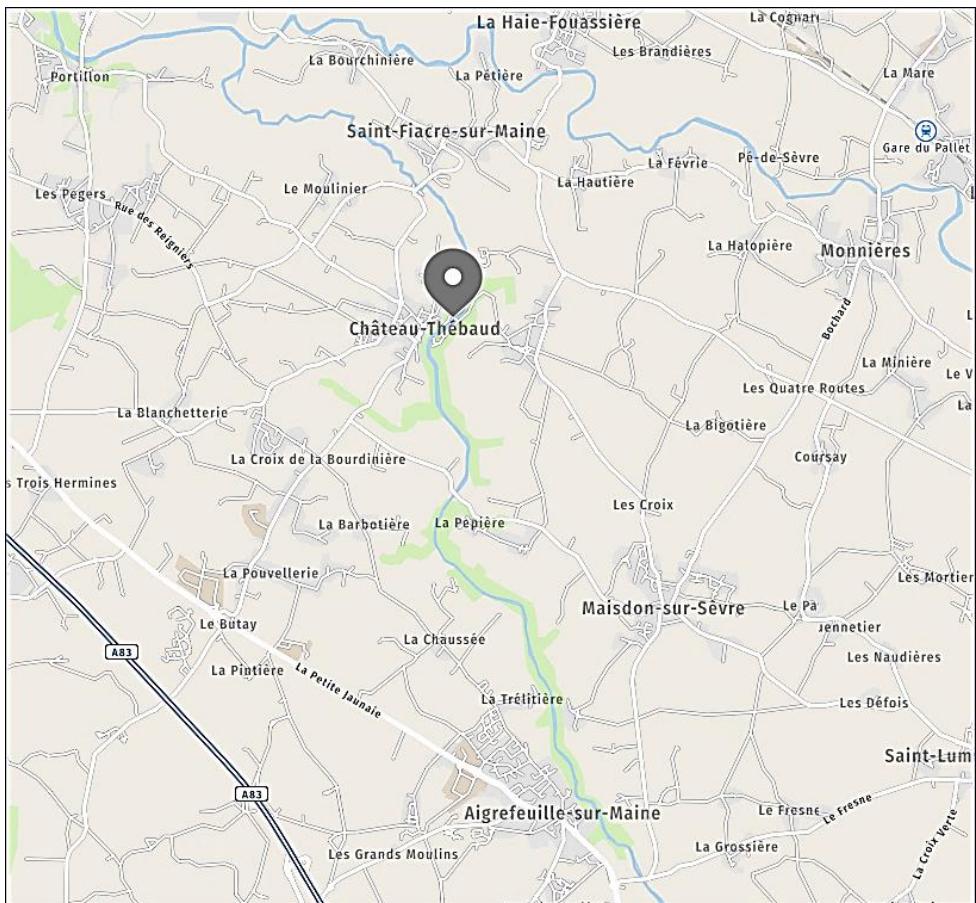


René vous remercie
et vous souhaite
une bonne visite ...

Avec René, la carrière de Caffino autrefois



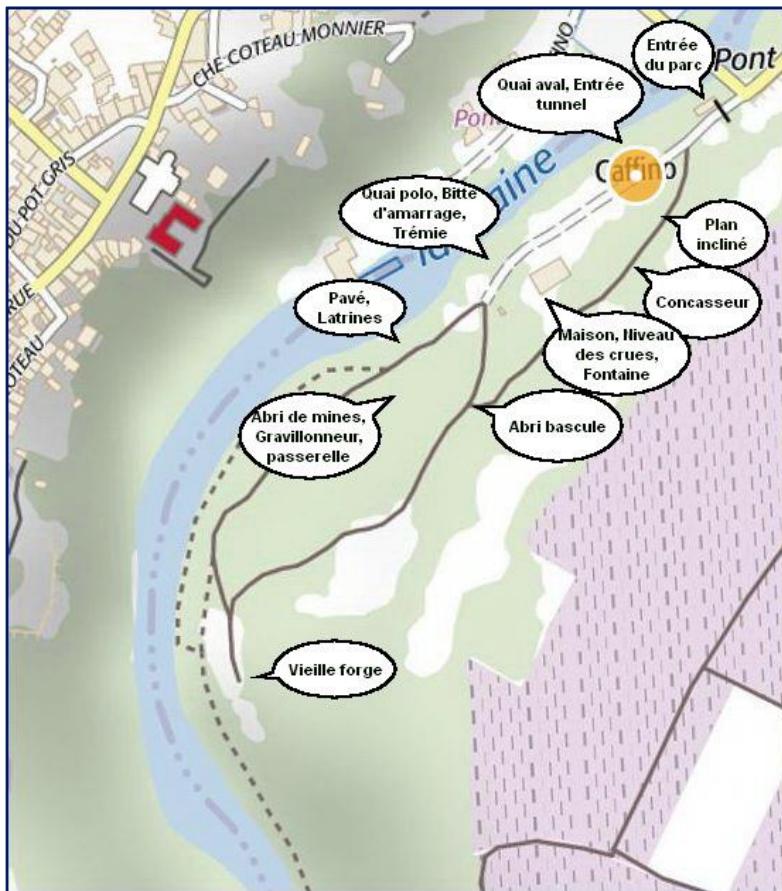
Situation géographique de Caffino (Carte Mappy)

Table des matières

Préambule : Le site de Pont Caffino.....	7
I. Le pont de Caffino.....	9
II. La carrière et le Parc de loisirs	12
1. Historique.....	13
2. L'inscription sur le pilier à l'entrée	20
3. La maison du gardien	20
4. Le trou de mine dans le rocher	21
5. Les fronts de taille	22
6. La trace de l'entrée du tunnel pour tapis roulant.	22
7. Les quais.	25
8. Une bitte d'amarrage	30
9. L'emplacement d'une trémie	31
10. La maison de la carrière	32
11. Le niveau des crues	35
12. La fontaine Eugénie	36
13. Le pavé. La fabrication des pavés.....	40
14. Les latrines.....	46
15. L'abri à bascule	48
16. L'abri de mines	49
17. La passerelle	50
18. La plaque de gravillonneur	51
19. La vieille forge.....	52
20. Le rail du plan incliné (il n'est plus visible)	53

III. Les carrières	54
1. Un travail difficile.....	54
2. Des conditions de vie spartiates.....	55
IV.	
Remerciements.....	56

Détail des points d'intérêt



Préambule : Le site de Pont Caffino.

