

La Pelle à Porteau







***La Pelle à Porteau, marée basse,
Émile Boutin,
Musée de Fontenay-le-Comte***

Émile Boutin, né à Luçon le 26 août 1874, décédé en 1951, fut aquarelliste, graveur, sculpteur, des passions menées parallèlement avec sa profession d'architecte à Fontenay-le-Comte. Aquarelle réalisée entre les années 20 - 40. Son œuvre sur Saint Hilaire de Riez est un témoignage sérieux et précis.



Voie étroite (métrique) pour le petit train circulant entre Beauvoir et les Sables d'Olonne. Vers 1938

Qui porte encore aujourd'hui, là, à cet endroit, le même regard que celui de l'aquarelliste Emile Boutin ?

Qui a, aujourd'hui, la même perception visuelle de cette plage ?

- Il n'y avait pas d'escalier pour accéder à la plage qui, à une extrémité, était au même niveau que la route
- Le parapet dépassait d'un mètre à peine la plage
- La voie métrique passait sur la route, côté mer, afin de répondre favorablement au souci de sécurité des propriétaires des villas
- Faible largeur de la voirie qui au fil du temps a été élargie en débordant considérablement sur la plage, emmurant quelques rochers
- La Villa Espéranto construite en 1913 par mère de Ferdinand Duviard existe toujours (la 3^{ème} à partir de la gauche)

Pourquoi ce nom « Pelle à Porteau » ?

Lorsque j'ai entendu ce nom la première fois, j'ai pensé sottement *pelle à porto* comme on dit *seau à champagne*.

Les réponses incertaines qu'on me donnait tournaient autour d'un mot apporté par les Portugais, des réponses insatisfaisantes et vite oubliées.

Je ne savais pas que des années plus tard, je passerai des heures à essayer de donner du sens à ce toponyme.

Une réponse triviale à la question d'un touriste naïf ?

La légende populaire veut que l'avenue et la plage de la Pelle à Porteau tiennent leur nom d'un dénommé Porteau , qui avait l'habitude de laisser traîner ses outils. D'où l'expression maintes fois prononcée dans le quartier :

« Tiens, c'est encore la pelle à Porteau ».

C'est ce que Ouest-France relate dans sa livraison du 4 août 2020.

Il y a ce patronyme dans les environs, nombreuses sont les personnes en Vendée qui se nomment Porteau, mais est-ce utile de faire porter le chapeau à un certain Porteau qui aurait laissé ses outils sur le sable de la plage ?

En Vendée, le nom se rencontre aussi sous les formes Porteau, Porteaud, Portau, Portaud ...

On peut penser à une variante de Portal (celui qui habite près de la porte de la ville ou du village, éventuellement le gardien de cette porte) ou à un diminutif de port(e) avec le sens de passage.

Cependant, dans cette région de la Vendée et des départements voisins, un autre sens paraît préférable : le mot "porteau" y désigne en effet un conduit d'eau, un canal et de très nombreux hameaux du Centre et de l'Ouest s'appellent : "le Porteau", ou des chemins : le Chemin du Porteau à Saint Hilaire de Riez, à Soullans, au Perrier.

Communes de Vendée les plus présentes pour le patronyme "PORTEAU" :

337 sont nées ou baptisées en Vendée entre 1589 et 1903 parmi lesquelles

- 75 à Saint-Paul-Mont-Penit
- 34 à Commequiers
- 30 à Saint-Christophe-du-Ligneron
- 26 à Coex
- 21 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- 19 à La Chapelle-Palluau
- 4 à *Saint-Hilaire de Riez*

Bernard Taillé, président de l'Association Nature et Culture, explore l'hypothèse, ébauchée en 1897 par Henri Renaud avocat aux Sables-d'Olonne :

- Le lieu aurait été baptisé ainsi par des marins Portugais pour lesquels il dénommait l'entrée du port, « porto ».
- Puis on a orthographié le to en teau, à la vendéenne .
- Quant à la « pelle à.... », Pelle à Porteau, la pella porto, c'est la porte du port (dixit Henri Renaud).

D'ailleurs, le bout de l'avenue ne donne-t-il pas sur l'embouchure de la Vie, qui conduit au port ?

Puis on se perd à propos du mot « Pella » dans de nombreuses spéculations phonétiques allant de l'espagnol au galicien, du portugais au patois vendéen.

La Pelle à Porteau



L'avenue de La Pelle à Porteau : drôle de rue. D'un côté, on est à Saint-Hilaire-de-Riez, de l'autre à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Côté pair, on est Hilairois, côté impair (de la rue des Bussoleries à l'avenue du Terre Fort), on paye ses impôts avec les Gillocruciens.



Drôle de nom.

La graphie suggère l'hypothèse populaire que l'on m'a communiqué ainsi : il s'agissait, au 19ème siècle, d'un certain Porteau (il existait encore au moins 3 personnes - ou familles - avec ce nom à Saint-Gilles-Croix-de-Vie en 1987, 4 personnes dans le canton actuellement, selon l'annuaire téléphonique Pages Blanches) qui avait l'habitude de laisser traîner ses outils. D'où l'expression maintes fois prononcée dans le quartier : « Tiens, c'est encore la pelle à Porteau ».

Trivial, rétorque, au début du 20ème siècle, Henri Renaud, notaire soucieux de donner à ce lieu un peu de respectabilité : Pelle à Porteau, cela vient du portugais : la pella porto, c'est la porte du port, affirme-t-il. D'ailleurs, le bout de la rue ne donne-t-il pas sur l'embouchure de la Vie ?

Cette hypothèse, la plus répandue il y a 30 ans, demandait quelques explications et vérifications. Voici la contribution fournie à l'époque par Monsieur Jutard, professeur d'Espagnol à La-Roche-sur-Yon :

La Pelle à Porteau, c'est la rue qui conduit au port. Il faut remonter à l'espagnol et au portugais pour expliquer ce toponyme.

Au début du XXème siècle, le docteur Baudouin a proposé une tout autre histoire.

Il écrit qu'il y avait là une petite écluse destinée à maintenir les eaux de pluie nécessaires au jardin du prieuré des Bussoleries

C'était une **pella**, c'est-à-dire une écluse à porte de bois, une pelle en français (une palle en patois local).

A Grues (85) et Charron (17) les toponymes La Palle font allusion à la porte mobile des vannes sur les canaux, forme poitevino-saintongaise du français pelle.

En patois vendéen le « e » est prononcé « a »

Baudouin rajoute : c'était l'écluse du petit port (portellus), ou d'un sieur Hyacinthe Porteau, seigneur des Bussoleries né en 1749

Porteau, sieur de la Bussolerie demeurait à Commequiers

Hyacinthe PORTEAU, sieur de La Bussolerie à St-Hilaire-de-Riez, né à Commequiers vers 1723, y décède le 29 avril 1787. Il demeurerait aux Brosses de Commequiers

Hyacinthe PORTEAU, né à Commequiers le 30 avril 1756, y décédé le 23 décembre 1773

Pierre Hyacinthe PORTEAU, né à St-Maixent-sur-Vie le 10 mai 1749, décédé à Commequiers le 17 octobre 1786

Dr Marcel Baudouin, un homme de sciences contesté

Les articles du Dr Baudouin provoquent, de son vivant, les réactions les plus contradictoires, allant de l'admiration sans borne pour son savoir encyclopédique au dénigrement le plus systématique vis-à-vis de ses démonstrations souvent très subjectives.

In L'esprit et les lieux - Généalogie et usages de clichés paysagers vendéens, Raphaël Rousseleau - Genèses 44, sept 2001, pp. 99-126

Explorons les explications de Renaud et Baudouin

En aucun cas nous ne pouvons confirmer que la **Pelle à Porteau** est la **porte du port** (dixit H. Renaud). Ce serait une tautologie : pelle signifiant ~porte et, porteau, nous le verrons, signifie aussi porte ; la pelle à porteau ? la porte à la porte ?

On peut aussi se demander par quels glissements phonologiques on passe de **pelle** en français à **palle** en patois vendéen pour parvenir finalement à prononcer **pella** ?

Pelas en portugais se traduit **par** >< **porte** se dit **porta** en portugais

« D'ailleurs, le bout de l'avenue ne donne-t-il pas sur l'embouchure de la Vie, qui conduit au port. » n'a-t-on pas lu précédemment ?

Nous savons que les chemins pour aller de Sion ou de Saint-Hilaire de Riez ou encore de Croix-de-Vie au lieudit de la Pelle à Porteau ont longtemps été inexistants (voir plus loin § Géographie de la Pelle à Porteau).

Parler d'avenue est un pur anachronisme. L'historien doit éviter d'attribuer à une époque ce qui appartient à une autre. Enfin le mot « porto » est lisible sur certains Portulans.

Les portulans

Les cartes portulans, ainsi appelées de l'adjectif italien portolano, signifiant « relatif aux ports », sont nées au XIIe siècle dans le monde maritime. Ces cartes, dessinées sur parchemin et sillonnées de lignes indiquant les directions de la boussole, indiquaient la succession des ports et des mouillages le long des côtes et furent utilisées par les navigateurs européens explorant le monde jusqu'au XVIIIe siècle. Non seulement utilisées comme instruments de navigation sur les bateaux, elles étaient également produites pour de riches mécènes sous forme d'images enluminées du monde, afin d'illustrer les intérêts économiques et politiques des principales puissances maritimes européennes.

Revenons au cadastre napoléonien, on voit que le chemin de la Pelle à Porteau part du bourg de Saint-Hilaire pour atteindre non pas la côte mais le ténement qui porte le même nom : Pelle à Porteau.

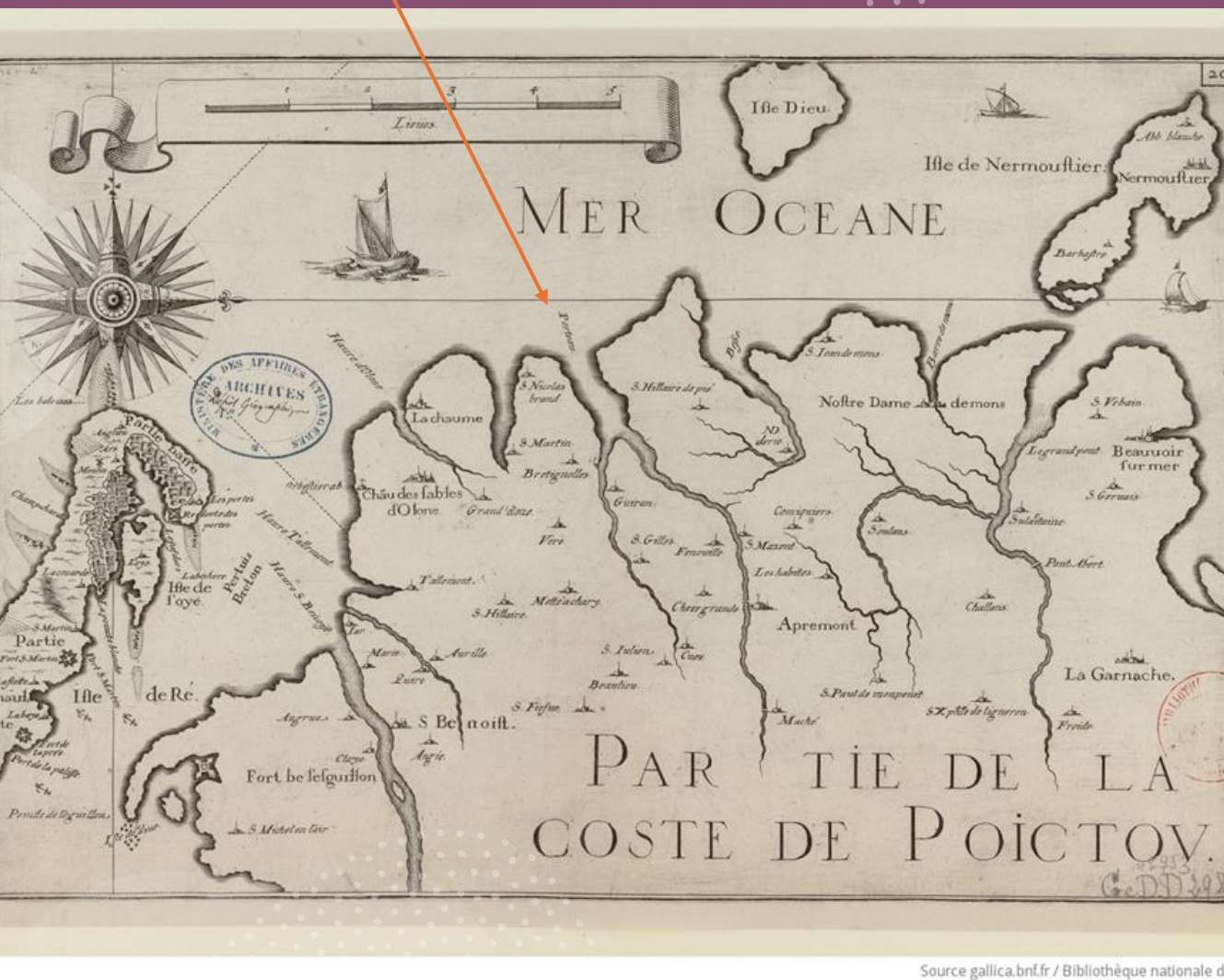
D'où vient le nom de Porto, ville du Portugal ?

Cale était un petit hameau celte situé à l'embouchure du Douro, auquel les Romains, un siècle avant J.C. ont construit sur la rive droite du fleuve un port qu'ils ont appelé Portus Cale qui est à l'origine du toponyme Portugal.

Porteau ne pose pas réellement de problème ni d'étymologie, ni de sémantique.

Il sera beaucoup plus difficile d'expliquer **Pelle**.

PORTEAU



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

- Sur cette partie de la côte du Poitou, à Croix de Vie et Saint-Gilles, figure Le Porteau (havre), et cette mention se lit à la même place sur toutes les cartes de l'époque, cf. carte du Haut et du Bas-Poitou, par Duval (1689). Sur la carte ou Guide des Chemins du Bas-Poitou, par Etienne (1553) figure le havre de Saint Gilles, s'avancant fort avant dans les terres.

- Les cartes de Mercator (1560) ; Bouguereau (1579), Hondius (1590) et d'autres sans nom d'auteur, mais qui sont du XVIe siècle, indiquent, à l'embouchure du Jaunay et de la Vie, l'estuaire le plus large et le plus profond de toute la côte sous le nom de Porteau .

- « Porteau est une sorte de canal par lequel l'eau de la mer arrive dans les marais salants, et l'idée de port se présente immédiatement à l'esprit ; d'ailleurs, le latin portus a aussi la signification estuaire d'un fleuve. Il n'y a pas de doute : **porteau est un dérivé de portus.**

- Mais selon Von Wartburg ce n'est pas si simple ! En relisant son article sur le mot portus et l'article sur le mot portare, il tombe dans les composés de portare et il classe porteau avec portare. Il est parfois impossible de toujours sortir de ces mauvais classements. Il y a à peu près deux cents composés de portare ; comment voulez-vous que tout le vocabulaire gallo-roman trotte continuellement dans ma tête ? dit-il lors du colloque de Strasbourg en 1957 . »

Atlas Abraham Ortelius réimprimé en 1579

En 1560 Mercator, Franz Hogenberg, Philippe Galle Jan Sadeler, et Abraham Ortelius visitèrent Trèves et la Lorraine. À Poitiers, les voyageurs s'arrêtèrent devant le dolmen de la Pierre-Levée, et y gravèrent leurs noms.

En 1570 Abraham Ortelius rassemble pour la toute première fois dans un même livre, et sous un seul format, toutes les cartes connues du monde. C'est le premier atlas.





Hondius 1650

Havre

Havre, mot d'origine viking

Remarquons que le nom des ports ou des baies est suivi d'un H

Besse H , Gachère H

Olonne H, Talmont H etc.


Mais pour le port de Saint Gilles, le géographe a noté Porteau H

H pour Havre (mot d'origine norroise) comme s'il fallait comprendre H, havre du port nommé Porteau sans autre nom de lieu.



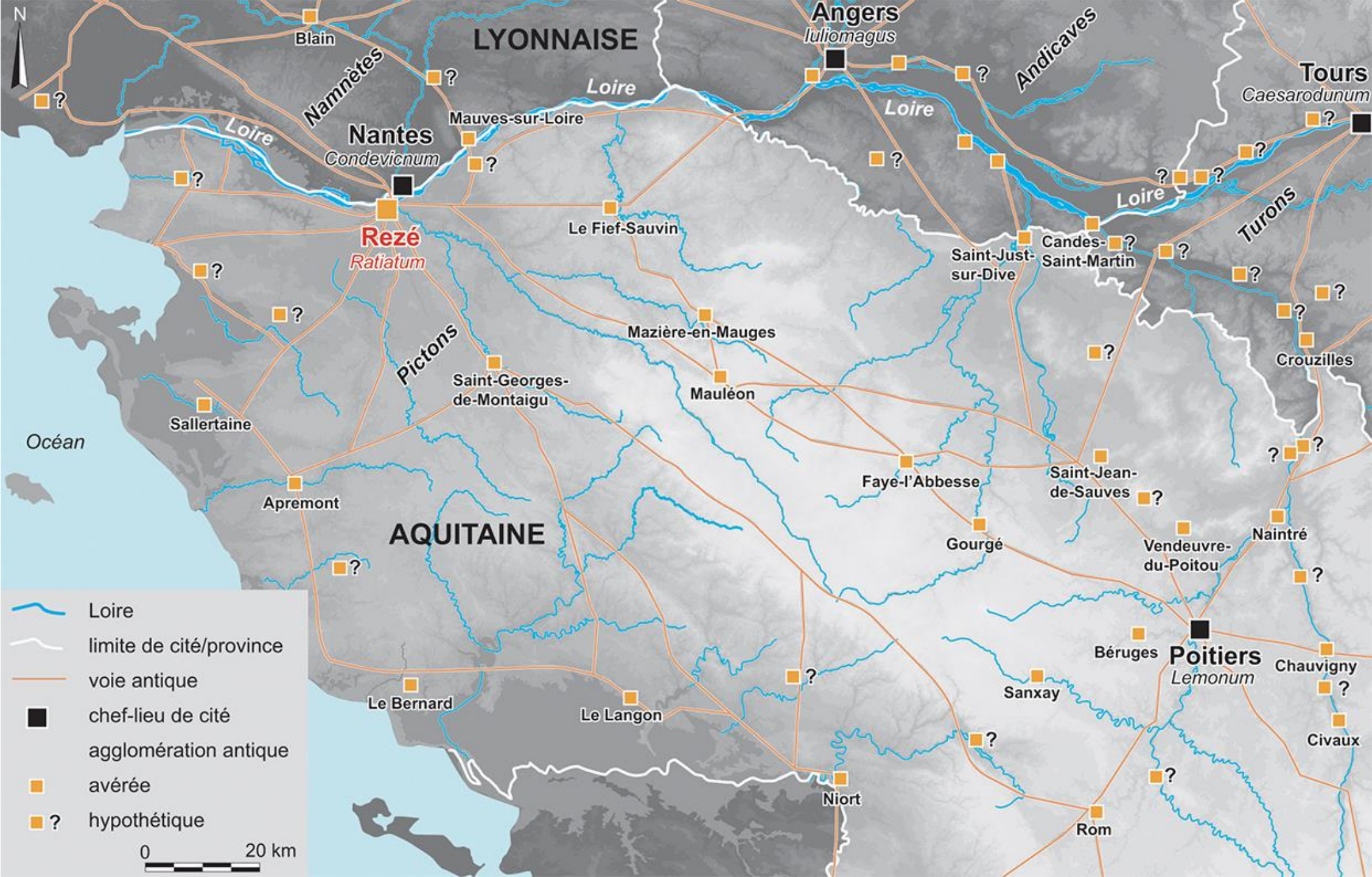
Les recherches s'appuyaient sur l'étymologie et la patronymie des lieux géographiques.

