vingt et quelques années que le sieur Buyt établit un moulin sur bateau très solidement construit sur la 1<sup>ère</sup> arche du pont de Pirmil, il fut en très peu de temps encombré par les sables quoiqu'alors la rivière fut plus profonde et plus rapide en cet endroit ; il fut plusieurs fois changé de place et autant de fois engravé.* » Le projet fut abandonné.

Ensuite « *il faut joindre à l'inconvénient des ensablements celui des glaces en hiver et des marées dans toutes les périodes de la lune qui sont autant d'évènements contraires à un établissement de cette nature* ». « *les coups de vent de sud sud-ouest qui sont terribles dans cette partie de la Loire* ».



Moulins à nef en Serbie, archives de Claude Rivals - FFAM

Par ailleurs un tel projet : « *porte un préjudice notable à la communauté, le droit de pêche qu'elle a sous les voies des ponts de Pirmil dont elle retire un revenu annuel de 4275 livres lui tomberait vraisemblablement en pure perte...* ».

« *[...] serait nuisible à la navigation, les bateaux qui dans la saison ou les eaux sont grandes passent indistinctement sous toutes les arches du pont, ne pourraient plus passer que sous les arches qui ne seraient pas occupées par les moulins...* ».

« *[...] ne pourrait-il pas arriver que la digue formée par l'éta-*



46. ANCIEN NANTES — Le Pont de la Madeleine, vers 1830 - Il existait en ce moment devant une de ses arches, un moulin flottant. Ce Pont construit en pierre au XVI<sup>e</sup> siècle fut élargi en 1840, puis démolé en 1927.

Le Pont de la Madeleine vers 1830, Archives de Nantes, 9Fi172

*blissement de 8 moulins accélèrent l'écroulement des ponts de Pirmil... en donnant une si grande rapidité aux courants... que nécessairement les piles en souffriraient et que le passage en deviendrait très dangereux pour les bateaux...* ».

On peut s'étonner des décisions concernant Fitz-James et Fresnais de Beaumont favorables au premier et totalement défavorables au second. Il faut toutefois relativiser dans la mesure où le premier ne postule que pour 4 moulins et le second pour 8 et surtout Fresnais souhaite une exclusivité de 40 ans.

En 1779 le sieur Rabouen demande<sup>11</sup> « *qu'on lui concède la tour de Pirmil et autres objets pour y construire des moulins...* ».

La municipalité ne semble pas favorable « *je ne crois pas qu'on puisse se porter à favoriser un établissement de ce genre sous les arches de Pirmil d'après les précautions qu'il a paru nécessaire de prendre pour les conserver libres lorsque le sieur Fresnais de Beaumont s'est présenté pour obtenir la permission de construire des moulins sur bateaux qui seraient placés au-dessous de ce pont...* ».

Jacques Puzenat

Le texte complet de cet article sera disponible en septembre 2026, dans l'ouvrage dédié à tous les moulins à Nantes, édité par Nantes Renaissance.

### Sources

<sup>1</sup> Arrêt du conseil d'état de 1721 AM Nantes DD 37

<sup>2</sup> AM Nantes 1D1 p. 48

<sup>3</sup> Selon Wikipédia, le tan est une poudre grossière utilisée pour la transformation des peaux en cuirs. Elle est fabriquée en réduisant l'écorce de chêne en poudre sous des meules. L'écorce contient des tanins, aux propriétés astringentes, qui lors du trempage des peaux, vont rendre celles-ci imputrescibles en les imprégnant.

<sup>4</sup> ADLA 627 S1

<sup>8</sup> AM Nantes EE 243

<sup>5</sup> ADLA C 100

<sup>9</sup> ADLA C 677

<sup>6</sup> ADLA 56 J

<sup>10</sup> ADLA C 100

<sup>7</sup> ADLA 540 S1

<sup>11</sup> ADLA C 50

### Bibliographie

Alain Peyronel, Moulins bateaux, les Moulins de France article de François Billaçois, Persée, 2013.

# CHARTRE QUALITE

## Nouveaux professionnels agréés...

Le 5 décembre 2024 s'est réuni le Comité d'agrément de la *Charte de Qualité*. L'intégralité de la liste des entreprises signataires est visible sur notre site Internet ([www.nantesrenaissance.fr/charte-qualite/liste-des-professionnels-signataires/](http://www.nantesrenaissance.fr/charte-qualite/liste-des-professionnels-signataires/)) ou en version papier au Siège de Nantes Renaissance.