Départ de la visite sur l'un des parkings, côté Château-Thébaud.

Vous êtes sur le site de Pont-Caffino (ou Caffineau, ancienne graphie.)

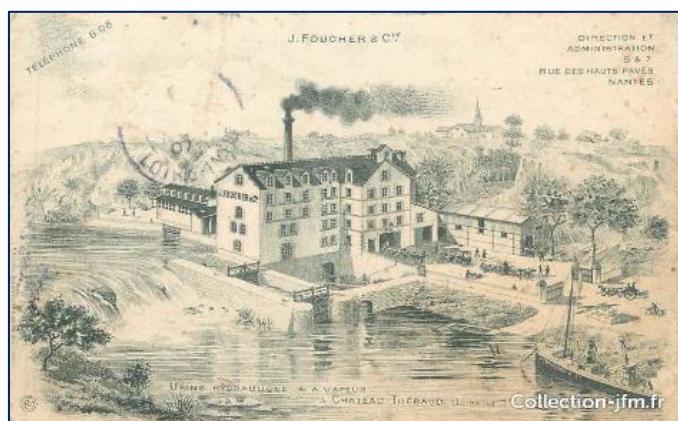
D'où vient ce nom ? Monsieur Jean OLLIVIER qui a été maire de Maisdon pense que les noms comme "La Caffine", "La Caffinière", sont donnés à des lieux où l'on trouve de la pierre...

La rive gauche de la rivière, la Maine, est sur la commune de Château-Thébaud, la rive droite sur la commune de Maisdon-sur-Sèvre. La carrière se situait à l'emplacement de l'actuel Parc de Loisirs, sur la rive droite, donc sur la commune de Maisdon malgré ce qu'affirment les cartes postales d'époque qui indiquent toutes que la carrière est ... à Château-Thébaud.

C'est sur cet espace que nous vous conduirons aujourd'hui, en commençant notre visite par le pont et l'entrée principale du Parc, et en allant jusqu'à l'extrémité opposée, près de l'ancienne forge. Si le cœur vous en dit, vous terminerez la visite par une boucle sur les coteaux qui vous ramènera près de l'entrée, par le Chemin Neu.

Cette visite est proposée par René dont le père était forgeron à la carrière et qui a donc vécu avec ses parents et d'autres ouvriers dans "la maison de la carrière" de 1941 à 1964.

Sur l'autre rive
de la Maine, il
subsiste quelques
traces de l'usine
FOUCHER,
"Manufacture de
bronze et
d'éclairage",
"Robinetterie pour
gaz et eau"
mais ceci est une
autre histoire !



L'usine Foucher. Carte postale d'entreprise

L'usine Foucher
(Dessin de Rémi Manguin)



En une cinquantaine d'années, beaucoup de choses ont changé sur le site de Pont Caffino.

Ce qui existe toujours :

- la chaussée,
- la vanne du canal de fuite du moulin,
- les pêcheurs,
- les promeneurs.

Ce qui a disparu :

- l'usine Foucher utilisant l'énergie de la rivière, côté Château-Thébaud, démolie le 1er avril 1971,
- la carrière Barré,
- l'écluse, remplacée par une passe à poissons en 2004,
- les promenades en bateau,
- les transports en péniches,
- les lavandières,
- les pêcheurs de sable,
- le bûcheronnage des rives,
- la baignade,
- les prairies difficilement accessibles.

I. Le pont de Caffino

Si vous venez de Château-Thébaud, pour accéder au Parc de loisirs, vous passerez par le pont de Caffino. Sans ce pont, la carrière qui se trouvait à l'emplacement du Parc n'aurait pas connu le développement qui a été le sien. Il mérite donc que nous nous y arrêtons un moment.

Avec ses trois arches principales, le pont enjambe la Maine. Seule l'arche de gauche est navigable : c'est l'arche marinière.¹

La particularité administrative de ce pont est qu'il appartient pour moitié aux deux communes riveraines : Maisdon-sur-Sèvre et Château-Thébaud. Beaucoup d'échanges entre les deux municipalités ont eu lieu lors des travaux de reconstruction.

On pense que, depuis fort longtemps, un pont a existé à cet emplacement, on parle même d'**un pont romain**. C'est possible puisqu'il existe des ruines gallo-romaines à Saint-Gabriel (Château-Thébaud), à Saint-Georges (Maisdon-sur-Sèvre), ...

La légende dit que, par une nuit de Noël, sous l'effet d'une crue violente, ce pont s'effondra et que des habitants de Maisdon furent noyés. A cette époque, beaucoup usèrent de la commodité qu'offrait la chaussée située en amont, près de l'écluse, pour passer à gué, sans payer le passeur et son bateau. La chaussée existe toujours, franchissable seulement en période de basses eaux et percée d'une passe à canoës.

Un deuxième pont est construit après 1664 ; il est de nouveau détruit durant les Guerres de Vendée, en 1793. Le cadastre de 1814 indique à cet emplacement : "Pont Caffineau en ruines."

En 1834, commence la reconstruction du pont actuel, en utilisant la pierre et le sable pris sur les bords de la rivière ainsi que les pierres de l'ancien pont. Participeront au financement à parts égales les communes de Maisdon, de Château-Thébaud et l'Etat.

¹ D'après la définition du *Dictionnaire Professionnel du BTP*. Editions Eyrolles.

En juin 1835, une crue importante de la Loire se fait ressentir jusqu'à "Caffineau". En 1836, les eaux de la Maine montent une nouvelle fois jusqu'à la voûte de l'arche construite sur Maisdon.

En 1837 le pont est enfin inauguré.

*L'Inscription "1837" est située sur le parapet, au milieu du pont,
en amont (à droite en venant de Château-Thébaud)*



Date de construction du pont sur le parapet

Mais les crues successives incitent les ingénieurs et architectes à proposer la construction d'une arche sèche sur la rive gauche de la Maine afin de permettre une meilleure évacuation des eaux lors d'inondations importantes et, ainsi, de préserver le pont. Le devis pour cette arche de secours est présenté en 1838 au Conseil municipal.