Continuons cette analyse

- **Qu'est-ce qu'un port ?** écrit Pierre Avenas , sinon un point de passage à travers la limite entre la terre ferme et l'eau.
- En effet, le latin portus « port » se relie à la racine indo-européenne *per- « aller de l'avant, pénétrer dans »
- **Le port est un point de passage à travers un rivage, comme un gué à travers une rivière, un fjord à travers une montagne, ou une porte à travers un mur, une porte ouverte si l'on suit l'étymologie.**
- Le latin porta, désignant la porte, se relie naturellement à portus, désignant d'abord l'entrée du port, puis le port, qui est lui-même la porte d'entrée dans un territoire.
- De là, le verbe portare a d'abord signifié « faire passer », par une porte ou par un port, puis plus généralement « porter d'un point à un autre » et même « porter », statiquement comme le fait un portique (latin porticus) et au sens figuré « se porter ».
- Ce verbe portare a prospéré avec une multitude de préfixes, comme trans-, d'où transporter... ou in-, im- et ex-, aboutissant à import-export en passant par l'anglais...
- Cette racine indo-européenne *per- se manifeste, par portus, dans les langues romanes (port, porto, puerto...) et celtiques (breton porzh, porz (1426), crique, port ; cour murée ; porte monumentale, procède du vieux breton porth : porte, portail, entrée, port, et au gallois porth de mêmes sens. Tous trois sont issus des mots latins. De plus, portus est emprunté par les langues slaves, le russe et le polonais ainsi que par les langues germaniques et l'anglais.
- **Portus ... est le nom donné aux ports par les Romains bien longtemps avant le passage des Espagnols et des Portugais dans la région pour le commerce ou la pêche...** Avant la fin du XIXème l'orthographe n'était pas fixée. La mention plage de Porto sur une carte ne permet aucunement d'attribuer l'origine de ce toponyme aux navigateurs Portugais. **Examinons la présence des Romains en Gaule** 

PRESENCE
DES
ROMAINS
CHEZ LES
PICTONS

Localisation
de Rezé
Ratiatum
en fond
d'estuaire de
la Loire, face
à Nantes
Condevicum
aux I^{er}-II^e
siècle après
J-C



Le port romain du quartier de Saint-Lupien à Rezé/Ratiatum (Loire-Atlantique)

« les Pictons occupent la partie la plus septentrionale de l'Aquitaine, du côté de la mer, et leurs villes sont *Ratiaton* [Rezé] et *Limônon* [Poitiers] » (Ptolémée, *Géographie*, II, 7, 5). On considère traditionnellement que ce port estuarien et les territoires environnants ont été concédés aux Pictons par César ou Auguste, en remerciement de leur aide apportée en 56 av. J.-C. dans le cadre de la bataille contre les Vénètes. Avec cette extension septentrionale de leur territoire, au détriment de ceux des Ambiliates ou des Anagnutes, voire des Namnètes, ils obtiennent ainsi un accès privilégié au commerce ligérian, doublé d'une ouverture sur le littoral

La ville antique de Rezé fait donc face à une autre grande agglomération, Nantes/*Condevicnum* (Loire-Atlantique), chef-lieu de cité des Namnètes, positionnée en Lyonnaise, la Loire formant ici une limite administrative. Les cas de Rezé et Nantes constituent à juste titre de parfaits témoignages d'implantations urbaines établies en fond d'estuaire – comme Rouen/*Rotomagus* (Seine-Maritime) et Bordeaux/*Burdigala* (Gironde) –, un schéma récurrent après la conquête romaine et à l'échelle des Gaules.

Le Portus Santonum, le Brivazes Portus, le Vidana portus, le Saliocanus Portus...

Ces ports n'étaient sans doute pas tous d'égale importance, mais leur mention dans les textes antiques ainsi que le terme de **portus** atteste à tout le moins qu'ils n'étaient pas de simples mouillages destinés à de petites barques de pêche.

PORTUS SECOR

Le mythique Portus Secor que les géographes Ptolémée au II^e siècle après J.-C., et Martien d'Héraclée, plaçaient entre Loire et Charente, était considéré par les anciens comme un abri très sûr.

D'après les données des géographes du IV^e siècle, ce port se trouvait situé dans l'actuelle baie de Bourgneuf mais peut-être ailleurs sur la côte atlantique.

En 1901, le Dr Marcel Baudouin et son ami Georges Lacouloumère effectuaient au Havre de la Gâchère des fouilles archéologiques dans le but de retrouver l'emplacement de l'ancien port gallo-romain, le Portus Secor , ce mystérieux port, qu'aucun archéologue n'a jamais pu localiser avec précision.

Bien que des restes de bateaux et les débris non datés d'un port maritime assez important soient retrouvés, Baudouin, lui-même, jugera insuffisant le résultat de ces fouilles au Havre de la Gachère.

L'emplacement des ports gallo-romain demeure l'objet de nombreux débats...

A 20 km de Saint-Hilaire de Riez, le port romain « Porteau-Vieux » à Saint-Urbain, est une autre preuve de la présence romaine bien avant le passage des navigateurs Portugais, preuve du toponyme PORTEAU attribué par les Romains

Poirot (le). — Cne de Saint-Urbain ; sur le Grand Etier, métairie, pont, ancien port gallo-romain et moyen-âgeux (*Vieux-Porteau*, tuiles à rebord, délestages de navires...) ; moulin à vent à proximité.

En 1794, les habitants de Saint-Urbain comblèrent l'Etier au niveau de l'écluse du Poirot pour inonder le Marais et empêcher la pénétration des Colonnes infernales ; ils furent frappés pour cela d'une amende de 14.000 livres.

« *C'était une pella, c'est-à-dire une écluse à porte de bois, une palle (pelle en patois local)* » nous dit le Dr Baudouin.

Mais pourquoi aller chercher un synonyme comme palle ou pelle quand porteau et écluse sont déjà deux mots synonymes ?

Le site du Porteau (écluse), à La Barre de Monts, offre un autre exemple. Il est en retrait du bord de mer, derrière les plages de sable fin et le centre-ville, il est à la fois porte d'entrée du Pays de Saint-Jean de Monts et porte ouverte vers le marais et le canal de la Taillée bordé d'élégantes pêcheries.

Le site du Porteau porte tout naturellement le nom de son écluse. Et quelle écluse ! Datée du XVII^e siècle, elle représente le plus ancien ouvrage hydraulique du Marais Breton Vendéen.

D'une longueur de 50 mètres environ, l'écluse aurait été construite en utilisant les pierres du château de Beauvoir-sur-Mer, détruit en 1689 sur ordre de Louis XIV. L'écluse du Porteau régulait le débit du canal de la Taillée et modérait ainsi l'entrée et la sortie des eaux du marais.

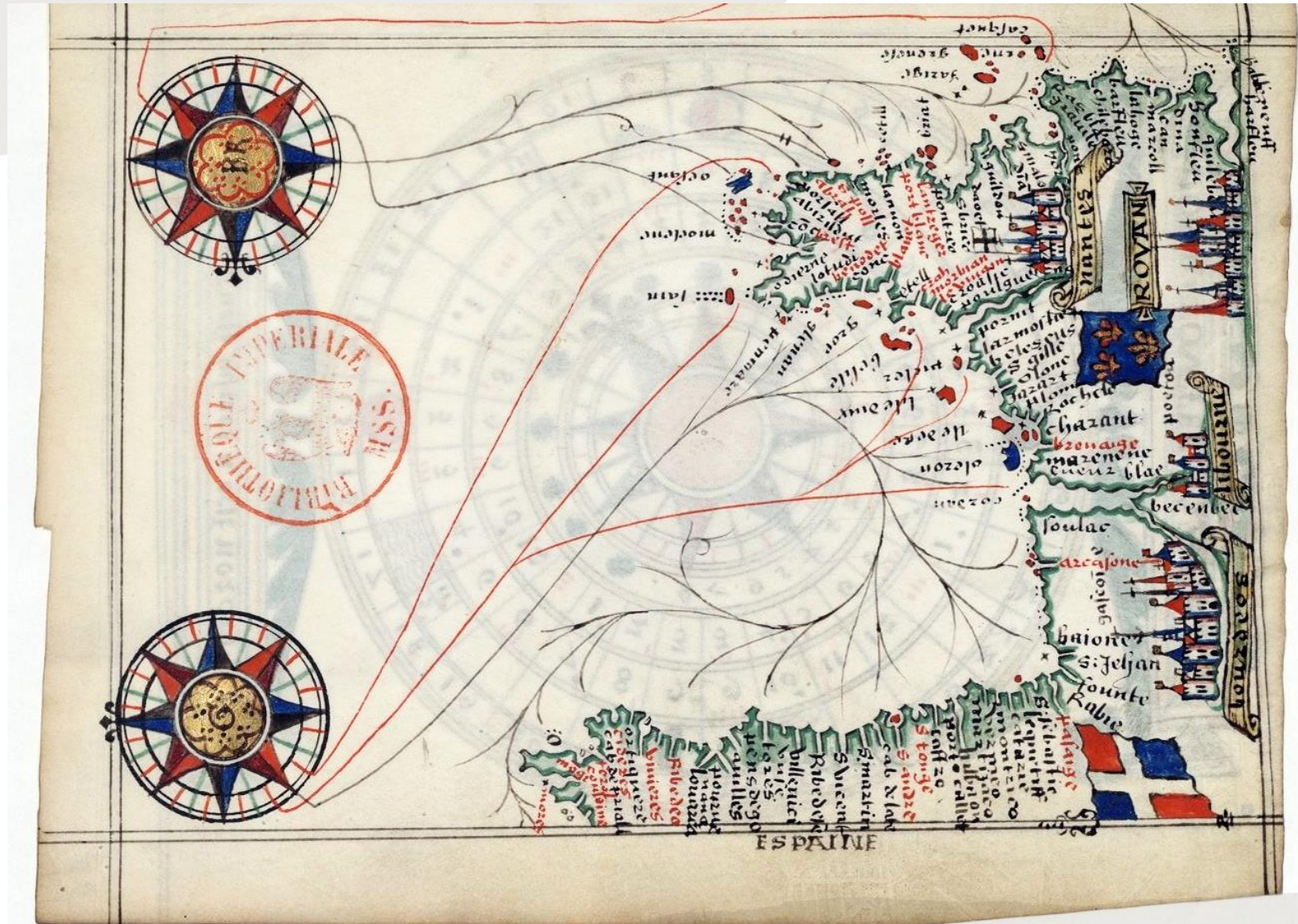
Un autre lieu dénommé PORTEAU



GÉOGRAPHIE DE LA PELLE À PORTEAU

Nous devons tenir compte

- de la déformation de la côte depuis plusieurs siècles,
- de l'état de la science géographique aux différentes époques,
- et aussi des instruments dont on pouvait disposer pour la confection des cartes marines et le lever des plans, surtout quand il s'agissait des rivages de la mer.



Manuel de pilotage, à l'usage des pilotes bretons, par G. Brouscon, 1548



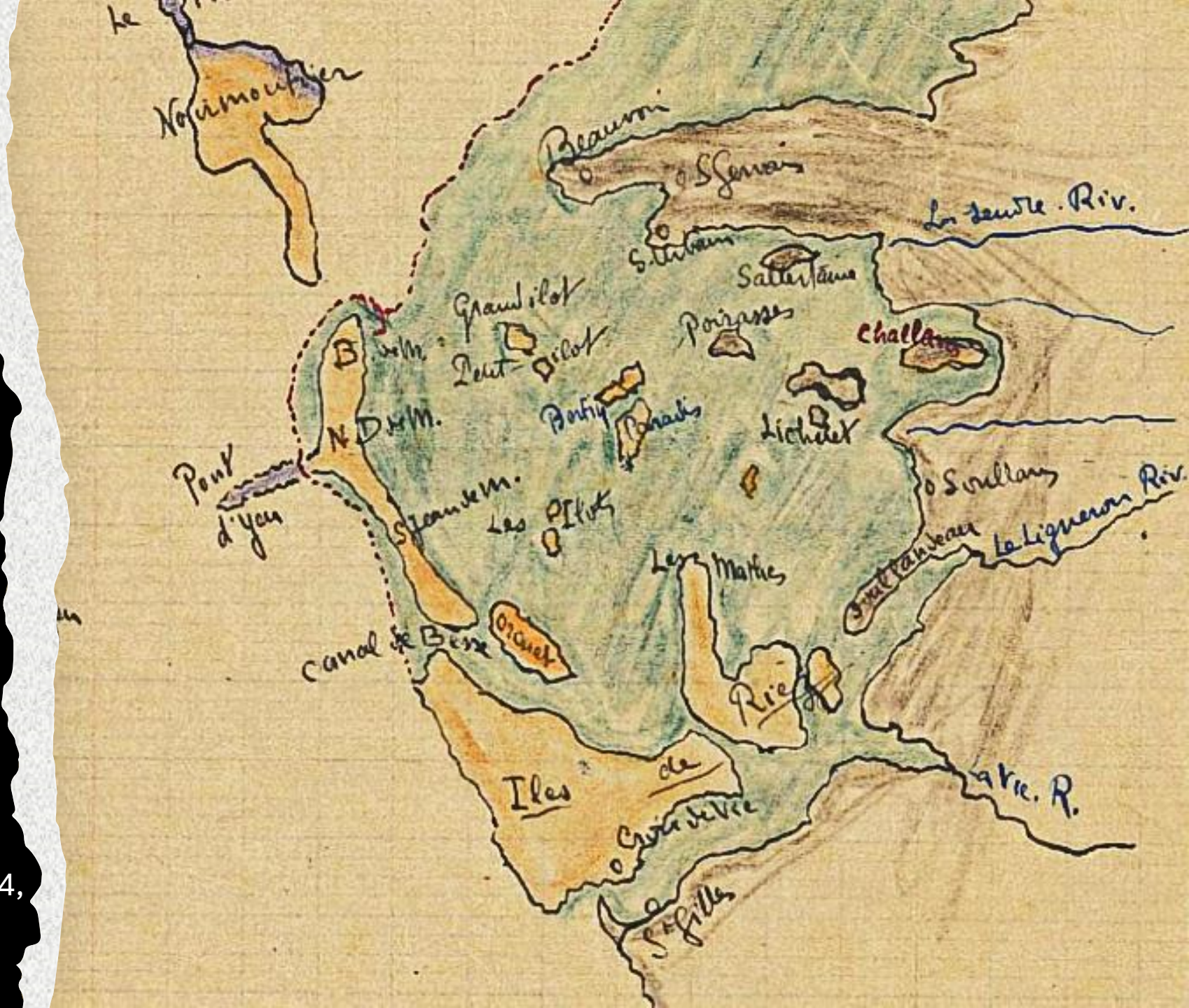
Devenue une île parmi de nombreuses autres, à la suite de l'affaissement des sols laissés depuis lors à la mer, puis progressivement rattaché au continent par l'apport des alluvions qui ont formé les marais, Saint-Hilaire de Riez a subi au cours des millénaires et des cinq derniers siècles, des transformations géologiques de grande ampleur.

Des transformations administratives aussi lorsque la paroisse puis la commune de Croix-de-Vie furent créées,

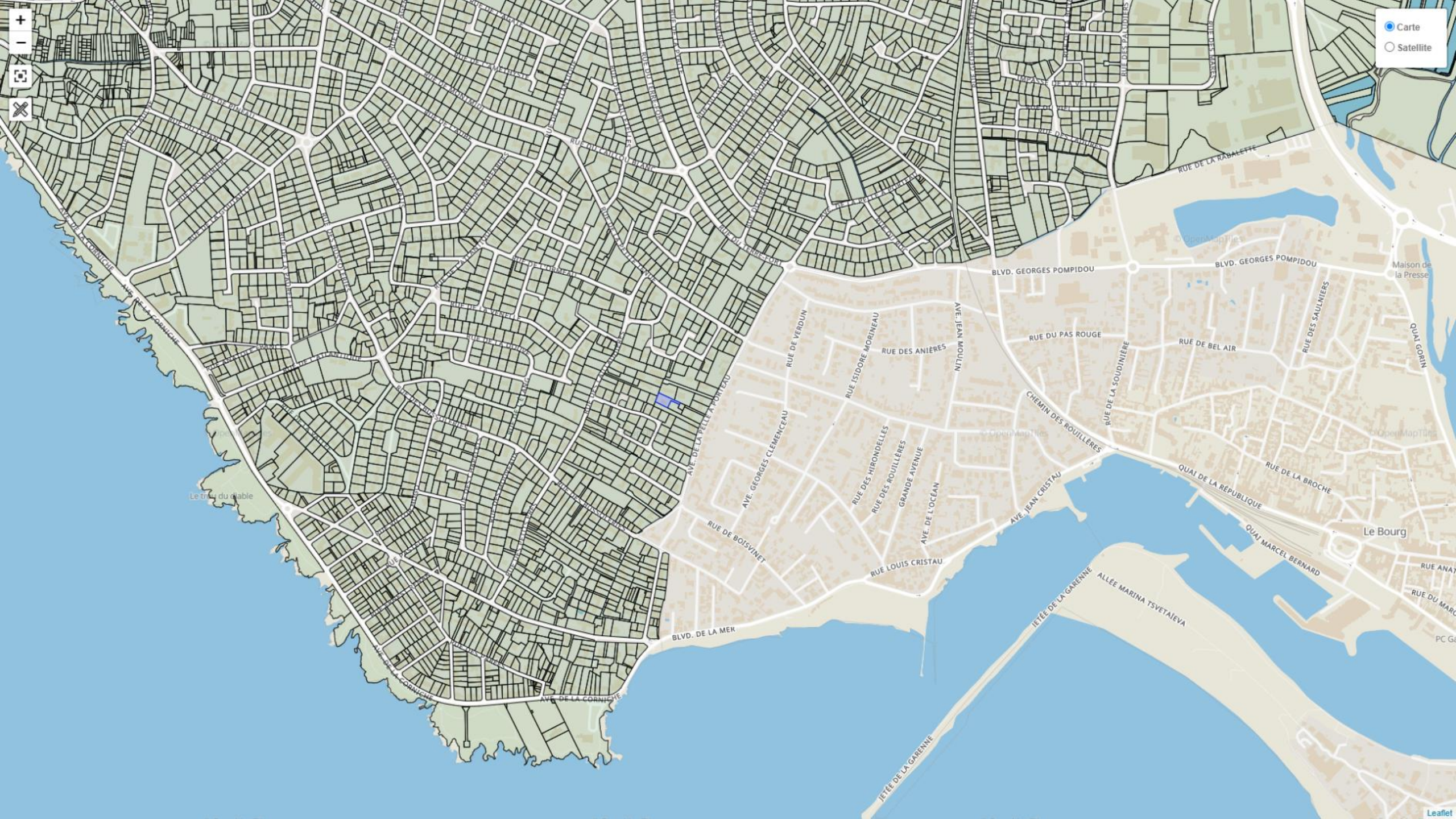
sans oublier, à partir de la fin du XIXème siècle, les modifications environnementales apportées par différents aménagements et constructions pour le développement d'un tout nouveau besoin : les bains de mer



HCP du Pays de Riez Reconstitution d'après carte des Marais de Monts 1780



La formation du marais de Challans,
conférences données à Challans en 1944,
Abbé Charles Grelier



- ☒ Carte
- ☐ Satellite

Maison de la Presse

QUAI GORIN

Le Bourg

RUE ANAT

RUE DU MAR

PC G

RUE DE LA RABATTE

BLVD. GEORGES POMPIDOU

RUE DE BEL AIR

RUE DES SAULNIERS

RUE DE LA BROCHE

QUAI DE LA RÉPUBLIQUE

QUAI MARCEL BERNARD

RUE DE LA SOUDINIÈRE

RUE DU PAS ROUGE

CHEMIN DES ROUILLÈRES

BLVD. GEORGES POMPIDOU

AVE. JEAN MOULIN

RUE DES ANIÈRES

RUE ISIDORE MORINEAU

RUE DES HIRONDELLES

RUE DES ROUILLÈRES

GRANDE AVENUE

AVE. DE L'Océan

RUE LOUIS CRISTAU

AVE. JEAN CRISTAU

RUE DE VERDUN

AVE. GEORGES CLEMENCEAU

RUE DE BOISVINET

BLVD. DE LA MER

AVE. DE LA PELLE A PORTEAU

RUE DE LA PELLE A PORTEAU

AVE. DE LA CORNICHE

Le trou du diable



☐ Carte

☒ Satellite

+

-

📏

✕

On peut regretter que le Dr Baudouin ne se soit pas davantage interrogé. Il a vu de ses yeux l'endroit qui est difficile d'imaginer aujourd'hui puisque recouvert d'une immense mosaïque de tuiles ocres et rouges, de pavages et de bitume.

Qui se rappelle la petite épicerie détruite pour le prolongement de l'avenue de la Pelle à Porteau.