Les entreprises, artisans et architectes intéressés peuvent obtenir le dossier de demande d'agrément en le téléchargeant sur notre site ([www.nantesrenaissance.fr](http://www.nantesrenaissance.fr)) ou auprès du secrétariat de Nantes Renaissance (02 40 48 23 87).

Prochain Comité prévu en juin 2025.

### ENTREPRISES ET ARTISANS RENOUVELÉS

#### TAILLE DE PIERRE ET MAÇONNERIE

**Atelier du Crocodile** (Patrick Pasquier - 44)

#### RESTAURATION DE PEINTURE ET DÉCORS

**Nacre Patrimoine** (Alexandre Nonotte - 44)

### ENTREPRISES ET ARTISANS AGRÉÉS

#### COUVERTURE-ZINGUERIE

**Guéber Couverture** (Michel Guéber - 44)

#### MENUISERIE

**Menuiserie Robin** (Jérôme Clavier et Laurent Baudry - 44)

#### VITRAILLISTE

**L'atelier du Vitrail Hélène Espie** (44)

# SERVICE CIVIQUE

## Nouveau volontaire ...

A compter du lundi 20 janvier 2025, Nantes Renaissance accueille son nouveau volontaire en Service civique, Simon DAVID, pour une durée de 8 mois.

#### Quelle est ta période architecturale préférée ?

Je n'ai pas de période architecturale préférée à proprement parler, j'ai toujours été plutôt sensible à des ouvrages particuliers, mais je dirais que j'apprécie grandement la période de l'émergence de l'architecture métallique, sous le Second Empire avec des ouvrages mêlant structures en métal et remplissages en pierres ou briques. Je peux dire par contre que mon style architectural favori est le style scandinave développé par des architectes des pays nordiques comme Alvar Aalto (finlandais), mon favori. Cette architecture est à mesure humaine, utilise des matériaux locaux et naturels, comme le bois, la brique et la pierre, afin d'intégrer ses constructions dans le paysage, entre fonctionnalisme et organicité

#### Depuis quand tu t'intéresses-tu à l'architecture ?

J'ai commencé à m'intéresser à l'architecture pendant mon adolescence, le déclic ayant eu lieu lors de divers voyages dans des villes européennes telles que Londres, Berlin, Séville, Lisbonne, Malaga, etc.. Je me suis rendu compte que j'étais parfois plus sensible à l'organisation spatiale des villes et à l'esthétique propre des bâtiments, aux ambiances des rues qui les composaient qu'aux lieux très touristiques ou qu'aux restaurants par exemple. Ce goût pour l'architecture s'est développé par la pratique du dessin, du bricolage et des maquettes également et par la visite de certains bâtiments qui m'ont donné envie, à mon tour, de composer des architectures fonctionnelles et plaisantes, jusqu'à mon entrée en 2017 à l'école d'architecture de Clermont-Ferrand et mon diplôme d'architecte obtenu en juin dernier.

#### Pourquoi avoir choisi de t'installer à Nantes ?

J'ai choisi Nantes car j'ai avant tout toujours imaginé vivre dans cette ville. Étant né en Brière puis ayant vécu à Saint-Nazaire, j'ai assez vite été sensible à cette ville d'art et d'histoire majeure de la région. Par la suite, en poursuivant mes études à Clermont-Ferrand, j'ai été formé à une approche transcalaire de l'architecture en étudiant des milieux ruraux du massif central qui m'ont toujours fait penser aux petites communes entourant l'agglomération nantaise. De plus, Nantes possède un patrimoine architectural important, mélangeant divers courants architecturaux. Je suis très intéressé par le « nouveau patrimoine » nantais, parfois plus difficilement visible, telles que les anciennes galeries Decré (aujourd'hui Galeries Lafayette) ou l'ancien magasin Prisunic dessinée par l'architecte François Grimm en 1954, mais aussi par son patrimoine industriel comme la Tour Lu du Lieu Unique. Enfin, la ville est peuplée d'ouvrages religieux remarquables, ma préférée étant l'église Notre-Dame de Bon-Port. C'est pour cela que j'ai choisi de m'installer aujourd'hui à Nantes pour poursuivre mon parcours d'architecte, en commençant par cette expérience à Nantes Renaissance.



Retrouvez dès à présent Nantes Renaissance sur notre page Facebook