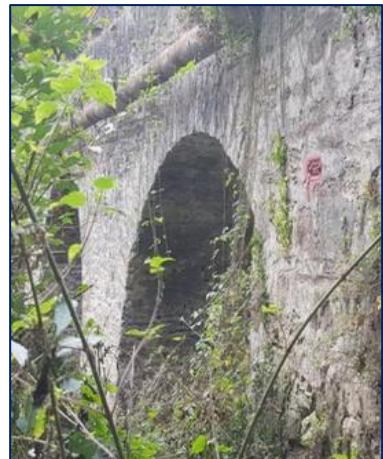
Dès 1839, des travaux de consolidation de la chaussée du pont doivent déjà être réalisés aux frais de la commune de Château-Thébaud pour "défaut de précaution dans l'exécution des remblais" : des lézardes verticales sur le mur de retour attenant à la culée sont rebouchées. D'autres réparations sont effectuées en 1867 puis en 1869 sur l'arche sèche ainsi que sur le mur de soutènement de la chaussée aux abords du pont.

En 1872 a lieu une crue mémorable qui justifie la pose d'une plaque commémorative.

Dirigez-vous vers Château-Thébaud, rejoignez la rive de la Maine, passez sous l'arche sèche. Quelques pas à droite, la plaque est là, en hauteur (Rive gauche, en aval)



L'arche sèche en amont



L'arche sèche en aval

Plaque commémorative : Crue 1872



Cette date a été inscrite également sur une pierre d'angle de l'ancienne usine Foucher, sur la rive gauche. Récupérée au moment de la démolition de l'usine, cette pierre est exposée près du mur de l'école d'escalade, côté Château-Thébaud.

On trouve une plaque semblable au Pallet à Port Domino, auprès du pont de Monnières, à Portillon en Vertou rue de la forge, à Bouguenais vers Port Lavigne.....

Tous ces repères dans la partie basse des rivières laissent penser qu'il s'agit d'une crue du bassin de la Sèvre soutenue par une forte crue de la Loire car on ne trouve pas de traces de cet événement plus en amont.

Le pont et la route de Caffino vers 1950 (CP Defontaine Clisson)

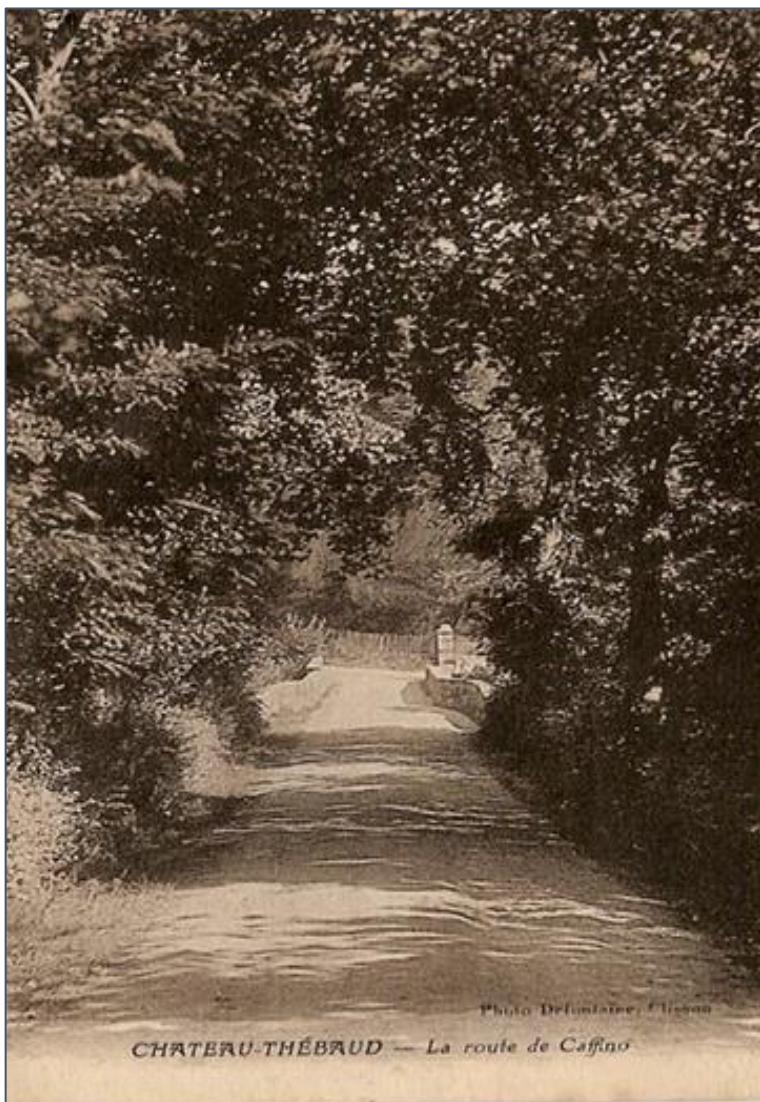


Photo Defontaine Clisson

CHATERU-THÉBAUD — La route de Caffino

II. La carrière et le Parc de loisirs

Dirigez-vous maintenant vers l'entrée du parc. La carrière englobait le parc actuel et le petit parking situé devant l'entrée.

1. Historique.

Ce site, situé sur une lame granitique du massif armoricain entaillée par la Maine, ne pouvait qu'attirer la convoitise des exploitants carriers. Le granit de Caffino, recherché pour ses qualités mécaniques, convient parfaitement pour la construction ainsi que pour le revêtement routier.

Dès le XVII^e siècle, on a extrait de Caffino la pierre pour l'édification des maisons situées à proximité et également pour les multiples reconstructions du pont. Plus tard, on en a sorti le gravier pour le béton, des moellons, ainsi que des pavés pour les rues des villes, notamment celles de Nantes.

A partir de 1894, la Maine devenue navigable a permis le transport de la production par voie fluviale sur diverses destinations.



CP. CHATEAU-THEBAUD (Loire-Inf.) Les coteaux au bord de la Maine, Le port.

Cette carte postale utilise un angle assez rare : une vue dirigée vers l'amont. A gauche, la maison de la carrière n'a pas encore été agrandie. Une petite construction (vouée à la démolition) la précède. En haut, à droite, sur le coteau de Château-Thébaud, l'église, la mairie, et l'école.

En mai 1900, **M. BARRE-MAILLOCHEAU**, maître carrier à Chantenay, fait une première demande d'exploitation qui est acceptée le 5 juin 1900. Une première autorisation de dépôt de cheddite² lui est accordée le 26 janvier 1922. Elle sera suivie d'une deuxième du 17 septembre au 20 octobre 1923. Ce dépôt sera ensuite reconduit du 8 août 1934 au 7 novembre de la même année.