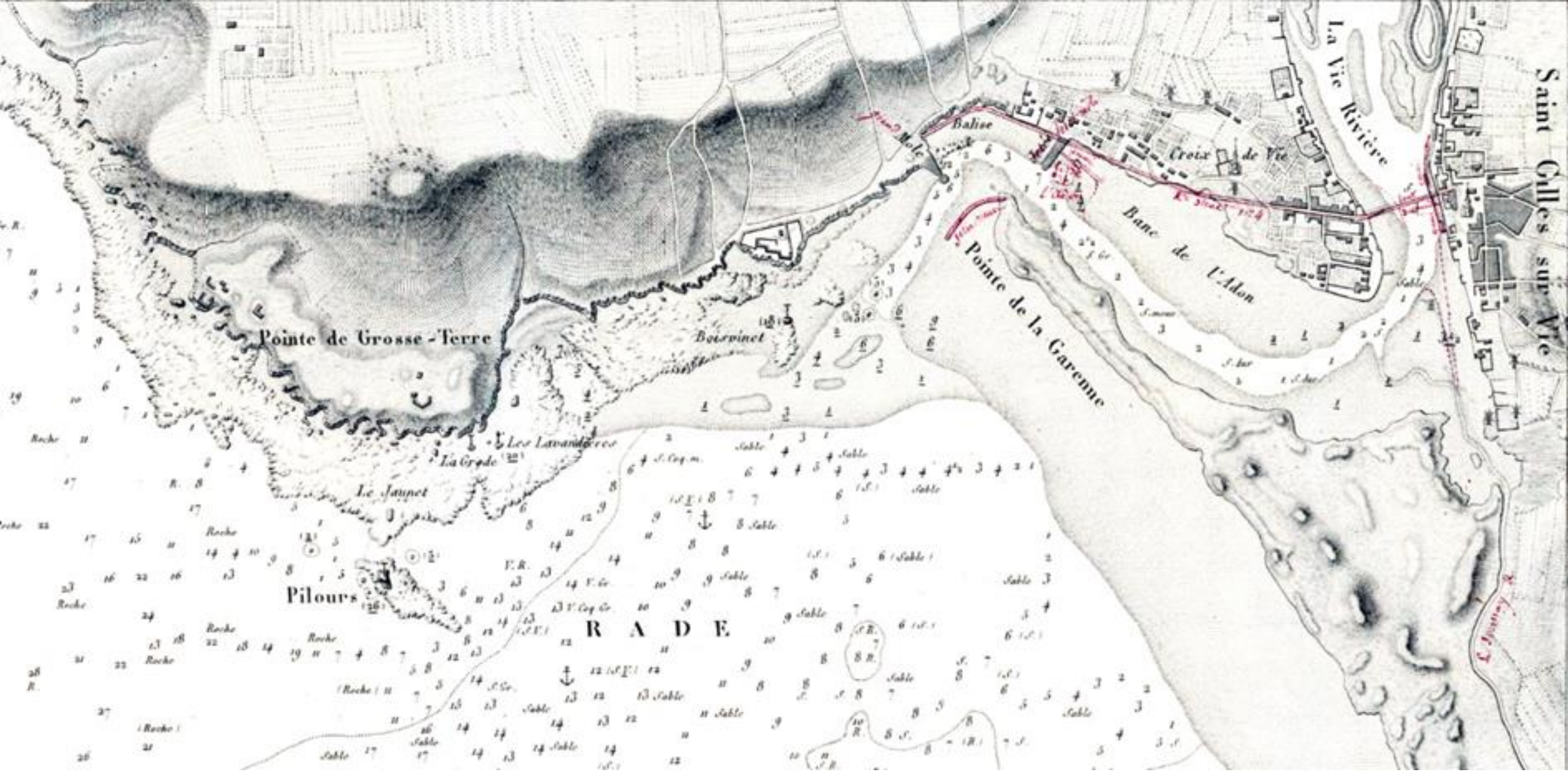
Qui soupçonne l'existence d'un ruisseau large de deux mètres ?

Difficile d'imaginer une écluse à porte en bois suffisamment solide face à la furie des grandes marées, pour empêcher la mer d'envahir les terres ?

Quant à retenir l'eau pour les jardins, nul besoin pérenne sauf parfois en cas d'épisodes de sécheresse prolongée.

Allez voir sur les hauteurs du côté de la rue des Parées, le niveau de l'eau des fontaines arrive à fleur de terre, même en été.





Plan de la rade et du port de Saint-Gilles-sur-Vie - levé en 1822 par M. Charles-François Beautemps-Beaupré révisé en 1867 par M. Anatole Bouquet de La Grye.

Le ténement de la Pelle à Porteau

Ce ténement qui jouxte en arrière la Pointe de Grosse Terre et longe la Corniche vendéenne, est constitué des parcelles entourées en bleu

Sa limite est le ruisseau des fosses du Pré Clos en bleu clair

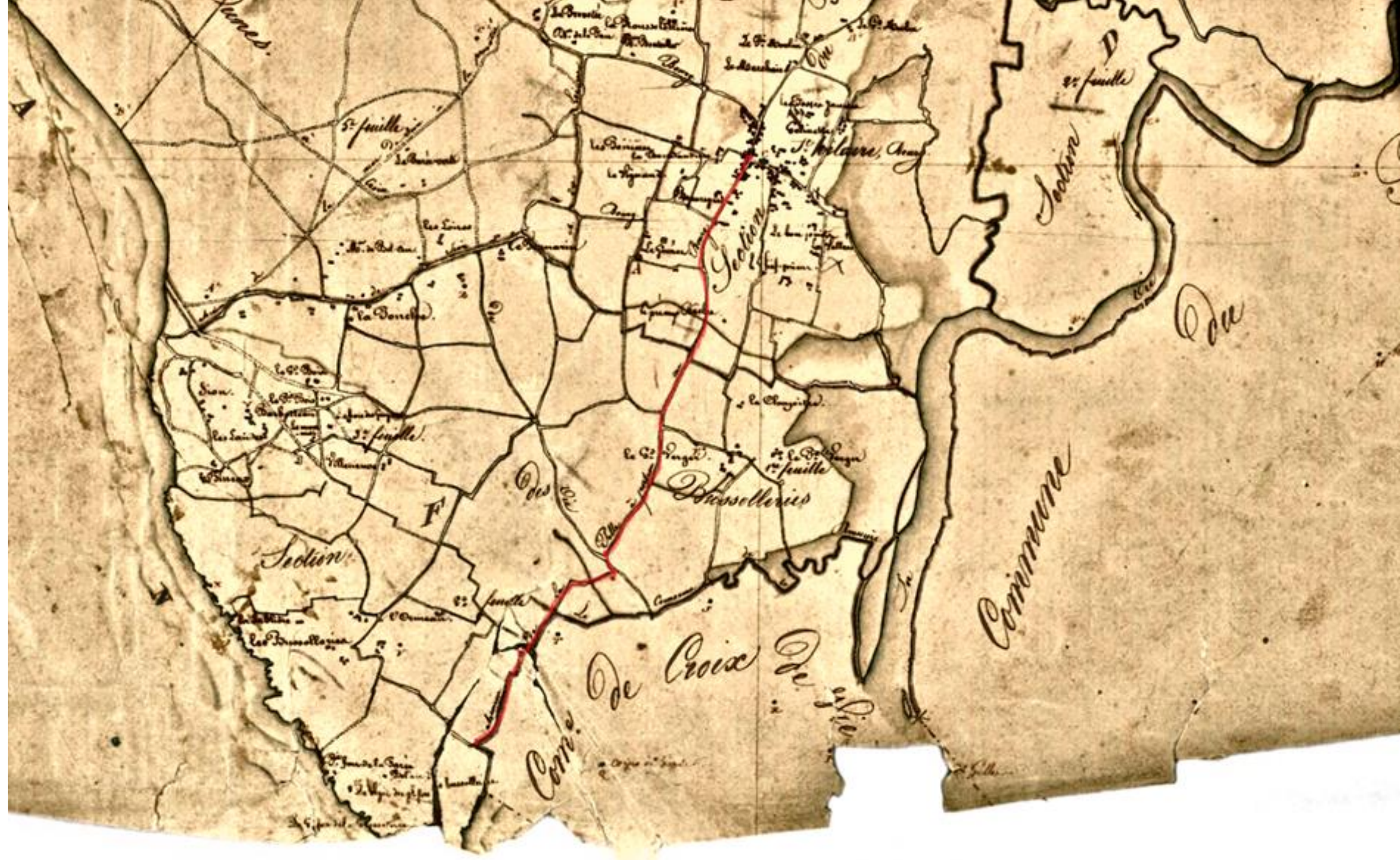
Le chemin des Bussoleries qui conduit à Croix-de-Vie est souligné en rose, et

en orange le chemin de la Pelle à Porteau qui rejoint le bourg de Saint-Hilaire de Riez.

Nous pensons que ce terrain a été dénommé en premier « Pelle à Porteau », la plage étant notée « Plage de Porto »

Le chemin (en rouge sur la carte suivante) allant du bourg à ce ténement porte le nom de ce ténement





Le chemin de la Pelle à Porteau de Saint -Hilaire de Riez au tènement de la Pelle à Porteau

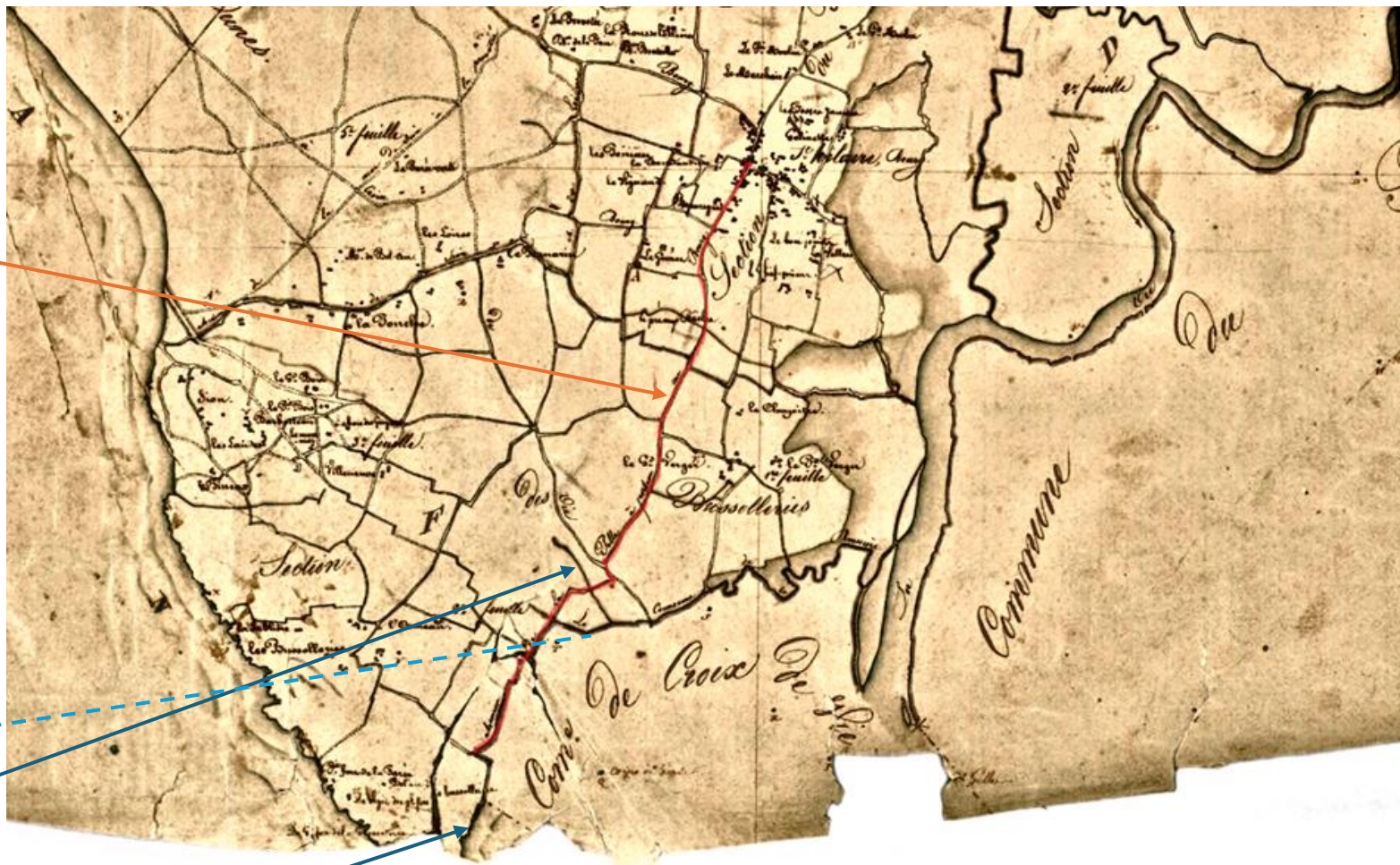
Sur le cadastre napoléonien, ce chemin (en rouge sur la carte) conduit du bourg de Saint-Hilaire de Riez au tènement de la Pelle à Porteau.

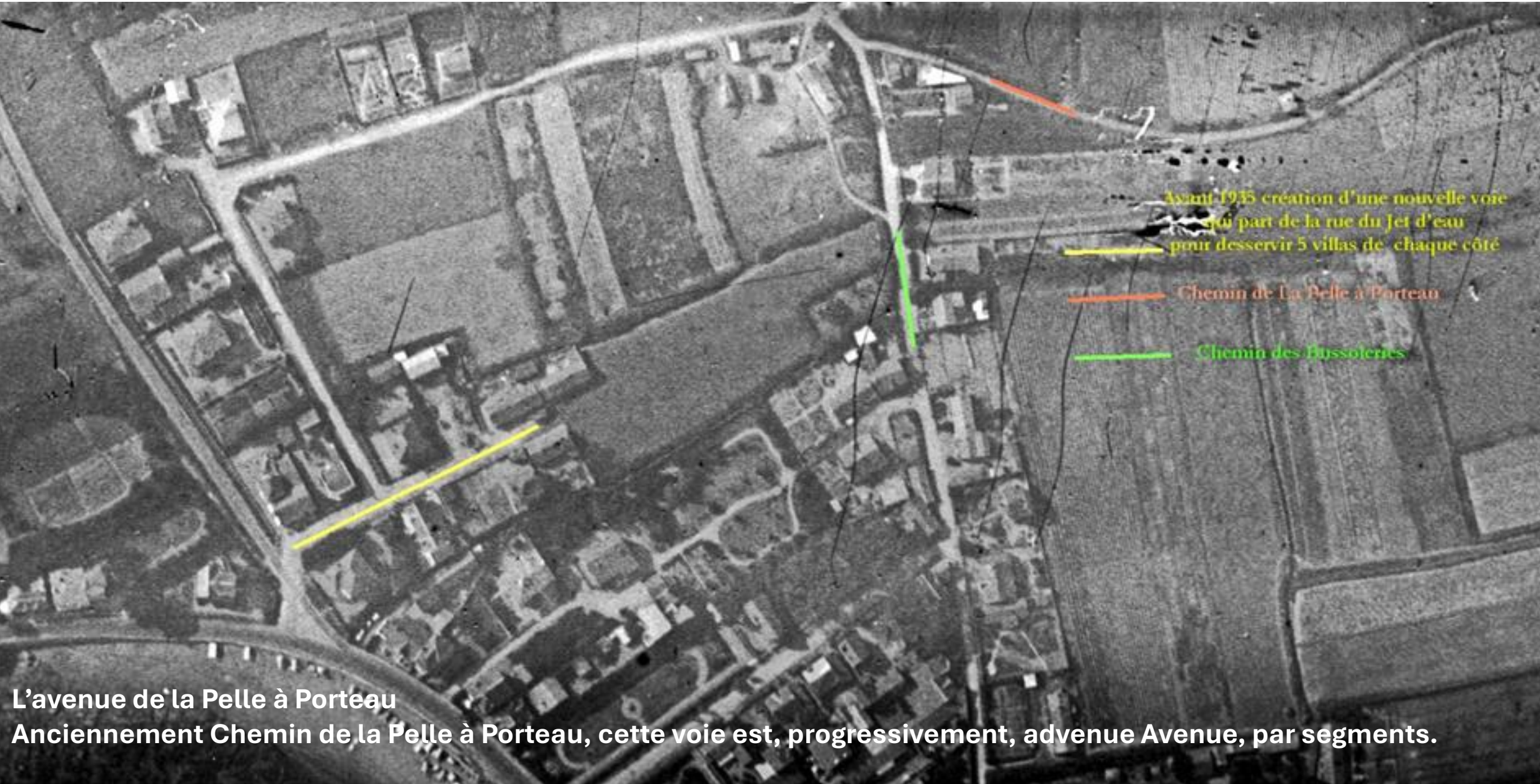
Il s'arrête à la jonction avec le chemin des Bussoleries.

Il marque la limite entre les deux communes.

Croix-de-Vie ayant par ailleurs comme autres limites avec Saint-Hilaire de Riez,

- le ruisseau du Courseau dont un affluent reste visible au N°12 de l'Avenue de la Pelle à Porteau dans l'alignement de la rue du Roc, et,
- vers la côte, le ruisseau des fosses du Pré Clos.





Avant 1935 création d'une nouvelle voie
qui part de la rue du Jet d'eau
pour desservir 5 villas de chaque côté

Chemin de La Pelle à Porteau

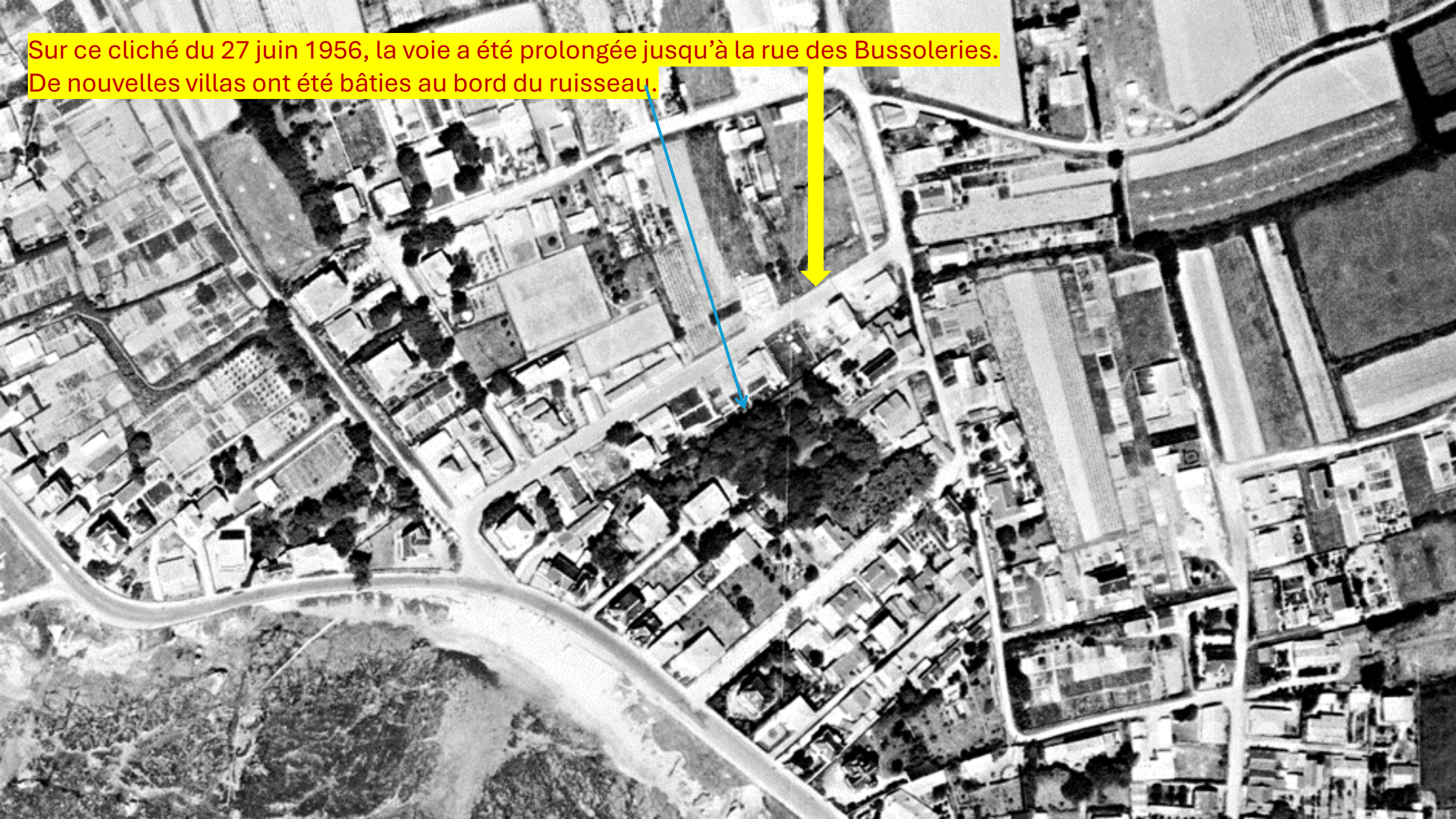
Chemin des Bussoleries

L'avenue de la Pelle à Porteau

Anciennement Chemin de la Pelle à Porteau, cette voie est, progressivement, advenue Avenue, par segments.

La photographie aérienne de 1935 montre qu'une courte voie a été créée à partir de la Rue du Jet d'eau pour desservir de chaque côté cinq villas.

Sur ce cliché du 27 juin 1956, la voie a été prolongée jusqu'à la rue des Bussoleries.
De nouvelles villas ont été bâties au bord du ruisseau.





Rue des Cordes

La Pelle
à Porteau



Photographie aérienne prise à 10h 22 mn, le 25 juillet 1964, le train passe au niveau de la rue des Cordes. Dorénavant, l'Avenue de la Pelle à Porteau est reliée à la section commencée un peu avant 1935. La rue des Rentes (en vert) qui remplace un bout de l'ancien chemin de la Pelle à Porteau et le tronçon (orange) de la rue des Bussoleries limitent, avec le ruisseau, les deux communes.