A-t-on recherché la compétence ou était-ce l'occasion d'utiliser la main d'œuvre d'un flux migratoire ? On compte parmi les effectifs de cette carrière, des personnes venant de divers départements français comme la Vendée, les Deux Sèvres, le Morbihan, l'Ille et Vilaine, la Corrèze et le Gers. Mais aussi des réfugiés politiques ou économiques venant de Pologne, d'Italie, d'Espagne, de Croatie et de Yougoslavie.

En 1951, on arrête la production des pavés. La carrière ne produit plus désormais que de la pierre concassée calibrée (granulats).

Les années 1955-56 marquent la fin de l'utilisation des wagonnets qui sont remplacés par les camions et les pelleteuses. Cette modernisation a lourdement porté préjudice à la main d'œuvre de proximité....

Le 14 octobre 1961, **la Société BARRE Ernest**, succède à l'entreprise BARRE MAILLOCHEAU.

L'entreprise BARRE possédait d'autres carrières :

- au port de la Haye-Fouassière, semblable à celle de Caffino avec un front de taille identique et le transport des matériaux par péniches sur la Sèvre;
- à Clisson, lieu dit Mocra, sur la rive droite de la Moine, également avec un front de taille ;
- à Nantes, quartier de la Contrie, extraction en puits ;
- à Lavau, vers Saint-Nazaire, extraction en tranchées.

² *La cheddite est une classe d'explosifs à base de chlorates. Ces explosifs tirent leur nom du fait qu'ils étaient d'abord fabriqués au début du XX^e siècle dans le village de Chedde (commune de Passy) en Haute-Savoie. (Wikipedia)*

Courrier d'excuses pour un retard de livraison

CARRIÈRES ERNEST BARRÉ PÈRE ET FILS

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 700.000 FRANCS

EXPLOITATION
DE GRANIT BLEU DE NANTES
BLOCS BRUTS TAILLÉS ET POLIS
POUR
MONUMENTS FUNÉRAIRES

TRAUVAS PUBLICS, VOIEURIE, BATIMENT

PAVÉS

EXPLOITATION DES CARRIERES
DE CHATEAU-THÉBAUD
LA HAIE-FOUASSIÈRE
CLISSON
POUR MACADAM ET GRAVIERS

PAVÉS MOSAIQUES ET DÉCHANTILLON

ENTREPRISE DE PAVAGE

R. S. NANTES N° 1920 8

COMpte COURANT POSTAL N° 145.95

TÉLÉPHONE 143.69

LE 22 AVRIL 1938

1938

BUREAUX :

A LA CARRIERE DE LA GRANDE-LANDE
(EXPLOITÉE DEPUIS 1880)

RUE DU BOIS-MERCÉ - NANTES

Le 22 avril 1938

A Madame Yves PRIOU
Matériaux de
construction
Nozay

Madame

Nous nous excusons de n'avoir pas encore effectué la livraison de pavés faisant l'objet de votre commande du 6 mars.

nos bateaux n'ont pas été à bout de bois depuis, mais, devant reprendre nos fournitures de pierre cassée à bout de bois, au début de la semaine prochaine, nous livrerons en passant à bout de bois vos pavés.

Vous pouvez donc y compter sans faute pour mardi ou mercredi au plus tard.

En nous excusant de ce retard,

Veuillez croire Madame, à nos salutations bien dévouées.

E. Barré

reprendre notre fournitures de pierres cassées à Nort sur Erdre, au début de la semaine prochaine, nous livrerons en passant à Bout de Bois vos pavés.

Vous pouvez donc y compter sans faute pour mardi ou mercredi au plus tard.

En nous excusant de ce retard,

Veuillez croire, Madame, à nos salutations bien dévouées.

E. Barré

La lecture d'une carte des voies fluviales montrerait à quel point naviguer de Caffino à Héric était une véritable épopée !

³ *Bout de Bois : Lieu-dit de la commune d'Héric, sur le Canal de Nantes à Brest.*

Le 22 mai 1964, l'exploitation de la carrière est reprise par **la Société LAMBERT et FILS** qui est autorisée à "l'exploitation de deux dépôts permanents d'explosifs de troisième catégorie et de détonateurs".

Le 26 janvier 1966, **la Société immobilière de la Faubretière et Michel GRATON** signent un bail de neuf ans. Ce bail donne au nouvel exploitant le droit d'extraire jusqu'à épuisement total si bon lui semble, et ce en sol et en sous-sol. Mais Monsieur GRATON exploite aussi la carrière de la Haye-Fouassière et cet achat de Caffino semble plutôt destiné à bloquer la concurrence : en effet, de 1966 à 1971, on n'enregistre aucune activité sur le site.

Lorsque le 29 décembre 1971, la Société GRATON demande enfin à la préfecture une autorisation d'exploitation, la réponse traîne à arriver et, finalement, **elle lui est refusée le 29 juin 1972** car, entre-temps, le Conseil Municipal de Château-Thébaud a prononcé **un avis défavorable** compte tenu des dommages causés lors des exploitations antérieures et a posé ses conditions au cas où l'administration en déciderait autrement.

Au nombre de ces dommages, on peut noter l'impact sur la scolarité des élèves dont les classes et la cour de récréation à cette époque sont situées juste en face, sur la rive opposée, près de l'église. **Monsieur CUBAYNE**, l'instituteur, a adressé à la mairie le 26 avril 1972, un courrier dénonçant les nuisances de l'exploitation, le bruit, la poussière et les explosions qui perturbent ses élèves. (*voir la lettre en fin d'article.*)

Il serait d'ailleurs anormal de rouvrir une carrière dans un lieu qui, en avril 1971, a été **classé dans la zone de protection** par les services de la ville de Nantes !

Durant ces soixante-cinq années, le recul du front de taille a provoqué l'agrandissement de plus d'une centaine de mètres du lit majeur de la Maine. Ces zones sont désormais inondées à chaque crue importante ou après de fortes précipitations.

Désaffectée, afin de ne plus être exploitée, la carrière est placée par les services de l'urbanisme de la Ville de Nantes en zone protégée.

Agrémenté par la Maine, le lieu se prêtait bien à l'établissement d'un parc de loisirs.

Sous l'impulsion de Monsieur Yves ROUTIER, le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement de la Sèvre, de la Maine et de leurs Rives (SIASMR)⁴ acquiert ce site le 18 avril 1979 et crée le Parc de Pont Caffino. Après de nombreux travaux : démolition de certains bâtiments, nettoyage, débroussaillage, dégagement de rochers instables, apport de terre végétale, plantation d'arbres et engazonnement, le parc est **ouvert au public et inauguré le 15 juin 1980.**

Deux ans plus tard, l'**Association Pont Caffino** est créée, avec pour mission d'assurer l'animation sur le site.