Aujourd'hui, l'Avenue de la Pelle à Porteau se termine dorénavant au croisement avec la rue des Cordes (en rouge). De la rue de la Rente jusqu'au point violet sur la carte ci-dessus, l'Avenue du Terre Fort n'existant pas en 1964, cette partie de l'Avenue de la Pelle à Porteau sépare Saint-Hilaire de Riez de Croix-de-Vie, la fusion de Croix-de-Vie avec Saint-Gilles sur Vie n'étant actée qu'en 1967.

Avenue de la Pelle à Porteau

La Pelle à Porteau

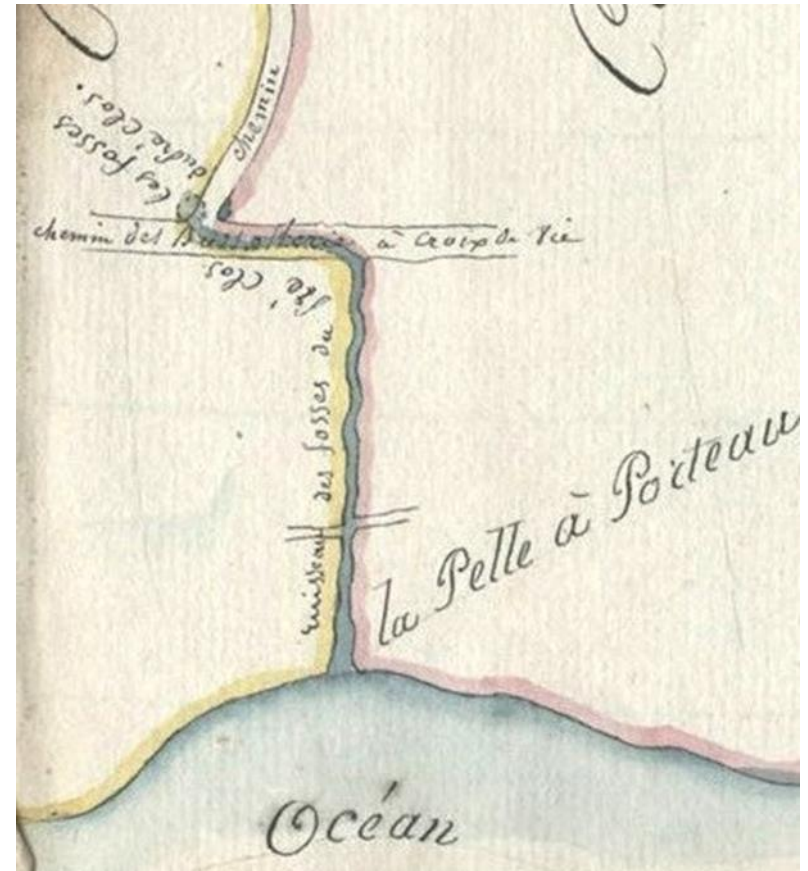
Rue des Cordes



Croquis
 des limites de la Commune de St Hilaire de Liez
 avec celles de Commune de Croix de Vie.
 Art. quatre du Procès-Verbal

Le ruisseau des fosses du pré clos

Ce ruisseau, large de 1mètre 50 à 2 mètres, sépare les deux communes et, depuis des années, il n'est plus visible étant recouvert d'un imposant tunnel bétonné



On peut s'étonner de voir l'un des murs, de plusieurs villas, carrément posé sur **le ponceau du ruisseau !**

L'eau passe sous la chaussée et sort au pied du mur au niveau du sable de la plage par une bouche sur laquelle est placée **une vanne en inox** afin d'empêcher que le sable poussé par la mer obstrue la canalisation.

Les propriétés ont été inondées, il y a plus d'une dizaine d'années, depuis lors la vanne a été mise en place. Cependant on peut supposer que l'écoulement du ruisseau n'était pas l'unique cause de l'inondation des terrains, mais plutôt la canalisation ouverte sur la mer.

La tempête Xynthia, le 20 février 2010 avait provoqué d'importantes inondations du côté du Quai Gorin (qui borde la Vie) et des dégâts sur le parapet du boulevard de la Mer (côté Pelle à Porteau).

Un émissaire est encore présent sur le côté de la plage avait également la fonction d'évacuer l'eau.



Photographie d'une partie du ponceau recouvrant le ruisseau des fosses du Pré clos (février 2024)



Le ruisseau recouvert

L'émissaire

Vue aérienne 1975

am Ende



Joël Crestois nomme ce ruisseau :
ruisseau du Chillos. L'origine de ce
nom est aujourd'hui perdue ?

Les autres appellations :

- Ruisseau des fossés du chemin clos,
cadastre napoléonien de Croix-De-Vie,
1830

- Ruisseau du fossé du pré clos,
cadastre napoléonien de Saint-Hilaire
de Riez, 1830

- Ruisseau du bassi (bassin ?) du pré
clos, cadastre révisé de St-Hilaire de
Riez, 1937

Les fosses au nombre de deux se
situent au croisement des chemins des
Bussoleries et de la Pelle à Porteau

les femmes, derrière la tête,
avec leurs cheveux.

Lat. catena, chaîne.

V. fr. chaignon.

Chila, || *v. a. prov.* siffler, contrefaire le
Chioula, || chant des oiseaux. — **Piper**, pren-
Sioula, || dre des oiseaux à la pipée. —
Pleurer, hurler.

Chilet, || *s. m.* petit sifflet en argent pour
Chioulet, || imiter le ramage des oiseaux.

Chilo, || *s. f.* la pipée, chasse aux petits
Sioulo, || oiseaux qu'on attire sur un arbrot,
Chioulo, || un cimeau. — Chasse à la glu, à
l'appeau. — Sifflet, flûte.

Chilpo, *s. f.* querelle, dispute, rixe.

Chima, *v. a. et n.* boire à petits coups, avec

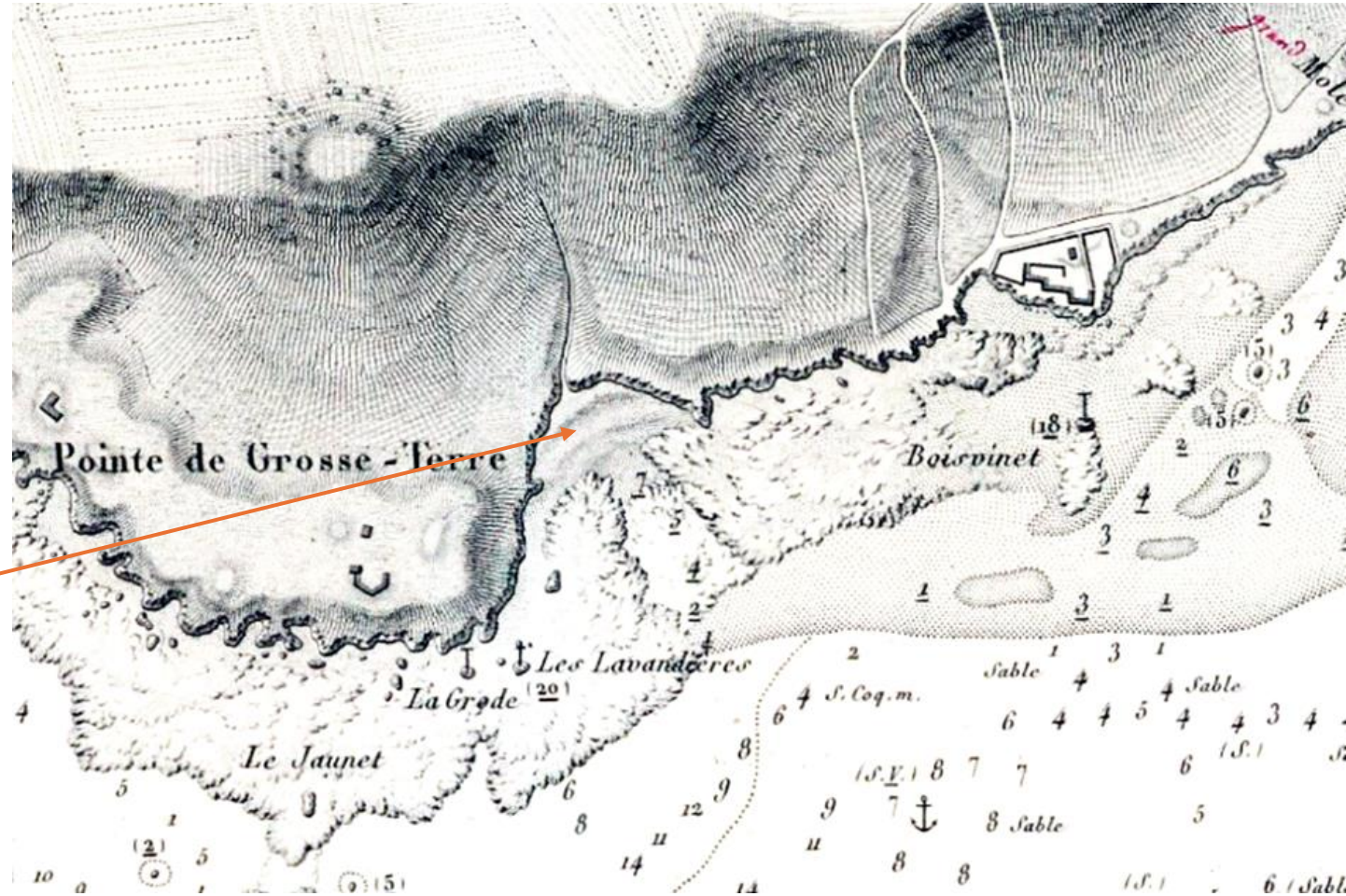
Dictionnaire analogique et étymologique des
idiomes méridionaux par L. Boucoiran 1874

La plage de la Pelle à Porteau

« Une fois arrivé à l'endroit appelé la Pelle à Porteau où s'arrête actuellement la route, on traverse une petite plage, puis on prend un chemin non praticable à bicyclette, qui s'élève au flanc de la falaise » écrivait, en 1896, Henri Renaud dans la Revue du Bas Poitou.

Le trait de côte, à partir du 19ème siècle, a été modifié, c'est ce que l'on observe en comparant la carte de Beauchamps-Beaupré (1822) avec la cartographie contemporaine. La plage dessine aujourd'hui une courbe peu prononcée alors que sur les cartes anciennes, elle s'évasait plus largement et plus profondément dans les terres.

L'apport d'alluvions de la mer a modifié l'environnement du ruisseau puis, lors des aménagements successifs de la D 6A qui traverse l'extrémité de la petite plage, là où jadis Henri Renaud passait à pied, les hommes par d'importants encaissements et la construction d'un mur d'enceinte qui englobe par endroit les rochers, ont définitivement emmuré la plage.



73. CROIX-de-VIE (Vendée) - La petite plage de la Pelle à Porteau

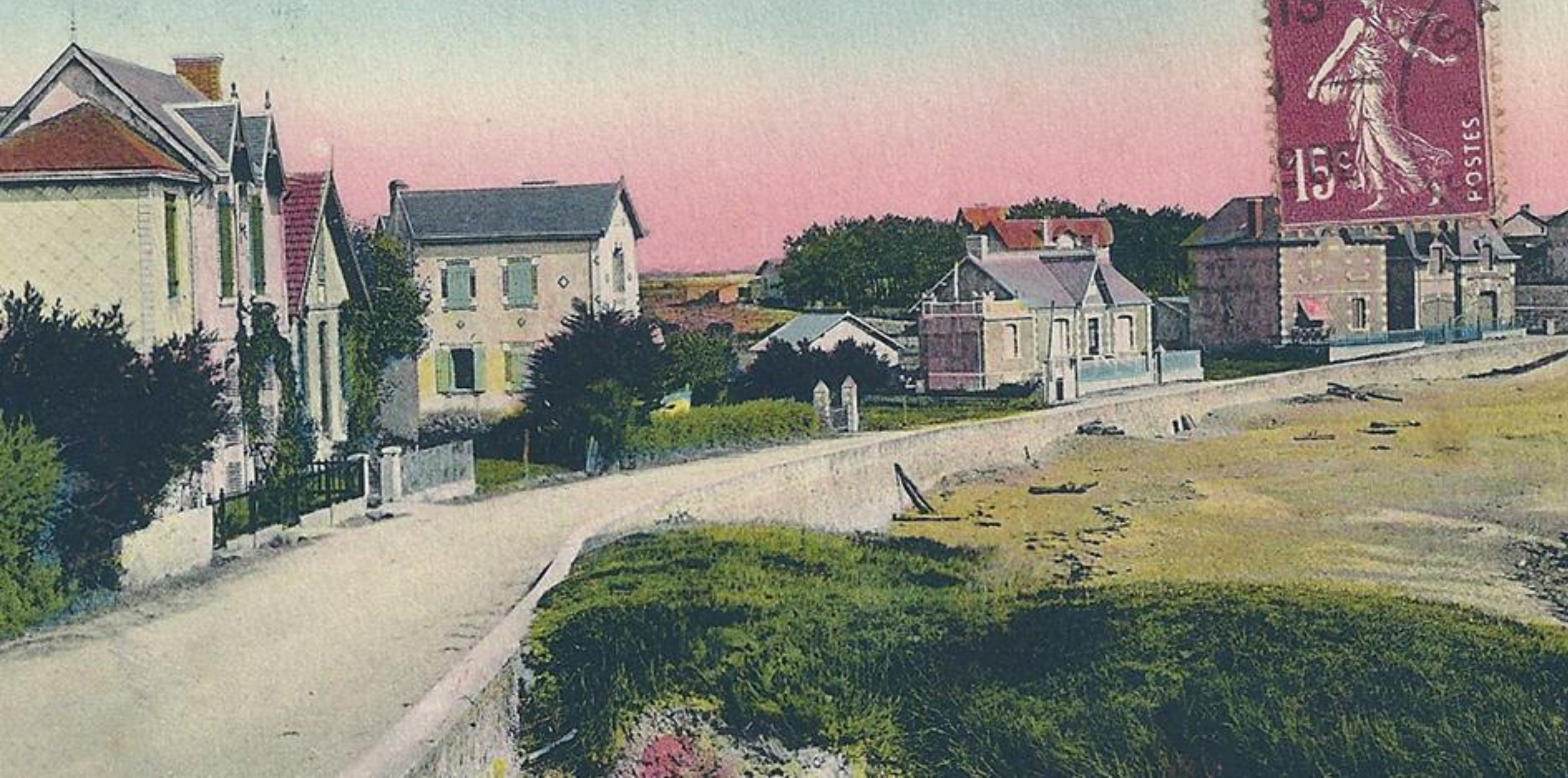
Lorsque nous sommes dans le jardin de la dernière propriété que traverse le ruisseau avant de passer sous la route pour rejoindre la plage, nous sommes à plus d'un mètre au-dessous du niveau de la route.

Les villas ont été construites sur des fondations plus hautes que le rivage afin d'éviter les inconvénients d'une inondation .

Par exemple, un escalier permet d'accéder au « rez-de-chaussée » de la maison (avec sa terrasse et balustres blanches sur le côté) située à gauche de la Villa Esperanto du Professeur Ferdinand Duviard



306. CROIX-de-VIE (Vendée) — Les Chalets de la Pelle à Porteau



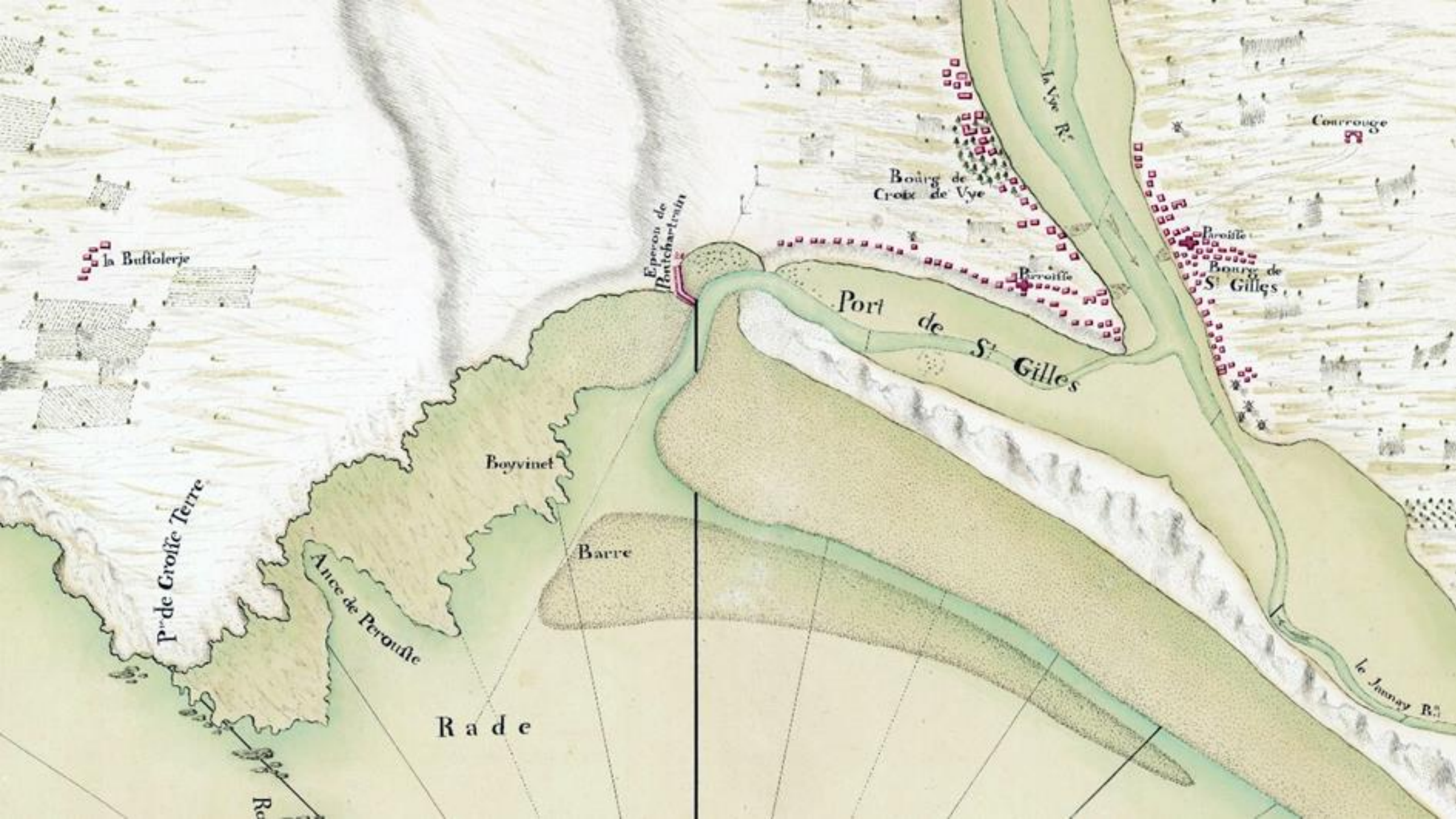
La mère de Ferdinand Duviard, avait fait construire la villa sur la Corniche en 1913 (sous le timbre la maison au volet rouge abaissé). Ferdinand Duviard, qu'une santé éternellement déplorable a fait réformer, prend l'habitude de passer ses vacances à Croix-de-Vie.

« Mon grand-père, Ferdinand Duviard, est venu, dans un vombrissement de sa Simca 8 à l'embrayage malmené, pour m'accueillir à l'arrivée du bateau de l'Île d'Yeu.

Calfeutrés dans l'automobile hermétiquement close, nous prenons la route de Saint-Hilaire et, après le Bout-du-Monde, passons en trombe sur les voies du tortillard pour filer vers Boisvinet, et nous arrêter, dans un hurlement de freins, devant la villa Esperanto, face à la Pelle-à-Porteau. Nous avons, sur ce court trajet, manqué deux accidents mortels, et quatre ou cinq dames trop fessues dans leurs shorts de plage, que mon grand-père se plaît à effrayer secrètement, me semble-t-il, tant leur vulgarité grassouillette lui est insupportable » raconte son petit-fils Dominique Duviard en 1983.