Après la dissolution des Syndicats de Rivières en 2019, c'est la commune de Maisdon-sur-Sèvre qui devient propriétaire du site.

⁴ SIASMR et SEVRAVAL : En avril 1970, dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, l'Etat a confié à la ville de Nantes une mission d'études pour définir les options fondamentales des vallées de la Sèvre et de la Maine. Le Syndicat intercommunal pour l'aménagement de la Sèvre, de la Maine et de leurs Rives est créé. Il regroupe 14 communes dont Nantes. En 2007, le Syndicat s'adjoint la commune de Saint-Hilaire-de-Clisson et change de dénomination. Il devient SEVRAVAL.

Vue générale de la carrière en 1962. (Photo René ORIEUX)



Vue générale de la carrière en 1962 (référencée).





[Le plan incliné menant au concasseur, vu du belvédère \(Photo 2021\)](#)

A partir du belvédère ou du porte-vue, le plan incliné menant au concasseur est encore parfaitement visible, derrière le bâtiment des sanitaires.

[La lettre de Monsieur CUBAYNES, l'instituteur](#)

"Rezé, le 26 avril 1972.

Ayant exercé les fonctions d'instituteur et de secrétaire de mairie à Château-Thébaud de 1928 à 1951, je puis témoigner des nuisances provoquées par l'exploitation de la carrière de Caffino, située sur la commune de Maisdon sur Sèvre et qui n'était séparée de mes classes et de la mairie que par la vallée étroite de la Maine.

Le bruit du concasseur et des diverses machines était extrêmement désagréable. Je m'obligeais à éléver la voix et je ne pouvais ouvrir les fenêtres qu'aux récréations. Ceci était plus particulièrement pénible en été, où s'ajoutait à cette nuisance celle de la poussière s'élevant de la carrière.

Les explosions faisaient sursauter les élèves, troublaient par conséquent la classe et projetaient parfois des pierres qui brisaient les carreaux de la mairie et saccageaient les jardins à flanc de coteau.

Du point de vue esthétique, il est évident que la vue du touriste était choquée par la présence des installations industrielles qui gâtaient le magnifique panorama de la vallée, dont les arbres, en période de sécheresse, se couvraient d'une poussière grise, qui salissait également l'eau de la rivière."

[\(Voir l'emplacement de l'école par rapport à la carrière page 13\)](#)

2. L'inscription sur le pilier à l'entrée

Avant d'entrer dans le parc, repérez l'inscription gravée dans la pierre sur le pilier droit du grand portail : "CARRIERE DE PONT CAFFINO".



Inscription sur le pilier à l'entrée

3. La maison du gardien

Juste après le portail, sur la droite



Cette maison était celle du gardien de la carrière.

Elle servait aussi de bureau au patron et à la maîtrise.

La maison du gardien

4. Le trou de mine dans le rocher

Dans le bloc de rochers, à gauche du petit portail, un trou de mine.

Le rocher où se trouve le trou de mine



La roche était percée au marteau pneumatique pour y introduire l'explosif.

Détail du trou de mine



5. Les fronts de taille

Entrez maintenant dans le parc pour continuer la visite.

Le front de taille est la trace la plus visible de l'ancienne exploitation. Il existe en réalité trois fronts.

Géographiquement,

- Le premier front va de l'entrée jusqu'à la butte qui accueillait le concasseur ([Voir page 18](#))
- le deuxième, du concasseur au "théâtre de verdure",
- et le troisième, de l'actuel préau à la vieille forge.

Historiquement,

le plus ancien est le troisième : il se situe tout au fond du parc. Selon Annabelle SALLE qui a étudié la carrière de Pont Caffino⁵, le volume de pierre extrait au total est de 1 million de m³, ce qui est colossal.

[Illustration du front de taille \(Photo Y. Routier\)](#)



⁵ Annabelle SALLE – Licence 1997-1998 – La carrière de granite de pont Caffineau (Château-Thébaud). Exploitation, réhabilitation et intérêt géographique.

6. La trace de l'entrée du tunnel pour tapis roulant.

A 20 ou 30 mètres de l'entrée, à droite, au niveau du quai aval (voir le point suivant : 7. Le quai aval).

Vous devrez descendre sur le quai pour apercevoir cette ouverture aujourd'hui comblée.

Entrée du tunnel pour le tapis roulant de chargement

- Hauteur = 2 m
- Longueur = 12 m
- Largeur = 1,5 m



Le chargement de la péniche s'effectuait à l'aide d'un tapis roulant situé dans un tunnel. Les granulats stockés sur le sol, au-dessus du tunnel, et contrôlés par des trappes, descendaient par gravité sur le tapis roulant qui débouchait à l'air libre au niveau du quai. C'est cette trace qu'on peut encore distinguer même si l'ouverture a été comblée par mesure de prudence.

Illustration du chargement : Dessin de Rémi Manguin



Rémi Manguin - 2016

L'Entreprise BARRE possédait trois péniches :

- "Le Grondeur" et son marinier Roger BARREAU.
- "La Vendée" et son marinier Marcel THORIN dit Tataouine.
- "Le Bavaria" et son marinier Albert REGENT.

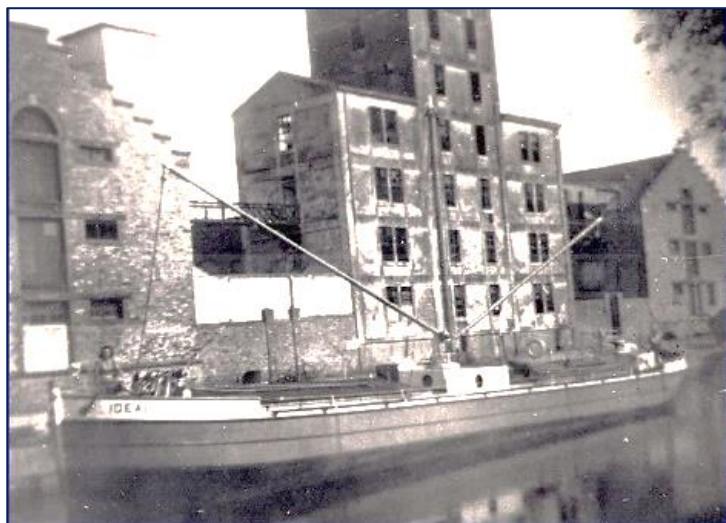
Les péniches, d'abord en bois et à voiles, sont peu à peu remplacées par des péniches en métal et équipées d'un moteur.

"L'Idéal", chaland métallique construit en 1929, ressemble aux péniches qui transportaient la pierre de Caffino.

*Exemple d'une péniche de
la même époque: l'Idéal,
en 1930.*



L'Idéal en déchargement au port de Nort-sur-Erdre.



*On voit ici
qu'il a été
doté d'un
mât unique
et de
balancines,
alors qu'à
son lance-
ment il
portait 2
mâts : un
par cale.⁶*

⁶ <https://batelleriebretonne.piwigo.com>

7. Les quais.

Les quais sont présents... tout au long de la rivière, à partir de l'entrée jusqu'au terrain de polo mais ils sont peu visibles depuis la rive droite où vous vous trouvez.

(Les photos ont été prises à partir de l'autre rive.)

Il y a quatre quais de différentes hauteurs.

- A partir de l'entrée, on trouve d'abord **le quai aval**, très bas, situé au niveau de l'entrée du tunnel pour le tapis roulant.
- Il prolongeait **le plus ancien quai** construit en bois et en poutres métalliques et qui a quasiment disparu.
- A sa suite, on trouve **le grand quai en maçonnerie**. C'est le plus long et le plus haut.
- Le dernier est **le quai "polo"**, situé en face du but de kayak polo, encore plus bas que le premier.

Tous sont malheureusement envahis par la végétation ce qui les fragilise...

1. Quai aval

Ce quai est accessible.



- Hauteur = 1,5 m
- Longueur = 15 m
- Largeur = 4,5 m

2. Ancien quai en bois et métal

- Longueur = 10 m

Il était situé entre le quai aval et le grand quai en maçonnerie mais il a totalement disparu aujourd'hui.



[CP. A. Thuret, Nantes. Environs de Nantes-CHATEAU-THEBAUD L'embarcadère.](#)



Collection A. Thuret, édit., Nantes

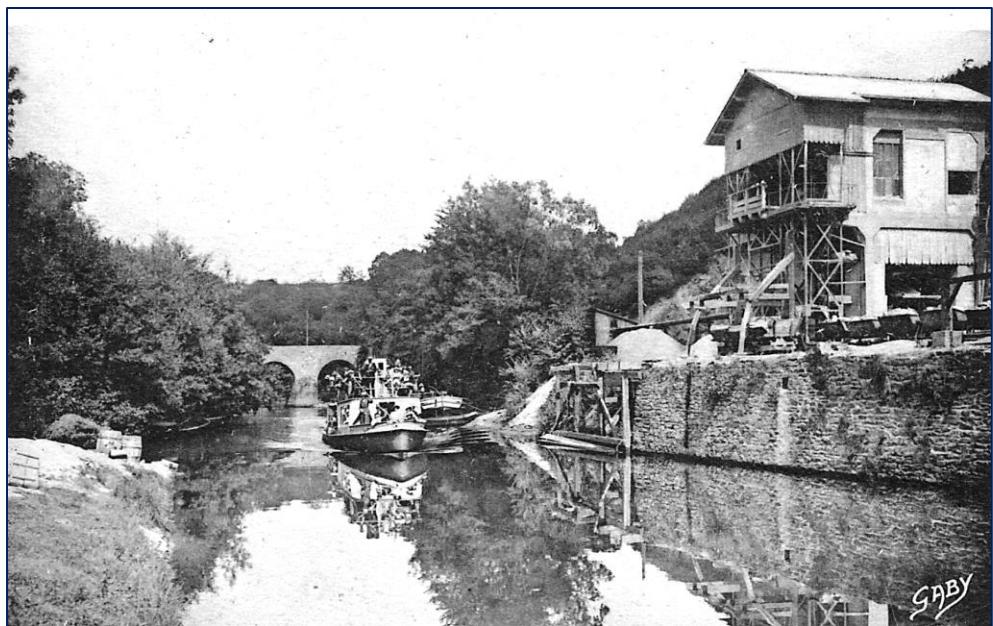
Cette carte postale montrant l'embarquement de touristes nantais à bord d'un bateau de promenade est sans doute une des plus anciennes représentant la carrière. Seul l'ancien quai (bois et métal) y est visible. On distingue le grand bâtiment d'exploitation, en bois. La maisonnette située à côté renferme la machine à vapeur (Remarquez la cheminée.)

3. Grand quai en maçonnerie

- Hauteur = 3,5 m
- Longueur = 32 m



CP Gaby. Le quai en maçonnerie.



Sur cette vue de la carrière, le grand quai en maçonnerie est déjà construit.

CHATEAU-THEBAUD (Loire-Inf.)

Le Pont et l'Usine sur les bords de la Maine



Ici, le grand quai en maçonnerie est aussi bien visible. Des goulottes de chargement ont été installées pour faciliter le chargement des bateaux. Un wagonnet chargé attend sur la berge. Au premier plan, un pêcheur pose dans sa barque.

4. Quai "polo"

Il est accessible et situé en face de l'un des buts de kayak polo.

- Hauteur = 1 m
- Longueur = 10 m
- Largeur = 3 m



Version 2021. Le quai vu de la berge.



Carte postale Rosy. Vue d'ensemble de la carrière.



Sur cette vue parmi les plus récentes, on distingue au premier plan le quai "polo" avec son angle bien marqué. La trémie est aussi bien visible. La machine à vapeur n'est plus là, détrônée par l'électrification du site. Au loin sur la route de Caffino, on aperçoit les poteaux électriques. La maison (au premier plan, à droite) est au cœur même de l'exploitation.

8. Une bitte d'amarrage

En bordure de rivière, au milieu du terrain de polo, difficilement visible à cause de la végétation.

Les bittes d'amarrage comme les quais témoignent du transport de la pierre par voie fluviale. Celle-ci, en amont du quai "polo", est constituée d'une buse remplie de béton.

La bitte d'amarrage



Ce qu'on perçoit en 2021



9. L'emplacement d'une trémie

Deux bordures parallèles en granit taillé délimitent un espace, aujourd'hui utilisé comme terrain de boules, qui accueillait autrefois la trémie.

Les granulats étaient acheminés par des tapis roulants à partir du concasseur jusqu'à la trémie.