Merveilleux, alors les premiers jours de l'hôte enthousiasmé sur les plages presque désertes. Il n'a eu qu'à sortir le matin de son chalet — un des rares chalets qui s'égrènent, à larges intervalles, entre Boisvinet paisible et la Pelle à Porteau sauvage, solides chalets rustiques, sans architectures basques ou normandes, ni blancheurs provençales (tôt piquetées) — pour trouver devant lui, dans les ondes vert-bleu, le bain solitaire et tonique, ou bien, à travers le dédale des courseaux de marée basses, les crevettes — depuis massacrées et abolies. Un peu plus tard, il s'égarrera dans le dédale des criques rocheuses — sans papiers gras ni estivants — en la seule compagnie du soleil miroitant à la surface des flaques et de la brise inégale et caressante, qui porte les embruns après du goémon et chante à ses oreilles le lointain murmure de la mer basse, qui invite au rêve et à l'oubli. — Il reviendra tantôt, notre novice enthousiaste, par les sommets de la falaise qui ne s'appelle pas encore « corniche vendéenne » et ne recherche pas la gloire de ressembler à un terrain vague en lotissement, hérissé de baraques disparates, mais se contente d'étaler sous le dôme du ciel sa nudité silencieuse ; le vent léger galope sans bruit, et les pavots maritimes ondulent à son passage. Les seules présences qui rappellent les hommes sont quelques tuiles rouges, émergeant derrière des talus, maisonnettes de paysans-marins tapies à l'abri des « terriers » couronnés de tamaris, demeures discrètes et fidèles, en accord instinctif avec le paysage.

Quel appétit, quelle joie forte et paisible le promeneur rapporte d'une telle matinée, et comme la sieste sera douce,



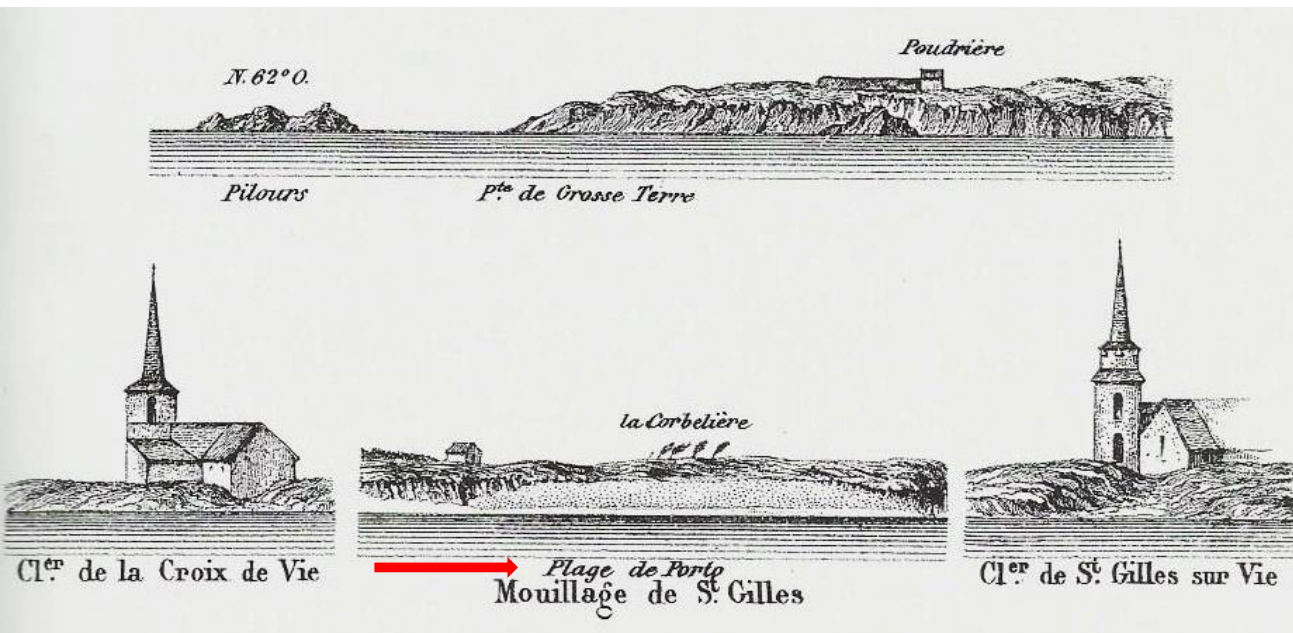
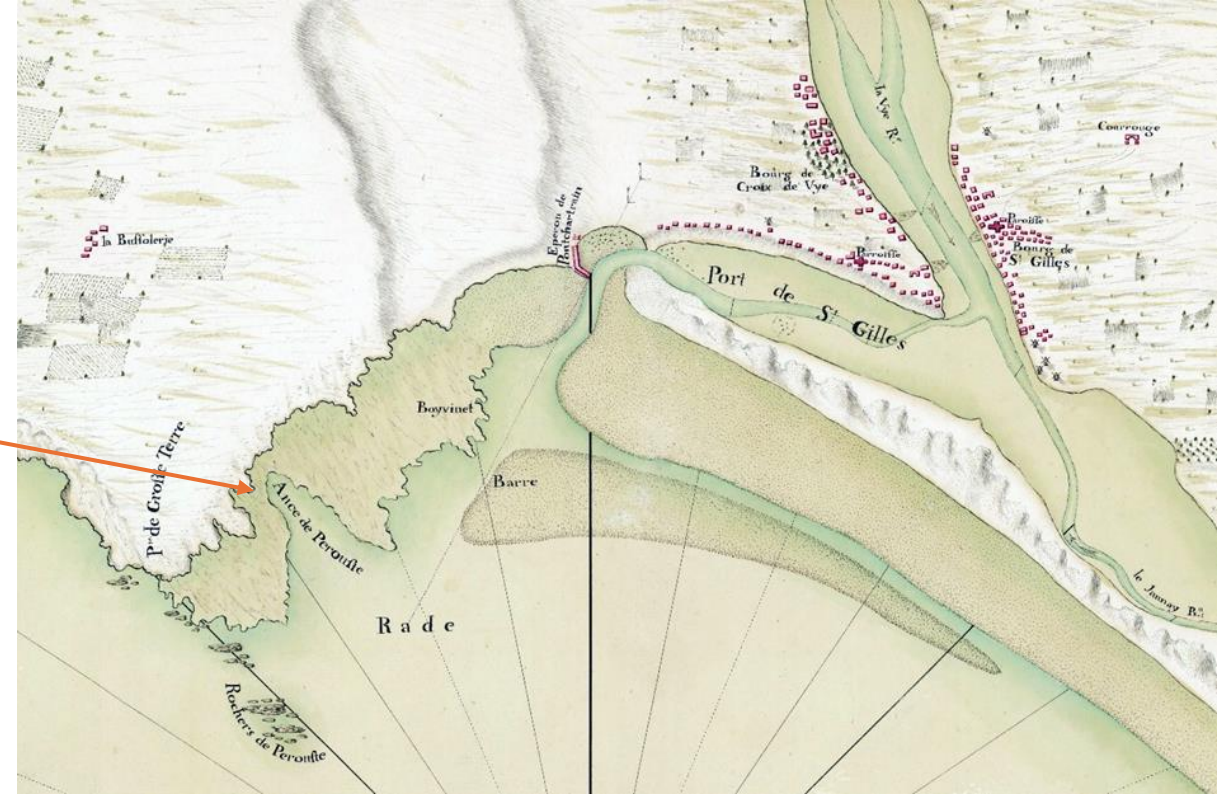
Différentes appellations :

- plage de Porto (1873),
- anse de la Pelle à Porteau,
- anse de Perousse,
- ance (sic) de Perouste sur cette carte de 1788.

C'était la seule plage jusqu'à ce que la belle plage de Boisvinet se forme après la construction de la jetée.

Une plage de repli pour les embarcations.

Nous verrons que la création d'un port y avait été, un temps, envisagée.



C'est avec les arbres penchés des Corbellières, un repère de navigation pour entrer dans le port de Croix-de-Vie et de Saint-Gilles sur Vie

in Pilote des côtes entre la Loire et la Bidassoa 1873
Le Chasse-Marée Réédition 1988



Le chemin vicinal n° 4 du phare à la Pelle à Porteau

6 août 1869 Pétition du conseil municipal de Croix-de-Vie demandant le prolongement jusqu'à l'anse de la Pelle à Porteau de la route en rouge sur la carte de Beauteemps-Beaupré, révisée en 1867.

1886-1888 Achèvement du chemin vicinal n°4, appelé aussi de Chemin de l'anse de la Pelle à Porteau, projet présenté le 30 novembre 1885 et approuvé par décision ministérielle du 30 mars 1886. La dépense, qui s'élève à 7.000 frs sera relevée par les économies qui seront réalisées sur les travaux de fermeture du vide de la jetée de la Garenne.

En 1926, la commune de Croix-de-Vie demande le classement dans la grande vicinalité (autrement dit chemin de grande communication) du chemin vicinal ordinaire n° 4. Le classement définitif ne pourra être prononcé qu'ultérieurement après que la commune aura fait procéder à l'élargissement de la plateforme à 8 mètres et que ce chemin aura été amené dans toutes ses parties à un bon état d'entretien.

1955 Son élargissement et expropriation et empiètement sur la grève, modification du trait de côte. Voir ci-dessous § la départementale D 6A

Voirie & Requalifications



Le chemin vicinal n° 8 entre la Pelle à Porteau et Sion , la D 6A

1899 - Construction du chemin vicinal ordinaire n°8, de l'anse de la Pelle-à-Porteau à Sion, sur une longueur de 2,880 mètres pour un coût de 13 000 Francs.

En 1926, la commune de Saint-Hilaire de Riez demande son classement en grande vicinalité et obtient la même réponse du Conseil général à savoir élargissement et bon entretien du chemin .

1955 Élargissement et redressement du chemin D 6A avec une emprise sur la grève. Dans son rapport, M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées expose que le Chemin départemental N° 6 Annexe, présente à la limite des communes de Croix-de-Vie et de Sion, au lieu-dit "La Pelle à Porteau", une plateforme de largeur réduite, qui par endroits, ne dépasse pas 6 m 50.

Or, cette voie, qui constitue la "Corniche vendéenne", entre Croix-de-Vie et Sion, supporte durant la saison balnéaire, une très forte circulation automobile et est également fréquentée par les piétons et les cyclistes. Aussi serait-il particulièrement intéressant d'en élargir la plate-forme tout en régularisant les courbes du tracé .

En 1956, le Conseil Général a approuvé le devis des travaux d'élargissement et de redressement du chemin départemental N° 6 A, au lieudit "La Pelle à Porteau", qui s'élève à 10 100 000 Frs, et a donné un avis favorable à l'acquisition, par le Département, de 4 parcelles de terrain devant être incorporées au chemin départemental N° 6 A, au lieu-dit "La Pelle à Porteau". Il a autorisé M. le Préfet à signer, au nom du Département, les contrats à intervenir avec Mme Vve Lucas et héritiers, époux Hardy, Mme Vve Groult, Mme Vve Gutwiller, M. Lyot. Il a, en outre, en ce qui concerne les actes de vente dressés pour Mme Vve Lucas, Mme Vve Groult et M. Lyot, décidé de dispenser M. le Préfet de procéder à la formalité de la purge des hypothèques.

AUTRES AMENAGEMENTS NECESSAIRES EN FONCTION DE L'EVOLUTION DU TOURISME : EAU POTABLE, ASSAINISSEMENT, VOIRIES...

- En 1922, l'Etat qui gère les Tramways de la Vendée, ouvre la ligne Bourgneuf à Croix-de-Vie.
- Des expropriations permettent la réalisation de cette ligne de tramway.
- Madame Veuve Brunet de Croix-de-Vie cède au moins 4 ares 13 de son terrain au tènement de la Pelle à Porteau
- Le trafic de la voie métrique a été fermé le 1er octobre 1949.
- 1929 : Création du syndicat de communes pour l'électrification, le siège de ce syndicat est à Saint-Gilles sur Vie, la commune de Saint-Hilaire de Riez y est rattachée en décembre 1929.
- En décembre 1936, création d'une commission réunissant les 3 communes Saint-Gilles sur Vie, Croix-de-Vie et Saint-Hilaire de Riez, pour étudier la possibilité de doter le territoire d'une alimentation en eau potable. Les tuyaux arriveront seulement en 39 et serviront aux Allemands pour installer sur la Corniche une batterie de faux canons.
- Grand chemin rural de Pineau à la Pelle à Porteau : demande de fixation du tracé et demande de la reconnaissance des tronçons de voie publique, ce chemin dessert de nombreux lotissements et pendant la saison balnéaire, la circulation automobile peut être importante.
- Au cours de l'année 1938, on déplore de nombreux accidents de circulation des chevaux. La municipalité demande de cesser d'employer des galets pour l'entretien des routes, les galets étant à l'origine des accidents.
- En mars 1954, le conseil municipal approuve les plans du projet de construction d'un aqueduc à la Pelle à Porteau.
- Approbation du projet de construction de bordures et des égouts collecteurs en bordure du chemin rural numéro 11 de Pineau à la Pelle à Porteau

sont entrepris actuellement par le Département sur le chemin
départemental n° 6 A (Crique Tardienne).

Afin d'assurer la conservation de la chaussée par un
libre écoulement des eaux sur les rives, il paraît nécessaire d'en-
visager la construction de caniveaux bordures le long de la partie
réfectuée, les caniveaux bordures permettraient également la
création de trottoirs sur lesquels la circulation piétonne
s'effectuerait aisément. Il a d'ailleurs été prévu la
possibilité de créer d'un trottoir d'une largeur uniforme
de 2 mètres le long des habitations, et d'un trottoir de
même largeur côté mer.

La construction de caniveaux bordures dans la traversée
des agglomérations est normalement d'initiative communale, le
Département intéressé par la conservation de la chaussée
garantissant une subvention de l'ordre de 50% du montant
des travaux.

La longueur des caniveaux bordures serait de l'ordre de
4600 m, et le montant du projet atteindrait 5.500.000 frs.
L'étude du projet et la surveillance des travaux pourraient
être confiés au Service des Ponts et Chaussées.

Après avoir vu cet exposé, le Conseil décide :

- 1° de faire procéder à la construction de caniveaux bordures
le long du chemin départemental n° 6 A (route de Crique)
sur une longueur d'environ 4.600 m,
- 2° de confier au Service des Ponts et Chaussées l'étude
du projet et la surveillance des travaux.

Il est entendu que cette mission s'accomplira dans
les conditions déterminées par la loi du 29 Septembre
1948 et les arrêtés ministériels des 4 Mars et 28 Avril 1949,
et en particulier l'article 4 de l'arrêté interministériel du
4 Mars 1949 relatif à l'exonération pécuniaire et dédomne
première aux articles 1492 et 1490 du Code Civil.

Construction de caniveaux-bordures-trottoirs et égouts collecteurs en bordure
du Chemin Rural n° 11 de Pineau à la Selle à Porteau

M. le Maire présente au C.M. les pièces du projet dressé par le
Service des Ponts et Chaussées pour la construction de caniveaux-bordures-
trottoirs et égouts collecteurs le long du Chemin Rural n° 11 de la Selle
à Porteau à Pineau.

Le Conseil après en avoir délibéré, approuve le projet
~~et décide~~ que le financement des travaux sera assuré au moyen d'un
emprunt ~~et demande la participation du département aux frais de ces travaux~~
dont le montant s'élève à 1.650.000 francs.

Vu et approuvé.
Les Sables d'Olonne, le 15-3-94.

Le Sous-Prefet.
Signé: P. Maury.

Lu et approuvé
pour être annexé à notre
arrêté de ce jour.
Les Salles d'Olonne, le 14.9.88.
Le Sous-Préfet
signé: R. Mayer

Construction du C. R. R. n° 11. Acquisition de terrains.

M. le Maire expose qu'en vue de la Construction du Chemin Rural n° 11. de Quincan à la Celle à Porteau, dont la fixation de trace et l'ouverture ont été approuvées par Monsieur le Préfet de la Vendée le 11 avril 1981, il y a lieu d'acquiescer une parcelle de terrain appartenant à M. Lucas Jean.

Ce dernier consent à vendre son terrain 600 fr. le mètre carré soit pour une superficie de 150 m² → 90.000 fr.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal décide d'acquiescer cette parcelle pour la somme de 90.000 fr.

La somme nécessaire sera prise sur les crédits affectés aux Chemins Ruraux.

Autorise Monsieur le Maire à passer les actes nécessaires.
Demande à être dispensé des formalités de purge de hypothèques

1958, acquisition d'une bande de terre pour ces travaux de voiries à la Pelle à Porteau :

Acquisition d'une bande de Terrain

M. Le Maire expose qu'en vue de la construction des caniveaux bordures trottoirs et égouts à la Pelle à Porteau, il y a lieu afin de ne pas empiéter sur la route d'acquies une petite bande de terrain appartenant à M^{me} Gutzwiller se déclare vendeuse au prix de 10 le mètre carré.

Le Conseil, après en avoir délibéré, considérant que le prix du terrain n'est pas surfait et que la réalisation du projet nécessite cette acquisition, autorise M. Le Maire à traiter avec M^{me} Gutzwiller sur la base sus. indiquée et commet M^e Duiron, Notaire à Croix de Vie pour rédiger les actes.

Demande à Monsieur le Sous-Prefet, que cette acquisition

Le 5 avril 1954, adjudication de la construction d'un aqueduc à la Pelle à Porteau. Le 12 avril, adjudication des caniveaux, bordures et égouts collecteurs à la Pelle à Porteau

16 janvier 1955, le Maire présente au conseil municipal des plans établis pour la construction de caniveaux, bordures, trottoirs et égout collecteurs le long du CD 6A à la Pelle à Porteau et explique que, vu l'importance de la circulation en été, le département a décidé d'élargir cette route et qu'il serait nécessaire, en vue d'assurer la sécurité des Piétons, de créer **des trottoirs sur lesquels ils seraient tenus de marcher** ce qui implique aussi la construction de caniveaux-bordures et d'égouts collecteurs.

1957 Les délibérations du conseil municipal se poursuivent au sujet des caniveaux CD 6A le long de la Corniche vendéenne

En 1957, le conseil municipal souhaite mettre fin à la distribution quasi kafkaïenne du courrier.

Nous savons que les maisons de l'Avenue de la Pelle à Porteau sont d'un côté à Croix-de-Vie, de l'autre côté sont situées à Saint-Hilaire de Riez.

Le courrier pour les habitants de l'Avenue de la Pelle à Porteau, et des rues adjacentes y compris les Bussoleries est porté par le facteur de Croix-de-Vie.

Hormis les résidents, la plupart des touristes ne savent pas distinguer les deux communes. Du courrier qui doit être distribué par Croix-de-Vie, arrive à la Poste de Saint-Hilaire et inversement.

Chacun des deux bureaux de poste doit réacheminer le courrier l'un vers l'autre. Des retards excessifs, du courrier perdu excèdent les usagers et les administrations.

répondant aux exigences du service postal, est amené à rappeler à l'Administration des P.T.T. que la desserte des Quartiers de la Pelle à Porteau et des Bussoleries par le Bureau de Poste de Croix-de-Vie, apporte de troubles dans l'ordre normal de distribution du Courrier et que notamment

- 1°) des transmissions journalières de courrier doivent avoir lieu de Saint-Hilaire de Riez à Croix-de-Vie pour tout le courrier adressé à Saint-Hilaire de Riez et distribué par Croix-de-Vie.

- 2°) Les demandes de renseignements et les lettres administratives sont à tout moment adressées en Mairie de (Saint-Hilaire de Riez pour attribution) Croix-de-Vie qui doit les transmettre en Mairie de Saint-Hilaire de Riez pour attribution.

- 3°) Enfin, la confusion est encore bien plus grande car les habitants, faisant adresser leur courrier à Croix-de-Vie, s'adressent à la Mairie de cette Commune pour toutes les formalités qui les intéressent, il s'ensuit des erreurs, des complications, et des mécontentements justifiés.

Considérant ensuite que le Bureau de Poste projeté pourra répondre à plus d'exigences qu'il n'en fait actuellement et que de gros sacrifices seront consentis pour l'aménagement de ce Bureau.

Que la majorité des habitants de la Pelle à Porteau et des Bussoleries sont favorables au rattachement postal à Saint-Hilaire de Riez.

Décide, en conséquence, de demander à l'Administration des P.T.T. de bien vouloir procéder au rattachement de la Pelle à Porteau et des Bussoleries au Service postal de Saint-Hilaire de Riez en compensation de l'effort financier que la Commune s'apprête à consentir.



Tableau signé Yvon Dieulafé

Les terrains compris entre la côte de l'Atlantique et une ligne imaginaire passant à 10 mètres du sommet de la falaise depuis la Petite Anse de la Parée jusqu'au lieu-dit la Pelle-à-Porteau sont inscrits au nombre des monuments naturels classés (1926).



Projet de création d'un port dans l'anse de la Pelle à Porteau.

Le Conseil général émet le vœu lors de la séance du 25 août 1886 qu'un projet de port soit étudié dans l'anse de la Pelle à Porteau. Une simple jetée circulaire, qui protégerait les bâtiments et les bateaux de pêche contre la grosse mer du sud-ouest, suffirait pour rendre l'accès de ce port facile au commerce et au service des postes de l'île d'Yeu, ce qui donnerait au chemin de fer de Saint-Gilles un accroissement de trafic.

Ce vœu a fait l'objet d'une décision de M. le Ministre des Travaux publics, en date du 8 juillet 1887, dont voici les termes :

« L'anse de la Pelle à Porteau est limitée à l'ouest par les roches de Pilours, sur lesquelles on pourrait facilement construire une jetée d'environ 500 mètres. Cette jetée se trouverait orientée comme la jetée Saint-Nicolas du port des Sables d'Olonne ; il faudrait donc lui donner à peu près les mêmes dimensions, et la dépense, facile à calculer d'après ces bases, s'élèverait à 1 100 000 francs.

« L'ouvrage ainsi construit protégerait l'entrée du port de Saint-Gilles-sur-Vie ; mais il ne pourrait, en tout temps, donner un abri aux bateaux de pêche qui voudraient s'y réfugier, attendu que, même en plaçant le couronnement du parapet à 4 mètres au-dessus des hautes mers d'équinoxe, les paquets de mer, soulevés par les vents d'ouest et de sud-ouest, franchiraient le parapet et viendraient submerger les barques derrière la jetée .

« Dans ces conditions, la dépense considérable à faire ne serait pas proportionnée à l'importance des services à attendre de l'ouvrage dont l'exécution est demandée.

« Par ces motifs et conformément à l'avis des Ponts et Chaussées, j'ai reconnu que le vœu du Conseil Général de la Vendée n'était, quant à présent, susceptible d'aucune suite.

L'entrée des ports de Croix-de-Vie et de Saint-Gilles était instable

Avant la création des quais, les navires s'échouaient sur le sable et les opérations de chargement et de déchargement se faisaient quand l'estran était à sec.

Dans les premiers jours de mai 1865, un accident vint attirer l'attention de l'Administration supérieure au moment où la pêche de la sardine était déjà en pleine activité.

Le chenal extérieur se déplaça vers le Sud.

Les embarcations, pour entrer ou sortir, étaient obligées de prendre la lame par le travers sur une longueur de plusieurs centaines de mètres.

Le mal était aggravé par une réduction de la profondeur.

Lorsque du large on voyait la mer briser à blanc sur toute l'étendue du chenal extérieur, on pouvait dire, sans être taxé d'exagération, que l'entrée du port n'existait plus.

Il se produisit plusieurs sinistres avec mort d'hommes.

La sortie de la flottille de pêche devint presque impossible, et la population maritime de Saint- Gilles fut menacée dans ses moyens d'existence

Projet en 1892 de la construction d'une estacade dans l'anse de la Pelle à Porteau

« Considérant que, dans le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie,

le débarquement des thons et de la sardine subit un retard très préjudiciable aux intérêts des pêcheurs et des fabricants de conserves, pendant le temps de la basse mer

et du courant de jusant ; qu'il importe d'apporter une amélioration à cet état de choses désirée par la population, dans ce but, les soussignés G. Guillemet, A. Voisin, A. Batiot, Urbain Soullard, de Baudry d'Asson, Bourmaud, A. Brémaud, proposent au Conseil général de faire étudier un projet

d'estacade de 350 mètres de longueur, sur 2 mètres de largeur, à établir dans la baie de la Pelle à Porteau,

la dépense devant être couverte partie par la municipalité de Croix-de-Vie et partie par le Département et l'Etat .

1680 Une estacade permettait le passage d'une gabarre entre Croix-de-Vie et Saint-Gilles

Noirmoutier 1902 



Toponymie : la Pelle à Porteau

Si nous devons tenir compte de la déformation morphologique de la côte depuis plusieurs siècles,
nous devons également prendre en compte, les modifications phonétiques et orthographiques parvenues jusqu'à nous
depuis les séjours des Gaulois et des Celtes, des Romains, des Vikings etc. qui nous ont laissé des noms de lieux...



Première hypothèse :

La Pelle à Porteau, ce nom provient du ténement éponyme qui longe la route de la Corniche à partir du ruisseau des fosses du pré clos.

Nous savons que « Porteau » signifie entre autres « havre », entrée du port ; dans ce cas « pelle » indiquerait la distance par rapport au havre.

Pell, adverbe : loin, éloigné ; fréquent dans les toponymes au superlatif : pella, le plus éloigné . « Pella Porteau », le ténement est le plus éloigné de l'entrée du port

Pell, loin, éloigné , longuement, tant de la durée du temps que de la distance des lieux. Pellfo, il y a loin, et il y a longtemps. Pell-Kent, longtemps avant, loin devant. Le superlatif Pella, ar-Bella, le plus loin, le plus éloigné. Pellder, éloignement.

Le verbe, qui en est formé, est Pella, écrit dans les vieux livres. Pellaf, Pellhaf, éloigner, allonger.

Un exemple : Plomar'ch pella, un endroit le plus éloigné de Plomar'ch (dans les environs de Douarnenez).

LE SYSTEME DE PRODUCTION

Visiblement, l'implantation des cuves à salaison de Plomar'ch Pella a été en grande partie dictée par la présence d'un ruisseau et d'une grande étendue sableuse (la plage du Ris) à proximité. Le sel, dont l'usine était grande consommatrice pour conditionner le poisson, était obtenu par lavage du sable à l'eau douce.

Un seul des édifices de l'ensemble à salaison était destiné à la préparation du poisson. Il est situé au centre du vallon (1) et visible dans la falaise depuis la plage du Goret. Le poisson y était vidé, lavé et coupé avant d'être acheminé vers les trois autres bâtiments. On préparait également ici les divers condiments de garum (sauce) constitués d'abats et de poissons refusés à la salaison.

Les trois autres édifices répartis dans le vallon et sur les hauteurs servaient au stockage et au conditionnement. Les deux édifices supérieurs (2 et 3) comportent chacun six cuves étanches enduites d'un mortier de tulleau et disposées en équerres. Le grand édifice restauré (4) dans le vallon mesure 30m sur 18m. Il est divisé en quinze cuves toutes desservies par un large couloir. Dix d'entre elles sont enduites d'un mortier d'étanchéité pour le stockage du poisson salé et du garum et cinq sont laissées en pierre apparente pour le stockage du conditionnement et du produit fini. L'ensemble de la production était exporté dans l'Empire par voie maritime et terrestre.

Plomar'ch pella, dans les environs de Douarnenez

Aliment stratégique pour les légions de Rome, la sardine bleue se retrouve à l'origine d'une romanisation de la région de Douarnenez.

Les Romains s'approprient la technique de pêche des Osismes, le peuple gaulois installé en péninsule armoricaine depuis des siècles, et bâtissent au I^{er} et début du II^{ème} siècle, les établissements romains de Plomar'ch Pella destinés à la préparation du poisson, à son stockage et son conditionnement.

Le garum, condiment à l'époque très apprécié des légionnaires rappelle le goût du nuoc-mâm, était confectionné à partir de sardines fermentées en salaisons, ou d'autres poissons.

Relativement bien conservé, puis, récemment et intelligemment restauré, le site révèle la remarquable activité romaine de pêche et de conditionnement du poisson.

On peut se demander si les Romains ont pêché la sardine en Vendée ?

Seconde hypothèse :

Le nom provient de la côte, de la plage et ses rochers, et par métonymie dénomme le ténement éponyme.

La grève offrait la possibilité d'un repli lorsque l'entrée du port était devenue impossible, principalement à cause des mouvements du sable dans la baie.

La plage de Boisvinet n'a existé qu'après la construction de la digue dont l'un des rôles était de limiter la formation de bancs de sable à l'entrée du port.

Le verbe Appello est naturellement formé de A et de Pell, et l'on n'appelle que ceux qui sont éloignés .

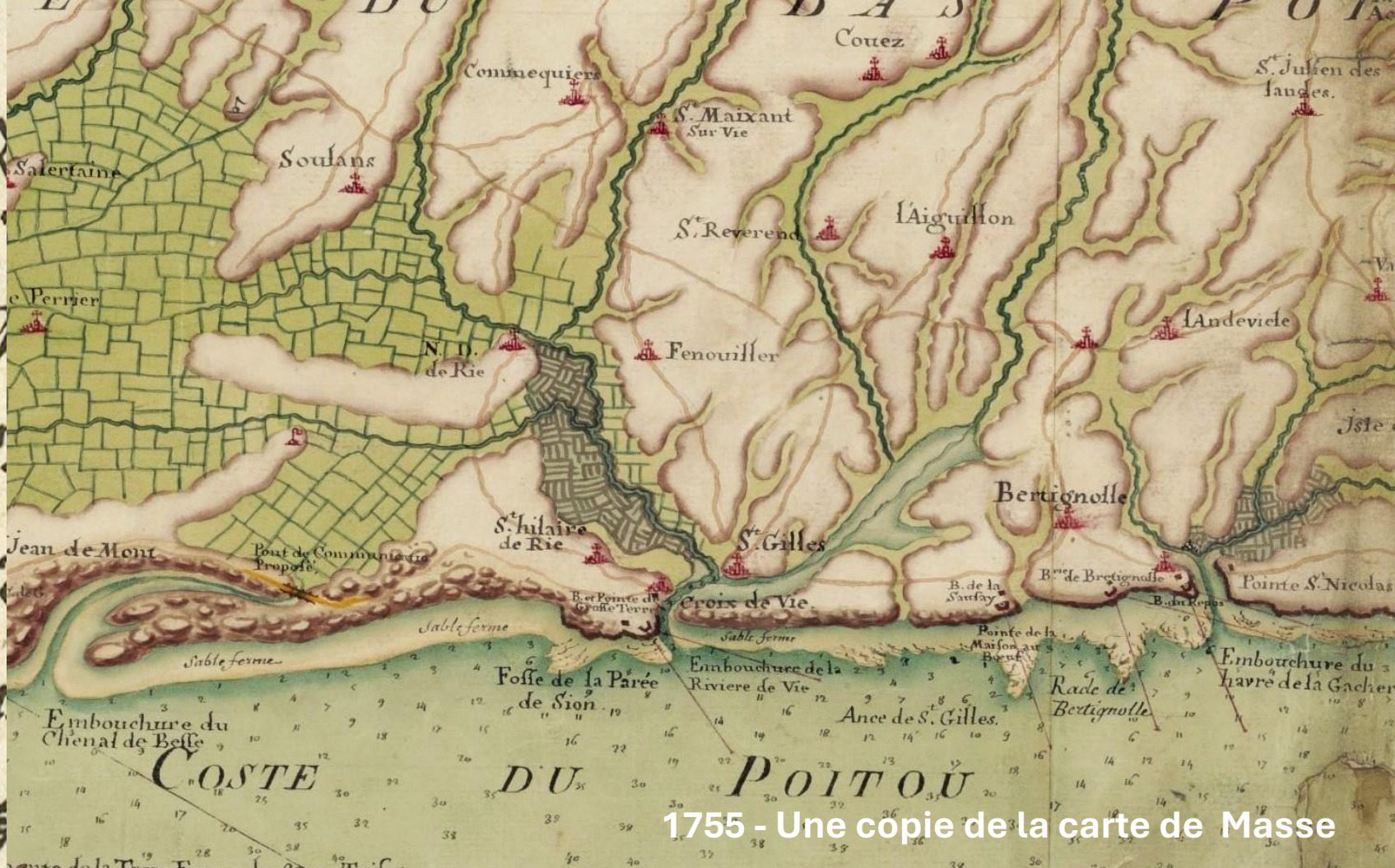
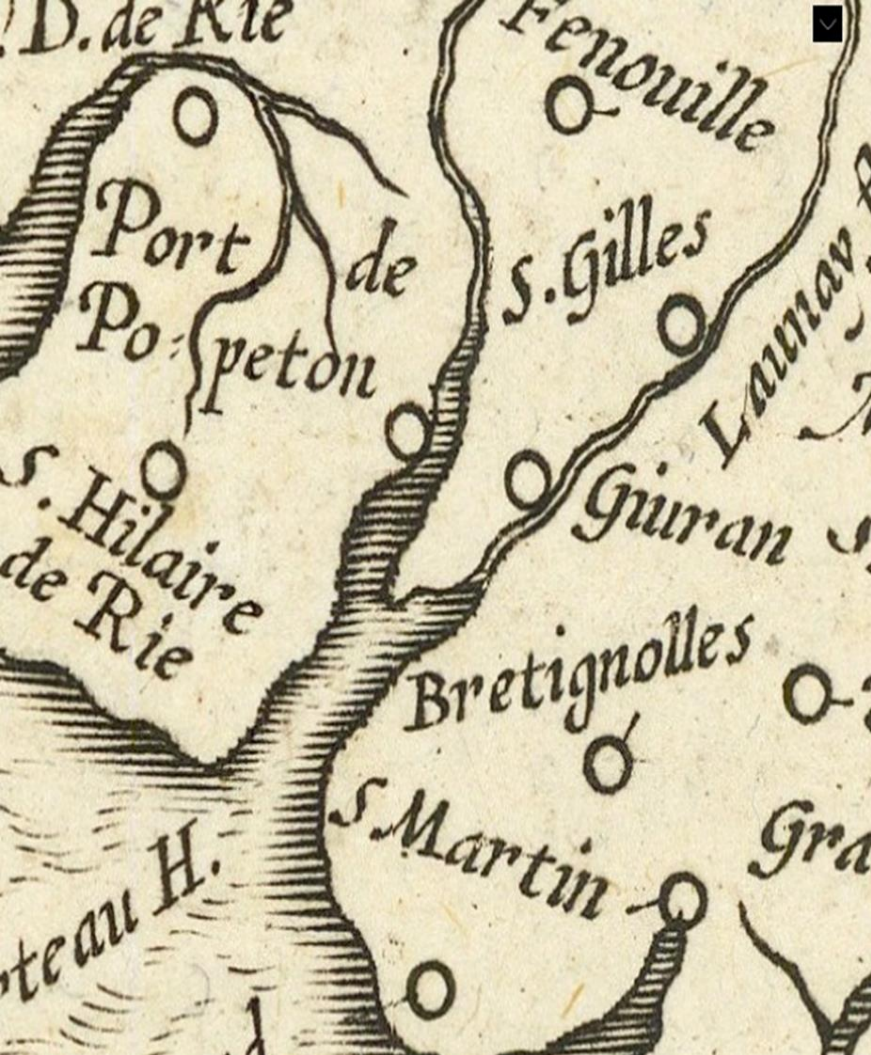
Appello : Aborder, arriver, mouiller l'ancre, donner fond, prendre port, prendre terre, débarquer. On met les noms de petit lieu à l'accusatif sans préposition, ceux de grand lieu avec la préposition ad.)

Exemple : Appellere Sicilia, Aborder, prendre terre, débarquer en Sicile.

Appello ad scopulos, Echouer, Heurter contre les rochers, donner dans les écueils.

Appello ad oris Arriver sur les côtes.

Appello Porteau ? aborder, débarquer dans le havre ?



1755 - Une copie de la carte de Masse

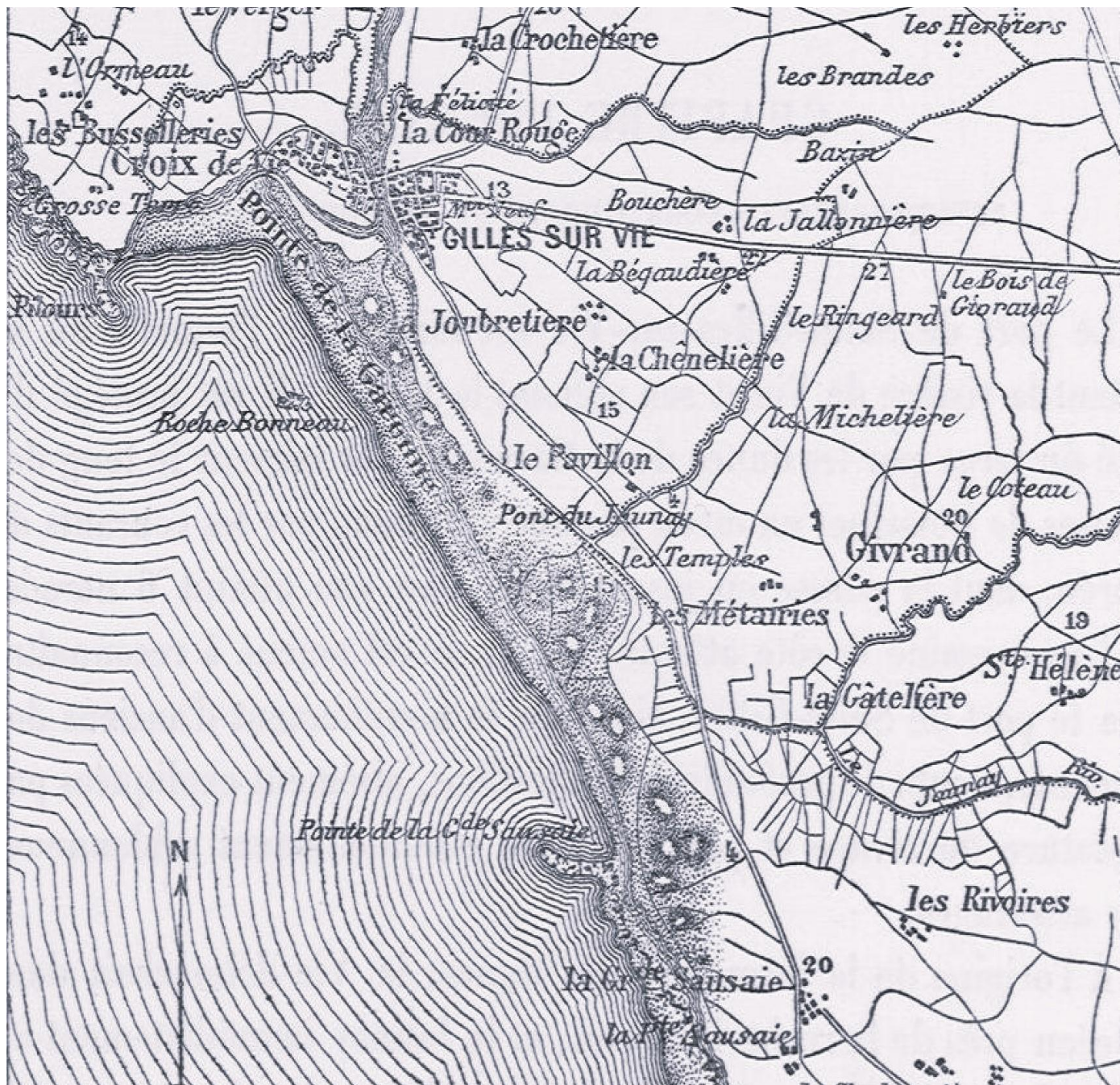
Sur la carte d'Etienne (1553) figure le havre de Saint Gilles, s'avancant fort avant dans les terres. Les cartes de Mercator (1560) ; Bouguereau (1579), Hondius (1590) et d'autres qui sont du XVIe siècle, indiquent, à l'embouchure du Jaunay et de la Vie, l'estuaire le plus large et le plus profond de toute la côte sous le nom de Porteau . Saint-Gilles est mal positionné.

« Si l'on examine la côte attentivement, on est amené à reconnaître que le port de Saint-Gilles, ainsi que le mentionnent d'anciens documents, a subi de profondes modifications, aisément expliquées par l'ossature du rivage et par la nature essentiellement sablonneuse des atterrages.

A l'origine de la formation des dunes, la Vie débouchait dans l'Océan près de la roche Bonneau, et le Jaunay immédiatement au Nord du massif de la Sausaie. Les grandes ondes du large, qui, grâce à leur direction à peu près constante, impriment aux alluvions soumises à leur action une translation du N-O vers le S-E dans les petites profondeurs, se déforment près de Grosse-Terre, pivotent autour de Pilours et s'épanouissent dans l'angle rentrant qui forme la rade de Saint-Gilles.

Il en résulte que la lame et les sables qu'elle pousse devant elle viennent de l'Ouest près de la roche Bonneau, du S-O près de l'entrée du port, du Sud près de l'anse de la Pelle-à-Porteau. Cet effet est local, et au Sud de la roche Bonneau le mouvement parallèle à la côte reprend sa régularité, légèrement troublée toutefois par la pointe de la Sausaie, qui agit comme un épi. »

Ces quelques indications suffisent pour expliquer les désordres qui se sont produits à l'embouchure de la Vie et à celle du Jaunay. Les alluvions sableuses se sont accumulées au nord de la Sausaie, fermant complètement le petit estuaire du Jaunay, repoussant vers le nord l'entrée du port de Saint-Gilles, jusqu'à ce que les courants de marée fussent assez intenses pour contenir les sables apportés par la mer et assurer un passage aux eaux de flot et de jusant.





Les courbes en rouge sur la carte de droite (du 18^{ème} s.) configurent très approximativement la représentation du havre de Saint-Gilles perçue au 16^{ème} s. (carte de gauche). La mer recouvrant autrefois plus d'espace, là où les alluvions ont constitués les marais. Alors à l'époque gallo-romaine, la Pelle à Porteau a pu être un mouillage. Appello Porteau ?

Troisième hypothèse :

Des pieux (pels) sont alors plantés pour amarrer les embarcations .