Au-dessus de la trémie, un trieur permettait de classer les granulats selon leur granulométrie (leur grosseur), de les diriger et de les stocker dans les différentes parties de la trémie.

La trémie alimentait ensuite les camions.

L'emplacement d'une trémie

- Longueur = 17 m
- Largeur = 3 m



La trémie telle qu'elle apparaît sur les cartes postales d'époque.

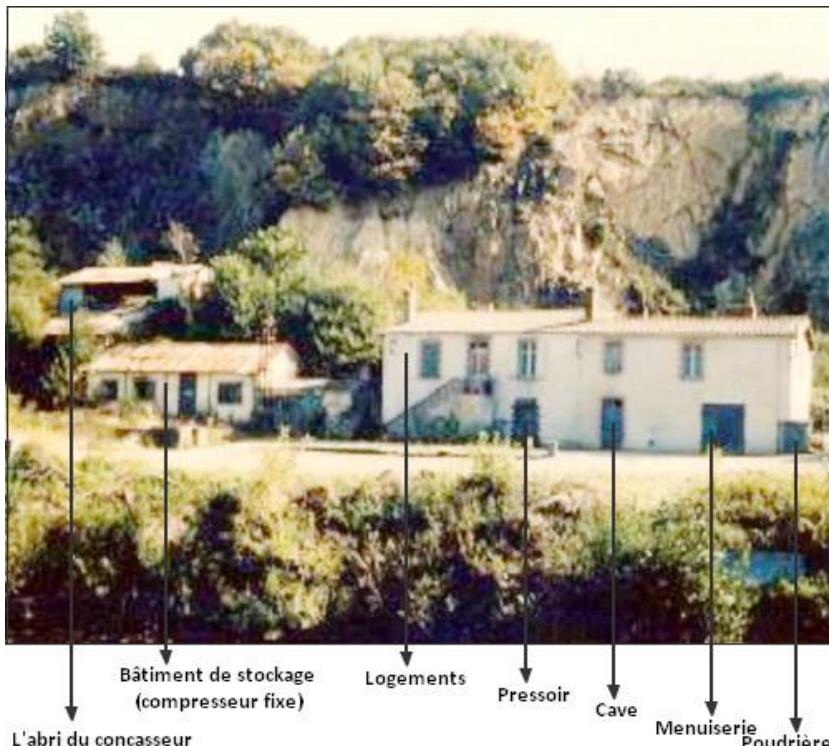
10. La maison de la carrière

Les logements, à l'étage, étaient occupés par les ouvriers et leur famille.

En 1950, le rez-de-chaussée a diverses fonctions :

- La porte en pignon ouvre sur un magasin (visible sur la photo après réhabilitation).
- La première porte après l'escalier cache le pressoir du maître de céans.
- La deuxième porte donne accès à une cave pour les locataires.
- La dernière porte, à double battant, constitue l'entrée de la menuiserie, service d'entretien complémentaire de la forge.

La maison dans les années 1979.



Remarquez la proximité du front de taille, du concasseur, et même de la réserve de poudre pour les explosifs !

Les bâtiments anciens ont été partiellement détruits lors de l'incendie de 1986 (voir article de presse page suivante). Reconstruits en gardant la façade d'origine, agrandis vers l'amont, ils sont aujourd'hui en partie occupés par l'association Pont Caffino et le club de Canoë Kayak de l'Amicale Laïque de Château-Thébaud.

La maison après réhabilitation



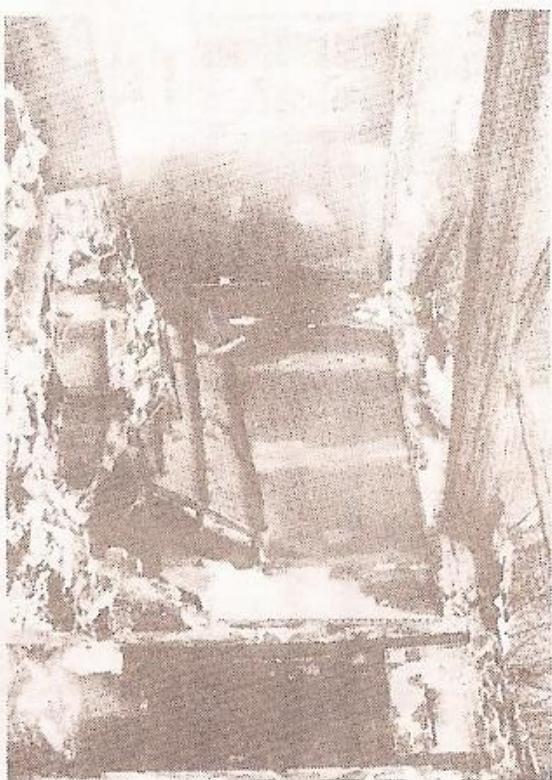
Le centre de loisirs proie des flammes

Vers une heure, dans la nuit de dimanche à lundi, un très important incendie s'est déclaré sur le site de l'aire de loisirs de Pont-Caffino, commune de Maisdon-sur-Sèvre. Un habitant du bourg de Château-Thébaud, qui se tient juste au-dessus, prévenait alors les sapeurs-pompiers du centre de première intervention de cette dernière commune, antenne du centre de secours de Vertou.

L'importance de l'incendie faisait que les sapeurs-pompiers de Vertou et d'Augrefeuille, chef-lieu du canton dont dépend Maisdon-sur-Sèvre, devaient être alertés. En effet, les bâtiments abritant l'association de gestion de Pont-Caffino, que préside M. Jacques Soumagnac, de Château-Thébaud, et le matériel du club de canoë-kayak de l'amicale laïque de Château-Thébaud, étaient la proie des flammes. Un bâtiment attenant, habité par M. Marchand et Mme Olivier, partis en vacances, devait lui aussi être attaqué par le feu. Il fallait six lances pour maîtriser le sinistre.

Sur les lieux de celui-ci, on notait

la présence de MM. Marcel Brochard, maire de Maisdon-sur-Sèvre, Gérard Bousseau, maire de Château-Thébaud, ainsi que des responsables des centres de secours. On n'a pas oublié que le site de Pont-Caffino avait été, en sep-



tembre dernier, le théâtre d'exercices pour des sapeurs-pompiers de la région. Dans ce cas précis, le préjudice subi par l'amicale laïque de Château-Thébaud et par l'association de gestion de Pont-Caffino s'élève à plus de 500 000 F.

11. Le niveau des crues

Sur le mur de la maison, entre les portes 2 et 3.