Pel : XIIe siècle, pel, peus. Pieu, poteau, échalas. Issu du latin palus, de même sens, lui-même dérivé de pangere, « enfoncer, ficher en terre ». Longue pièce rigide et droite de bois, de métal, de béton, qu'on enfonce dans le sol pour divers usages. Planter, ficher des pieux en terre. Les pieux d'une clôture. La fondation sur pieux d'un bâtiment. Pieu d'amarrage, fixé dans la berge ou sur le quai et servant à l'amarrage des bateaux. Nous avons aussi : Pal, paladel, bâton, pieu, piquet ; palée lieu fermé de pieu

Les pieux pourraient être ces piliers, ces rochers de Boisvinet à la Pelle à Porteau qui ne portent aucun nom alors que de la pointe de Grosse Terre à Sion, les rochers en ont tous un.

Et de « pel » par métathèse on passerait à « pil » de Pilours ?

Les parlers d'origine celtique, gauloise, romaine pour ne citer que ceux-là, se sont mélangés et modifiés au gré prononciations locales. Le patois vendéen offre une infinité d'exemples de métathèses qui sont des altérations d'un mot ou d'un groupe de mots par déplacement, interversion d'un phonème, d'une syllabe...

Quittances délivrées à Guérinneau, fermier général de Rié, pour trois gros bois pour être plantés au-devant du vieux et nouveau quai, au lieu de Croix-de-Vie, paroisse de Saint-Hilaire de Rié, pour attacher les vaisseaux qui entrent et sortent en havre dudit Croix-de-Vie, 28 décembre 1671.

Quatrième hypothèse, plausible ?

Pel : Echalas d'une vigne, d'une clôture ; Pel de vigne (1389) ; rempart, palissade .

Sur cette carte d'Etat-Major de 1845 (IGN), les zones en rose clair montrent les plantations de la vigne.

2^e [Echalas d'une vigne, d'une clôture : • *Pel* de vigne. • (JJ. 137, p. 29, an. 1389.)] — • La douairière est tenue d'entretenir les maisons, dont elle jouyt par douaire, de *pel*, verge, couverture, fermeure et menues reparations. • (Cout. Gén. t. I, p. 720.) — • Tout ce qui touche les potteaux, paillogages, volages, *pel*, lattes, placquages cloux et autres choses que l'on dit clôture, se paye par les propriétaires des dits deux heritages contigus. • (N. C. G. II, p. 989.) — • Fagots estoffez de *pelz*. • (N. C. G. II, 149.) — 3^e Rempart, palissade :

Tost lor firent l'asaut guerpir
Et pour monstrier leur hardement
Firent tout pour penseement
Du *pel* abatre une joëe
Qui tuit porent véer l'entrée. (Rou, p. 264.)

Mossereul a bien clos, enforchié et fermé
De *pel* à herichon, de mur et de fossé
Puiz l'a d'ommes garni et d'armes et de blé. (Rou, p. 68.)

In Dictionnaire historique de l'ancien langage françois
ou Glossaire de la langue françoise depuis son origine
jusqu'au siècle de Louis XIV · Volume 8



Arguments d'une discussion finale :

Il est impossible de déterminer d'une manière certaine la signification de « **la pelle à ...** » ; néanmoins « pella » qui indique l'éloignement semble pertinente.

Quant aux propos du Docteur Marcel Baudouin, son explication est une vanne (!)

La vanne c'est déclarer qu'un certain Porteau laissait sa pelle sur la plage : « Tiens, c'est la pelle à Porteau ».

Le Dr Marcel Baudouin a semble-t-il donné des explications variées, explications que l'on retrouve dans diverses publications, ou dans les propos rapportés par les uns et les autres, pour lesquelles une recherche approfondie serait nécessaire.

L'existence d'une vanne au niveau du ruisseau des fosses du pré clos semble devoir être admise.

Aux temps anciens, ce ruisseau était plus profond que ce qu'il est aujourd'hui.

Au croisement de la rue Lyot et de l'avenue de la Pelle à Porteau, une maison a été bâtie sur des fondations profondes de 7 m, et on a trouvé à proximité de la vase à 9 m de profondeur ➡ Indices de la profondeur du ruisseau il y a plusieurs siècles ou décomposition du schiste en argile ?

On peut imaginer une vanne installée, soit pour retenir l'eau douce comme le suggère Marcel Baudoin, soit pour entraver la montée de la mer à chaque marée.

Cette vanne était ce qu'on appelle une vanne-pelle.

Cette sorte de vannes encore produite désormais en métal, était en bois autrefois comme celle de l'étang de La Toueille dans le département de la Creuse sur les communes de Grand-Bourg et de Bénévent-L'abbaye. Cette pelle mesure 9 m de long.

Les anthropologues s'intéressent aux légendes pour entr'apercevoir le passé. Et ce que l'on dit depuis plus d'un siècle sur la Pelle à Porteau est entré dans la légende.

Alors pourrait-on dire que ce genre de pelle était la Pelle a un dénommé Porteau qui aurait possédé des terres et le ruisseau de ce tènement et suivre l'avis du Dr Baudouin ?



**Vanne- Pelle
de 9 m de long**

Etang de La
Touaille
sur les
communes de
Grand-Bourg
et de
Bénévent-
L'abbaye

Département de
la Creuse



« Les écluses de viviers »

c'est une autre possibilité d'entrevoir l'origine du toponyme « Pelle à Porteau »

— 150 —

Auprès de Saint-Gilles-sur-Vie, les viviers de Sion et de Bretignolles, aujourd'hui désignés sous le nom d'*écluses*, ont une origine qui se perd dans la nuit des temps ; aussi je ne crains pas de dire qu'ils ont été établis à l'exemple de ceux des Romains, sinon par eux, et sur les mêmes rochers. Ils sont construits sur les plans de l'intelligente description de Columelle, et les roches entassées en forme de muraille pour retenir les poissons, leur ménagent des retraites et des détours capables de conserver les meilleures espèces connues.

Ernest-Serpeau DELIDON Notaire à Saint-Gilles-Sur-Vie, dans l'Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, en 1872

Examinons une autre explication donnée par le Dr Marcel Baudouin :

« la Pelle à Porteau était l'écluse du petit port (portellus) »

Dictionnaire des Antiquités romaines et grecques - Anthony Rich 1859 :

« Les Grecs et les Romains paraissent avoir construit leurs ports sur le même plan. Ces ports se composaient d'un bassin extérieur (avant-port), avec un ou plusieurs bassins plus intérieurs, plus enfermés dans les terres et se rattachant par un chenal à l'avant-port. Ces ports sont presque toujours situés près de l'embouchure d'une rivière ou dans une crique formée par la mer.

L'entrée du port est protégée par un brise-lames en tête de la jetée. La jetée était construite sur arcades, pour combattre la tendance naturelle des ports artificiels à se remplir de galets et à s'ensabler ; assez de calme étant établi dans l'intérieur du port au moyen d'écluses adaptées aux piliers de ces arcades »

L'abbé Richard (1901) imaginait un port à la Pelle à Porteau !

Il est possible de faire l'hypothèse qu'un port avec des écluses fut construit par les Romains, l'entrée de la Vie étant parfois obstruée par les bancs de sable instables,

D'autres écrits du Dr Baudoin nous emmènent plus loin dans le temps.

Les moulins à marée étaient nombreux en Vendée au Haut Moyen-Age :

- deux moulins à eau de mer à Talmont en 1049,
- un à la **Pelle à Porteau**,
- l'autre **aux Pelles des Bussoleries** avant le XIIIème siècle, quand Saint-Hilaire de Riez était un île

Pelle = l'écluse, la vanne et

Porteau = le havre

Oublions donc la vanne, la pelle de Monsieur Porteau.

B. Tant qu'aux *Moulins à eau de Mer*, (1) ils étaient jadis fréquents en Vendée, au *haut Moyen-Age*, même avant 1006 !

Deux sont connus à *Talmont* pour 1049.

Il y en avait deux, jadis, à *Sidun* (Sion-St-Gilles-sur-Vie), à la *Pelle à Porteau* et à *Pelles-des-Bussoleries*, avant le XIII^e siècle [Pella. vanne sur cours d'eau]. — Un autre moulin à eau de mer existait à Bouin, en 1827 et on connaît le moulin du Prieur à Noirmoutier, qui était à eau de mer.

En 799, à Aurillé, commune littorale de l'Océan, jadis, il y avait deux moulins ; ils ne pouvaient être alimentés qu'à l'eau de mer.

MARCEL BAUDOUIN.

(1) M. BAUDOUIN — *Molendinum Maris*. *Int. des Cherch. et Cur.*, 1909, 10 juillet, n° 1225 ; 30 décembre, n° 1242, p. 993.

In L'Intermédiaire des chercheurs et curieux
1925

Conclusion

On appelle aussi *pelle*, ou *palle*, la bonde d'un étang, & ce qui sert à arrêter l'eau dans les biez du moulin, ce qu'on lève pour faire écouler l'étang, ou pour faire tomber l'eau sur la roue. **Pella.** On les appelle en quelques endroits, les lançoirs. Ils sont faits en forme de *pelles*; mais ils ont double manche.

in Dictionnaire universel français-latin dit dictionnaire Trévoux 1771

Pelle à Porteau, la pella porto, c'est d'après Henri Renaud, la porte du port !

Et pour Marcel Baudouin, c'était une pella, c'est-à-dire une écluse à porte de bois, une pelle en français, une palle en patois vendéen.

Or dès 1771, la définition de PELLA était donnée par Trévoux

Des lieux-dits dénommés La Pelle ou La Palle

A Grues (85) et Charron (17)

les toponymes La Palle font allusion à la porte

mobile des vannes sur les canaux,

forme poitevino-saintongaise du français pelle



Une agitation fébrile, mais très organisée, régnait dans la cour des bâtiments situés à la pelle de l'étang de Morat. C'était jour de pêche après avoir vidé le plan d'eau qui n'avait pas pu l'être l'an dernier.

Lieu-Dit La Pelle

Le port de La Pelle à Marsilly

La PELLE, près de Saint-Bonnet-Tronçais, Allier
entre Bourges et Montluçon, l'étang de Tronçais
créée en 1789 pour le besoin des forges

LIEU DIT LA PELLE DE COUSSAN à MARMANDE

Lieu-Dit Pelle, ville HAURIET

Lieu-dit LA PELLE à Charvonnex

Lieu-dit PELLE CUL à Murens

Lieu-dit LA PELLE Tiviers

Lieu-dit LA PELLE Charvonnex

Lieu-dit Pelle Chien, 86230 Saint Gervais les Trois Clochers

Lieu-dit la pelle à four Champfleury

Lieu-dit La Palle

La Palle 85560 Longeville-sur-Mer

La Palle à Grues

Lieu-dit La Palle à PONTGIBAUD

Lieu-dit LA PALLE à Cottance

Lieu-dit LA PALLE à Saint-Just-Malmont

La Palle - Saint-Geniez d'Olt et d'Aubrac

Vieille Palle, 17230 Charron

LA PALLE à Charron, CREUSE

La Pale, la Palle à Curan (12410)

La Palle à Vix

Abbaye Barbatre Heys
L'Isle de Dieu
L'Isle de Dieu
L'Isle de Dieu
OCEAN

Question subsidiaire : **havre et portus, peu ou prou synonymes ?**

Sur cette carte de 1659, nous lisons « *Besse H, Gachère H, Olonne H, Talmont H* ». Mais pour le port de Saint Gilles, le géographe a noté **Porteau H** (H pour Havre) comme s'il fallait comprendre « **havre d'un port nommé Porteau** » sans autre nom de lieu ?

Cette dénomination particulière **Porteau H** sera examinée ci-dessous avec l'apport des documents et hypothèses du Congrès « Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge » lors des journées du 5 et 6 juin 2004 à La Rochelle (SHMES, Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public - Editions de la Sorbonne)

Qu'est-ce qu'un port au Moyen Âge ?

Le Lexikon des Mittelalters nous rappelle que deux mots ont désigné la réalité portuaire : l'un, hérité du nordique *hofn*, dans le sens de lieu d'ancrage, a donné en vieil anglais *hoefene*, attesté en 1023, puis *havene*, et en vieil allemand *haven*, dont la première mention connue est de 1259. De là provient naturellement le mot havre en vieux français. L'autre mot est le latin *portus* utilisé généralement dans une acception polysémique, pour désigner à la fois un passage, une grève, le lieu de transbordement des marchandises et des hommes.

Port et havre, que l'on retrouve dans les documents de la fin du Moyen Âge se rapportant aux littoraux de l'Atlantique et de la Manche, distingue judicieusement deux des principales fonctions portuaires.

Le terme de « *port* » renvoie à celui de « *porte* »

En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la commutation entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique, par lequel transitent les exportations des denrées d'un arrière-pays plus ou moins étendu ainsi que les importations d'articles étrangers susceptibles d'être redistribués en amont.

En revanche, le port n'était pas nécessairement un lieu où se réalisaient les transactions. La ville, siège des notaires et des changeurs, demeurait privilégiée pour cela.

Enfin, comme tout accès au Moyen Âge, qu'il concerne les limites d'une cité, d'un château ou d'une seigneurie, le port était un lieu sensible et stratégique, que l'autorité politique se devait de contrôler et, si besoin, de défendre.

Le port est aussi un havre

Le port est aussi un havre, c'est-à-dire un abri, le portus secor de Ptolémée, pour des navires qui soit sont en péril, soit ont besoin de faire relâche sur l'itinéraire de leur destination, ou plus simplement stationnent dans l'attente d'être chargés ou déchargés.

La sécurité assurée par le havre tenait à ses qualités naturelles, qui plaçaient les bâtiments hors de portée des brisants et des courants les plus violents.

Par ailleurs, cette fonction protectrice devait être complétée par celle d'avitaillement et de réparation des navires. Pour revenir à « port » et « havre », notons que les espaces de manutention et de repos n'étaient pas nécessairement concentrés en un même lieu.

REGLEMENT MUNICIPAL.

NOUS, PRÉFET DE LA VENDEE,

Yu les titres 1, 2 et 4 du livre IV de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681;
Yu le titre XI de la loi du 16-24 août 1790, concernant les attributions des autorités administratives en matière de police;
Yu l'article 7 de la loi du 2-17 mars 1791, qui assujettit les ouvriers et gens de peine aux règlements de police municipale, ensemble la circulaire ministérielle du 3 juillet 1818 relative à cet objet;
Yu le décret du 15 juillet 1854, portant organisation des officiers et des maîtres de port proposés à la police des ports maritimes de commerce;
Yu la loi du 19 mai 1802 (29 floréal an x), le décret du 18 août 1810, le titre IX du décret du 16 décembre 1811 et le décret du 10 avril 1812, qui déclare ce titre applicable aux ports maritimes de commerce; la loi du 23 mars 1842, concernant la police de la grande voirie;
Yu l'article 538 du Code civil, qui range les ports et les quais qui en sont l'accessoire au nombre des dépendances du domaine public;
Yu le titre IV du Code pénal, et notamment les articles 471 et 484 de ce Code;
Yu les instructions de Son Excellence le Ministre des travaux publics, en date des 12 juillet et 15 décembre 1855, 30 juin 1856, 11 juin, 16 juillet et 19 août 1857;
Yu l'avis du tribunal des Sables-d'Olonne, en date du 24 octobre 1856;
Yu les propositions de M. l'ingénieur en chef;

ARRÊTONS :		
CHAPITRE I. ENTRÉE DES NAVIRES DANS LE PORT.		
ARTICLE 1 ^{er} . Tout navire, soit à l'entree, soit à la sortie du port, devra arborer le pavillon de son nation.	En cas de force majeure suffisamment constatée qui aurait empêché de terminer un chargement ou un déchargement dans le délai fixé, les officiers de port pourront accorder une prorogation.	ART. 2. Tous les délais courent du jour de la mise à quai.
ART. 2. Tout navire, soit à l'entree, soit à la sortie du port, devra arborer le pavillon de son nation.	Quand ils seront expédiés, le navire sera relevé. S'il reste des marchandises sur le quai, le procureur-verbal sera dressé contre les retardataires, et les marchandises seront transportées d'office au lieu de dépôt qui sera désigné à cet effet. Elles ne pourront être relâchées qu'après l'acquiescement par les intéressés du prix de transport, du droit de déchargement et de tous autres frais accessoires.	ART. 3. Les officiers de port pourront faire relâcher du quai tout navire qui aura terminé son chargement ou son déchargement avant d'avoir épité le délai que le Règlement lui accorde.
ART. 3. Tout capitaine, en son entrée dans le port, doit, le long du banc, le long de la vergue de civadelle et l'arçon-bout de changer le tour le bout-hors de la poutre à ventre, rentrer les bout-clochers de din-fen, appes les basses vergues, effacer les voiles, et prendre de la même, en sa l'impulsion verbale des officiers de port, et les autres mesures nécessaires propres à prévenir tout accident.	Une amarche manœuvrée en déchargement ne sera lancée du bord à terre; elle devra être amenée au pédoncule à la main ou au levier.	ART. 4. Les matieres bouées ne pourront être portées que sur rames.
ART. 4. Aucune ancre ne doit mouiller dans la pose des anvoires; mais on peut, avec l'autorisation des officiers de port, les mouiller dans tout autre endroit du port, en ayant soin d'y attacher un orin avec bouée.	Les paves, moles, plâtres, indurés et autres marchandises semblables ne pourront être embarqués ou débarqués sans que le dalgé soit garni de planches.	ART. 5. Nul ne pourra charger, décharger ni transborder des tuiles, briques, plâtres, mortiers, terre à fumer, sables, bouilles, etc., sans placer entre le navire et le quai une toile ou prelat bien conditionnée et solidement attachée.
ART. 5. Dans le cas où un navire echevra avant d'arriver à quai, le capitaine sera tenu de caler ses mâts de perroquet et même ceux de hune; il mettra le chalape à l'eau et prendra de la même, le tonnage, le nombre d'hommes d'équipage et la nature de son chargement.	Les marchandises infectées dont le séjour sur le quai pourrait compromettre la santé publique, seront transportées immédiatement dans le lieu qui sera désigné à cet effet.	ART. 6. Tout capitaine entrant dans le port, après avoir rempli les prescriptions antérieures, doit, dans les vingt-quatre heures, déclamer par écrit au bureau de police le tonnage, le tirant d'eau, le tonnage, le nombre d'hommes d'équipage et la nature de son chargement.
ART. 6. Ces déclarations sont inscrites, dans l'ordre de leur présentation, sur des registres spéciaux — par le maître; l'indication du lieu d'inscriptions sera — sur l'original.	En cas d'autorisation, sans toutefois que le capitaine ait l'intention de décharger, les officiers de port pourront faire relâcher du quai tout navire qui aura terminé son chargement ou son déchargement avant d'avoir épité le délai que le Règlement lui accorde.	ART. 7. L'ordre de ces déclarations rigères celui dans lequel les navires seront admis à se placer à quai, selon la nature de leur chargement, leur tirant d'eau, et conformément aux usages.
ART. 7. Les officiers de port resteront juges des circonstances exceptionnelles qui pourraient motiver une dérogation à cette règle générale.	Les officiers de port resteront juges des circonstances exceptionnelles qui pourraient motiver une dérogation à cette règle générale.	ART. 8. Tout capitaine qui aura laissé passer son tour sera porté le dernier sur la liste des navires en déclaration.
ART. 8. Le service de pilotage pour l'entree et la sortie des bâtiments, se fera conformément aux dispositions des Règlement et tarif arrêtés le 2 avril et le 20 juillet 1814, par le Conseil d'administration de la marine assis en chambre de quatrième arrondissement maritime et approuvés par l'ordonnance royale du 22 novembre de la même année.	ART. 9. Tous les navires qui auront été aux bouches, hors ou près d'écueils, à cet effet, les amarrés seront placés sans leur quai possible, afin de prévenir les accidents.	ART. 10. Il est interdit d'aller à quai, hors ou près d'écueils, à cet effet, les amarrés seront placés sans leur quai possible, afin de prévenir les accidents.
ART. 9. Il est interdit d'aller à quai, hors ou près d'écueils, à cet effet, les amarrés seront placés sans leur quai possible, afin de prévenir les accidents.	ART. 10. Il est interdit d'aller à quai, hors ou près d'écueils, à cet effet, les amarrés seront placés sans leur quai possible, afin de prévenir les accidents.	ART. 11. Il est interdit d'aller à quai, hors ou près d'écueils, à cet effet, les amarrés seront placés sans leur quai possible, afin de prévenir les accidents.

Le port remplissait un rôle fiscal

En plus de ces deux fonctions essentielles, le port se trouvait investi d'un troisième attribut, qui n'était pas le moindre. C'est à cet endroit en effet qu'étaient perçues les taxes seigneuriales, municipales et princières pesant sur la circulation des marchandises.

Le port remplissait donc un rôle fiscal essentiel, dont l'importance s'affirma à mesure que grossissaient les échanges et que se diversifiaient les redevances ; à tel point qu'on peut se demander si ce n'est pas, in fine, ce qui le définit davantage à la fin du Moyen Âge.

Le port n'est donc pas seulement accès et abri, mais aussi, comme le pont, le bac ou le carrefour, le point de passage obligé, censé concentrer le transit et éviter toute volatilité fiscale.

Ajoutons que, sujet à l'exercice de plusieurs juridictions fiscales – celle des propriétaires des quais, celle de la ville, celle du prince et parfois de son amiral–, l'espace portuaire était le théâtre de querelles multiples entre des receveurs qui vidaient leurs différends devant la justice.

La chaîne qui fermait tous les soirs l'accès du port de La Rochelle à partir de 17 heures, ou celle de Marseille surveillée jour et nuit par son gardien, symbolisaient à elles seules cette triple fonction : elles constituaient la porte d'accès aux marchandises et aux hommes, rassuraient les marins ainsi protégés d'éventuelles attaques ennemies, et délimitaient la zone de perception fiscale.

Taxe sur les mouvements des marchandises dans les ports

Archives départementales de la Vendée

Dans la note enuoyée de Paris touchant la Baronie
de Rye un article contient, que

Le Seigneur de la Baronie de Rye a droit de prendre, et lever 7 s. —
6 d. sur chacun honneau de toutes sortes des marchandises entrans, et
sortans aux ports, et haures de S.^t Gilles, Croix de vie, Besse dépendant
de la dite Baronie

Mons Le Marquis de Chastel pretend pour ce qui est de Besse, qu'il y —
appartienne lez, et que par consequent il n'y ait rien à prendre pour la
Baronie de Rye

Questions posées sur le droit de lever 7 sous 6 deniers sur chaque tonneau de marchandise entrant et sortant des ports de Saint-Gilles, Croix-de-Vie et Besse dépendant de la dite baronnie, alors que le marquis de Chastel prétend qu'il lui revient pour Besse, enfin si les marais du domaine de Rié baillés à rente, le sont à cens ou à rente, et en tout ou en partie.

PORTUS, mot polysémique

Ce que nous apprennent les publications contemporaines
était déjà connu au Moyen-Âge

Le dictionnaire latin-français du Moyen-Âge (Albert Blaise)
rapporte huit significations à « PORTUS ». Elles ont toutes
étaient énoncées dans les pages précédentes, sauf les deux
dernières 7 et 8

Tonlieu : taxe perçue au Moyen-Âge sur les marchandises
transportées

portus (cl. et lat. clu.) — 1. *hac, pas-*
sage : ad amnis portum perveniens, Vit.
Corbin. (Rer. Merov. VI, p. 573) —
2. droit de passage — 3. entrepôt de
terre ou de mer (où on levait un ton-
lieu), droit de lever un tonlieu pour le
marché, droits d'entrée — 4. agglô-
mération commerciale — 5. baie, gol-
fe, estuaire — 6. c. portae, passage,
défilé, portes — 7. autorité, influence :
magnum portum habere, MARTEN. Ancel.
IV, c. 350) — 8. p. litterarum, port
d'une lettre, frais de port (15^e s.).

Des débats continuent d'opposer linguistes et historiens pour déterminer quels types de lien uniraient « portus » et « hafen »

Dans la langue germanique, c'est le nordique et anglo-saxon **hafen** et ses dérivés **havene**, **haefene**, **haben**, qui se sont imposés, sans recours au **portus** latin et roman que l'on trouve cependant attesté, sur le plan toponymique, pour Pforzheim, et que l'on voit employé cette fois pour désigner toute la ville en souvenir de l'installation urbaine romaine à Cologne, Worms (portus, 858) et Neuss (portus, 1021).

On notera cependant que des débats continuent d'opposer linguistes et historiens pour déterminer quels types de lien uniraient alors **portus** et **hafen** dans la mesure où une explication possible associe **portus** à **porta** et à **per** (porte et passage) que l'on retrouve aussi bien dans le vieux germanique **far** (lui-même donnant *Tor*, la porte !) et **urfar**, deux termes qui auraient évolué en **ufer** d'un côté (la rive) et **hafen** de l'autre (le port).

Liés ou non l'un à l'autre, les deux termes **portus** et **hafen** désignent en tout cas le fait d'entrer et de faire passer, essentiellement dans le registre des échanges de biens. Comme l'on voit, une recherche plus approfondie sur l'emploi puis le passage de **portus** à **hafen** dans les textes éclaireraient assurément les modes de désignation, de représentation et donc d'usage des installations portuaires tout en permettant de **vérifier, d'un côté, si la victoire de hafen correspond ou non à la prépondérance des ports maritimes de création plus tardive par rapport aux ports fluviaux d'intérieur marqués par la romanité et, de l'autre, si l'on peut observer ou non un usage septentrional de hafen contre un usage méridional de portus, usage qui recouperait alors un paradigme plus général Nord-Sud, c'est-à-dire mer-fleuve...**

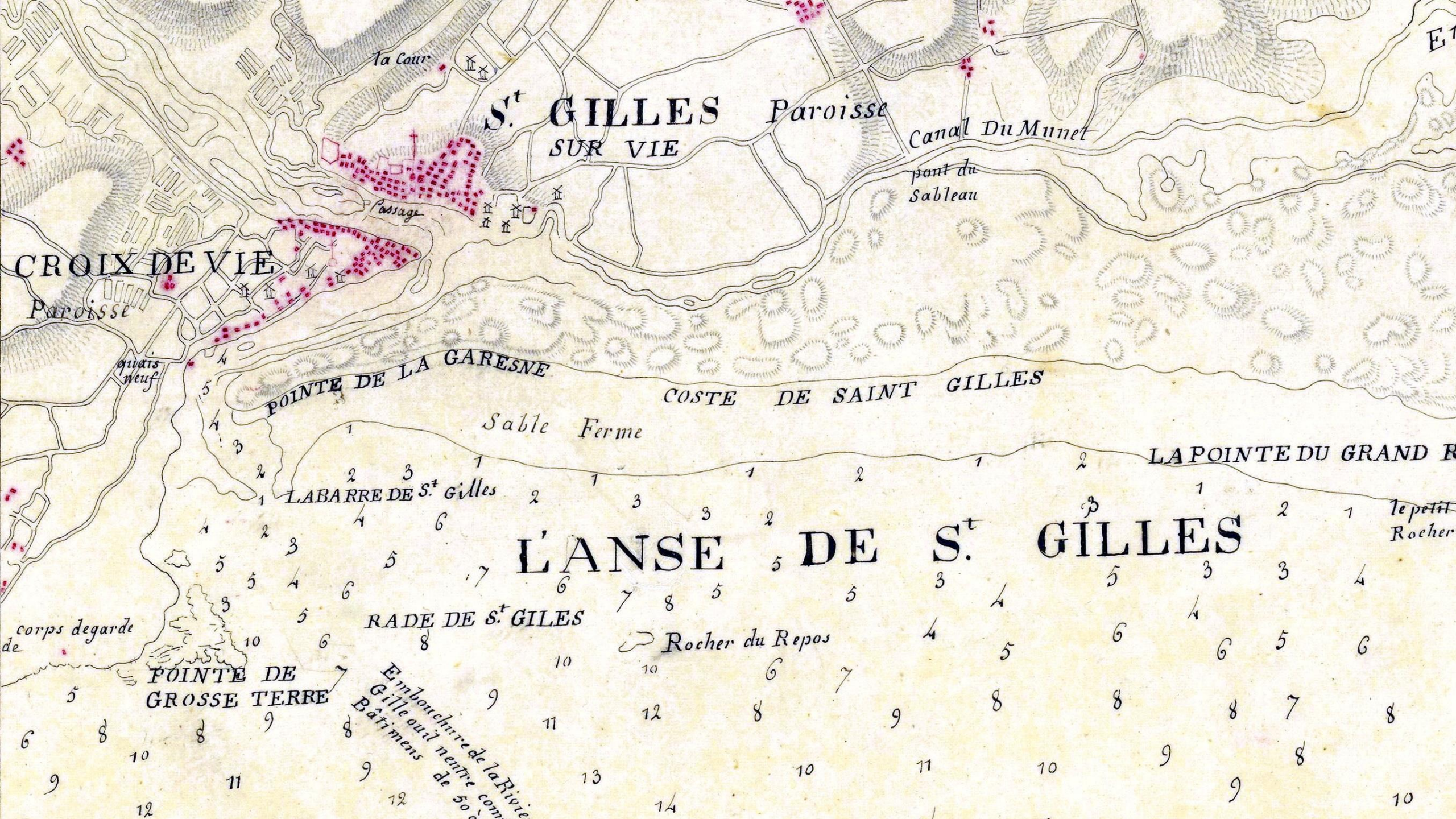


Porteau, port et havre ?

Porteau est-il le port fluvial situé sur la Vie, au niveau à la plage de la Pelle à Porteau. Il n'y avait pas des véritables installations portuaires, les chargements et déchargements se font sur la grève jusqu'au XVIIème siècle. Les navires s'échouaient sur le sable et les opérations de chargement et de déchargement se faisaient quand l'estran était à sec ; un gué praticable seulement à basse mer mettait les deux rives en communication (voir le passage sur la carte suivante). Les navires d'un faible tirant d'eau stationnaient près de Saint- Gilles ; les plus grands à l'Adon, dans une fosse entretenue par le courant.

L'échouage peut se faire sur la plage de la Pelle à Porteau quand il était impossible de franchir l'entrée du fleuve au niveau de la point de la Garenne. Nous avons vu qu'à la fin du XIXème des projets d'installation d'un port à la Pelle à Porteau puis d'une estacade pour le débarquement des sardines, avaient été envisagés puis abandonnés.

L'échouage pouvait aussi se faire sur le sable, en face de Saint Gilles, à cet endroit qui deviendra Croix de Vie, là où la baie de l'Adon offre l'abri pour des navires plus gros, quoique l'abri n'était pas toujours sûr et la navigation rendue incertaine par les mouvements de sable.



S.^t GILLES
SUR VIE

Paroisse

Canal Du Munet

pont du
Sableau

CROIX DE VIE
Paroisse

Passage

quais
neufs

POINTE DE LA GARESNE

COSTE DE SAINT GILLES

Sable Ferme

LABARRE DE S.^t Gilles

L'ANSE DE S.^t GILLES

LA POINTE DU GRAND R

le petit
Rocher

RADE DE S.^t GILES

Rocher du Repos

**POINTE DE
GROSSE TERRE**

Embouchure de la Riviere
Gille ou il naitre com
Bâtimens de So

corps de garde
de

« Porteau » avait les trois fonctions :

- Le passage dans les deux sens entre mer et terres :

Les bateaux pouvaient remonter peut-être plus loin que Saint-Gilles et Le Fenouiller comme le laisse supposer le rouleau d'Aprémont (dessiné par Jehan-Baptiste le Florentin, 1542) qui montre un parcours de la Vie, navigable de la rade de Saint-Gilles-sur-Vie jusqu'au port d'Aprémont

- Le transport des marchandises :

Le sel, le vin, le poisson.... On peut s'interroger sur le fait qu'il n'y a aucune trace des Romains quant à la pêche à la sardine or ce peuple en était très friand. Au point de vue du commerce maritime, Saint-Gilles fut longtemps important par le sel d'excellente qualité que les navires du Nord y venaient chercher.

Au XVIIème siècle, quelques navires y furent armés pour la pêche de la morue sur le banc de Terre- Neuve.

A la fin XIXème, les exportations de céréales et les importations de houille et de bois du Nord sont les éléments les plus importants du tonnage qui, tant à l'entrée qu'à la sortie, a été de 11 000 tonnes en 1880

- La fiscalité :

Rié présentait des particularités maritimes amenant la baronnie à développer de véritables services publics, à sa charge mais également sources de revenus. L'absence de pont pour gagner Saint-Gilles obligeait à traverser l'estuaire de la Vie. Une gabarre seigneuriale servait donc à passer l'eau. La baronnie disposait aussi de trois ports de mer. L'un deux, à l'embouchure de la Besse, entre Saint-Hilaire et Saint-Jean-de Monts, ne disposait d'aucun équipement. Le havre de Saint-Gilles aurait relevé de la baronnie, mais on n'en trouve aucun document. Celui de Croix-de-Vie, un peu plus en aval, devint un port lorsque Marie de Beaucaire y fit construire un quai pour protéger le havre de la mer, et pour y amarrer les navires que des armateurs cherchaient à abriter. La princesse avait obtenu du roi des privilèges pour rendre l'entreprise viable : le droit de lever une taxe sur les marchandises et l'établissement d'une mesure (un grand poids) propre à Croix-de Vie. L'entretien du quai, indispensable pour lutter contre la mer et abriter les navires, fait l'objet de grands chantiers en 1666 et 1667 et, après une brèche, en 1684-1689.

Conclusion

Port ou havre, servant à abriter et à recevoir des vaisseaux, endroit de refuge contre le mauvais temps ou contre une escadre ennemie, bassin servant au chargement et au déchargement des marchandises. Ce mot désigne tout à la fois un havre ménagé par la nature dans une baie ou à l'embouchure d'un fleuve, et un bassin creusé de main d'homme.

« Havre » correspondrait-il à la prépondérance des ports maritimes de création plus tardive par rapport aux ports fluviaux d'intérieur marqués par la romanité ?

« Havre » pour dénommer des ports septentrionaux tandis que Portus serait d'un usage plus méridional ?

On aurait ainsi Havre au nord et Portus au sud, Havre pour port maritime et Portus pour port fluvial, Havre pour abri et Portus pour les activités portuaires ?

Comme **il est curieux de retrouver sur cette carte de 1659, les deux mots « Porteau Havre » ensemble pour désigner l'embouchure de la vie et ses possibilités portuaires.**

Ce qui est curieux aussi c'est l'appellation « **Le Havre de Vie** », l'estuaire de la Vie, qui fut donnée de 1600 à 1690, à la petite île, en face de Saint-Gilles, îlot de sable occupé depuis 1551 sous le nom de Croix de Rié. En 1788, cet îlot devient une paroisse séparée de Saint-Hilaire-de-Riez et reprend le nom de Havre-de-Vie puis, l'année suivante, son appellation définitive Croix-de-Vie jusqu'en 1967, année de sa fusion avec Saint-Gilles-sur-Vie pour devenir Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Sommaire

Chapitre I – Explications données du toponyme La Pelle à Porteau jusqu’à une date récente

1) Les premières explications

- a) La légende
- b) Les explications de Henri Renaud et Marcel Baudouin
- c) Explications linguistiques publiées en 2015-2020

2) Le toponyme PORTEAU

- a) Sur les cartes anciennes de Mercator et Abraham Ortelius (1560)
- b) Sur les cadastres napoléoniens
- c) Origine du nom PORTO
- d) La Mention Porteau Havre

3) Définition de PORTO

4) Présence des Romains dans la région

- a) Etablissement des ports romains
- b) Mais où est donc Port Secor ?
- c) Porteau-Vieux à Saint-Urbain
- d) Porteau : écluse

Chapitre II – Géographie physique, économique et sociale de La Pelle à Porteau et évolutions de l’environnement

- 1) Remarques sur la constitution des cartes anciennes
- 2) Les modifications géologiques, administratives et environnementales
- 3) Description sur une carte de la transformation progressive du chemin en avenue de la Pelle à Porteau
- 4) Présence de l’eau douce sur les hauteurs de Saint-Hilaire de Riez
- 5) La carte de Beautemps-Beaupré 1822
- 6) Le ténement de la Pelle à Porteau
- 7) Les limites de deux communes
- 8) Le ruisseau des fosses du pré clos

9) La plage de la Pelle à Porteau

- a) La villa Esperanto de Ferdinand Duviard
- b) Les appellations successives de la Pelle à Porteau

10) Modification de l’environnement avec le développement des bains de mer

- a) Chemin de Croix-de-Vie à la Pelle à Porteau 1869
- b) Réalisation d’un chemin vicinal ordinaire de la Pelle à Porteau à Sion en 1899

11) Les autres aménagements

- a) Voie métrique 1922
- b) Electrification 1929
- c) Eau potable 1936
- d) Aqueduc, canalisations et trottoirs à partir de 1954

12) Organisation kafkaïenne de la distribution du courrier

13) Projet de création d’un port en 1886

14) Projet de construction d’une estacade en 1892

Chapitre III – Toponymie de la Pelle à Porteau

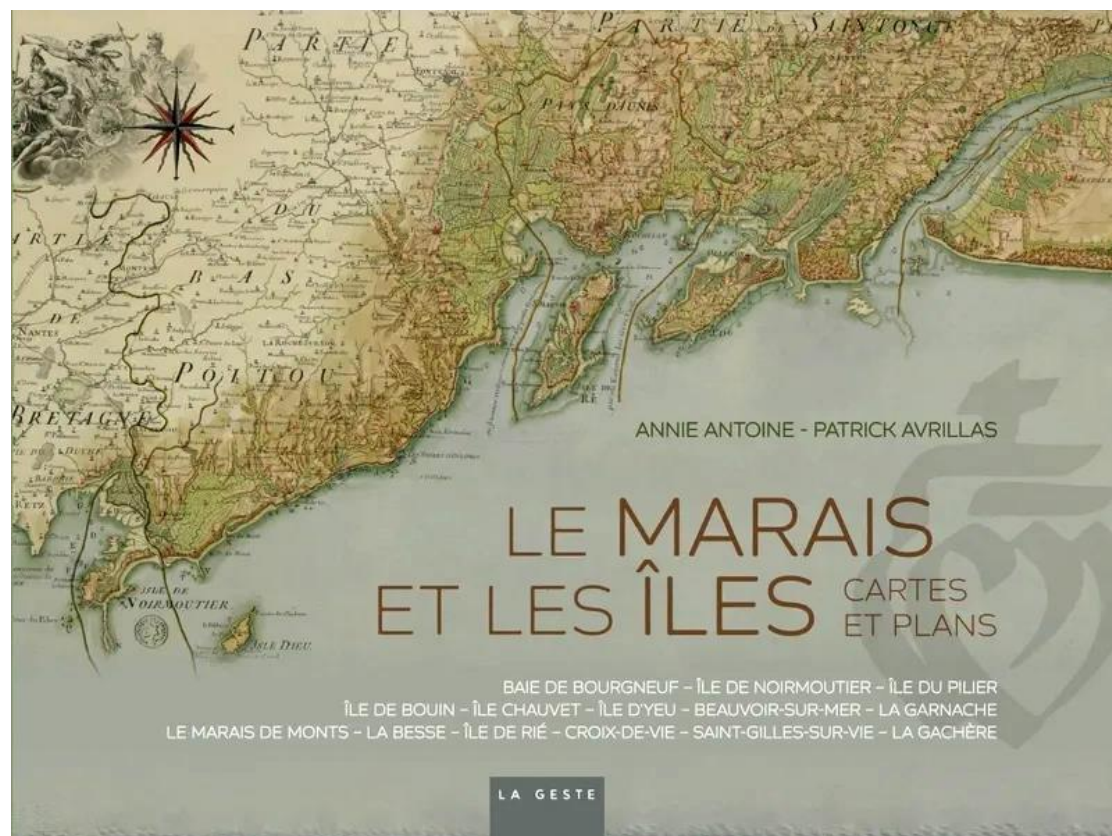
- 1) C’est le ténement de la Pelle à Porteau qui a porté en premier le nom
- 2) Sinon c’est la plage qui a porté en premier le nom
- 3) Les pieux
- 4) Les remparts
- 5) Discutons les hypothèses de Marcel Baudouin
 - a) Pelle, vanne
 - b) Pelle, vivier
 - c) Pelle, écluse
 - d) Moulin à marée

Chapitre IV – Havre et Portus sont-ils synonymes ?

- 1) Quelles sont les fonctions d’un port au Moyen-Age ?
- 2) Définition de PORT dans les dictionnaires du Moyen-Age
- 3) Porteau Havre avait-il toutes ces fonctions ?

Conclusion

Pour aller plus loin...



Cet ouvrage invite à un double vagabondage à travers les cartes et les paysages anciens du marais vendéen, depuis la Baie de Bourgneuf jusqu'au havre de La Gachère et à Olonne au sud.

Les cartes reproduites ont été choisies pour leurs qualités esthétiques ainsi que pour leur richesse documentaire. Elles livrent une double histoire : la leur et celle des espaces qu'elles représentent. L'histoire des cartes plonge très loin dans le temps, marins et terriens en ont usé également, mais ce n'est qu'à partir de la Renaissance et de l'imprimerie qu'elles deviennent abondantes. La région peut être retrouvée sur beaucoup de ces cartes, même les plus anciennes et celles qui embrassent les espaces les plus vastes. À partir des XVII^e et XVIII^e siècles et plus encore au XIX^e siècle, les cartes locales, à grande échelle, se multiplient et sont de plus en plus détaillées : cartes des ingénieurs militaires, cartes de Cassini, cadastre, cartes d'État-Major... Les hasards de leur création et aussi de leur conservation font qu'elles ne permettent pas une histoire complète de cette région, mais elles en documentent des moments importants.