La Maine prend sa source en Vendée sur la commune des Herbiers qu'elle arrose. Elle porte alors le nom de "Grande Maine" jusqu'à ce qu'elle reçoive l'apport de la "Petite Maine" venant des Essarts. Le confluent se situe à Saint-Georges de Montaigu. Elle devient alors la "Maine" et se jette dans la Sèvre au Coing (ou Coin), en aval du château du même nom, commune de Saint-Fiacre. Les mariniers appelaient ce confluent : Goule de Moine. (On note souvent la confusion entre Maine et Moine, même sur les cartes postales.)

La longueur de la Maine est de 65 kilomètres environ.

Seules les crues mémorables sont indiquées sur le mur de la maison, à partir de 1978, date de création du club de Canoë-kayak.

La plus importante est celle de 1983.

La crue de 2021 n'a atteint que le seuil de la porte. La pose d'une plaque étant impossible à cet endroit, un repère a été placé sur la rive opposée, près du local à canoës.

Le repère de niveaux des crues.



12. La fontaine Eugénie

A l'angle de la maison, côté amont.

"Avant de traverser le pont, on doit remarquer, au milieu d'un massif d'ormeaux et de noisetiers, une charmante petite fontaine qui se cache modestement sous des réseaux de lierre et de ronces ; son bassin, bordé de mousse et de capillaire, est toujours rempli. Cette source, par sa prodigieuse fécondité est très importante : dans les grandes chaleurs, quand les autres fontaines sont taries, c'est elle qui alimente tout le village ; elle a de plus le mérite d'avoir un goût exquis, ce dont il est facile de faire l'expérience." [...]

"Tout près de là, sur un rocher entouré de plantes grimpantes, est gravé le nom de Mme Eugénie Colombel, la femme de notre maire de Nantes, auquel appartient la fontaine que nous venons de signaler ; elle fait partie de sa propriété de l'Ebeaupin située dans la paroisse de Maisdon."

Extrait de "Nantes et la Loire Inférieure"(1850) texte écrit par Elisa Morin.⁷

Qui est cette Eugénie COLOMBEL dont le nom est gravé sur la fontaine ?

Eugénie COLOMBEL née MONNIER était la fille des propriétaires de l'Ebeaupin, cette propriété située au-dessus du coteau dont faisait partie le terrain vendu pour ouvrir la carrière dans les années 1900. Eugénie est née à l'Ebeaupin, le 15 juillet 1819, de Julien Henri Constant MONNIER, rentier, et de Victoire Eulalie OLIVIER du PAVILLON.

Eugénie MONNIER épouse le 19 août 1837, à Nantes, Evariste COLOMBEL (1813-1856).

⁷*Elisa MORIN : poète nantaise (1803-1885), décédée à l'hospice St Jacques le 2 février 1885. Elisa Morin a écrit dans beaucoup de journaux vers 1850. Poète de talent, elle n'a jamais pu publier ses œuvres car elle était trop pauvre.*

Membre du conseil municipal dès 1843, Evariste COLOMBEL est élu député en 1846. Nommé maire de Nantes le 21 mars 1848 en remplacement de Ferdinand Favre qui vient d'être révoqué, le 25 juillet suivant, il est le premier maire élu au suffrage universel. Mais le coup d'état de Louis-Napoléon Bonaparte met fin à sa fonction le 30 décembre 1851.



Evariste COLOMBEL, Maire de Nantes

(Photo Archives départementales)

Leur fils, Georges COLOMBEL (1838-1894) fut également maire de Nantes, de 1881 à 1885, et aussi de Saint-Julien-de-Concelles. Militant opposé à Napoléon III, membre du Parti Républicain, il devint assistant d'Ange GUEPIN, commissaire de la République à la chute du Second empire.⁸

La source à l'origine de la fontaine a alimenté pendant un certain temps le puits carré.

Vestige du puits carré



⁸ <https://patrimonia.nantes.fr/home/decouvrir>

Vers 1960, la fontaine coulait au niveau de l'actuelle terrasse, donc à quelques mètres du rocher portant son nom. Les locataires et le personnel de la carrière l'utilisaient quotidiennement.

La fontaine en 1960, avant l'incendie.
(Sur la photo, Dominique Pourtaud.)



Détail de la fontaine en 1960
(eau ferrugineuse)



Au moment des travaux de rénovation de la maison, après l'incendie du 27 janvier 1986, elle a été raccordée aux eaux de pluie. René, et son frère Jean, maçon, très attachés à cette fontaine qu'ils avaient connue durant toute leur enfance, ont effectué des travaux pour la faire resurgir au pied du rocher gravé "Fontaine Eugénie". Ils ont également utilisé les pierres

plates qui couvraient le puits pour la construction des quatre marches prolongeant l'escalier en ciment qui mène à la terrasse.

Cette fontaine qui coule toute l'année a la particularité d'être très ferrugineuse (comme celle de l'Ebeauvin en Vertou... simple coïncidence ?)

Malgré les différents travaux effectués à proximité immédiate : tirs de mines, excavation, elle ne s'est jamais tarie.

La fontaine aujourd'hui



13. Le pavé. La fabrication des pavés

A environ 8 mètres de la rive, en face de l'aire de jeux, coincé dans les racines d'un frêne, se trouve un pavé oublié.

Si vous cherchez bien, vous pourrez distinguer un pavé taillé, coincé dans les racines d'un frêne. Les "baraques de paveurs" étaient situées le long de la rivière à cet emplacement.

Le pavé taillé.



Situation du pavé dans le parc (2021)

La fabrication des pavés (Carrières E. Barré)

Elle se déroule en quatre étapes :

1. Le tranchage.

La première phase a lieu au pied de la butte (front de taille). Elle consiste

- à sélectionner de beaux blocs de pierre bien plats d'où l'on est susceptible de pouvoir tirer des pavés,
- à les débiter pour les transporter.

On ne retient que les blocs dont la cassure bien perpendiculaire à la face les rend propres à être transformés en pavés. Les autres seront concassés.

Les paveurs – appelés parfois aussi "épinceurs" – taillent les pierres à l'aide d'un burin et d'un marteau : "On trace une ligne droite avec le burin et ensuite, de distance en distance, on marque plus profondément la pierre. Des coins sont enfouis dans les trous pour forcer la coupe ce qui permet de détacher une bande de pierre" (précisions fournies par un ancien paveur de Caffino, Hubert Pourtaud.)

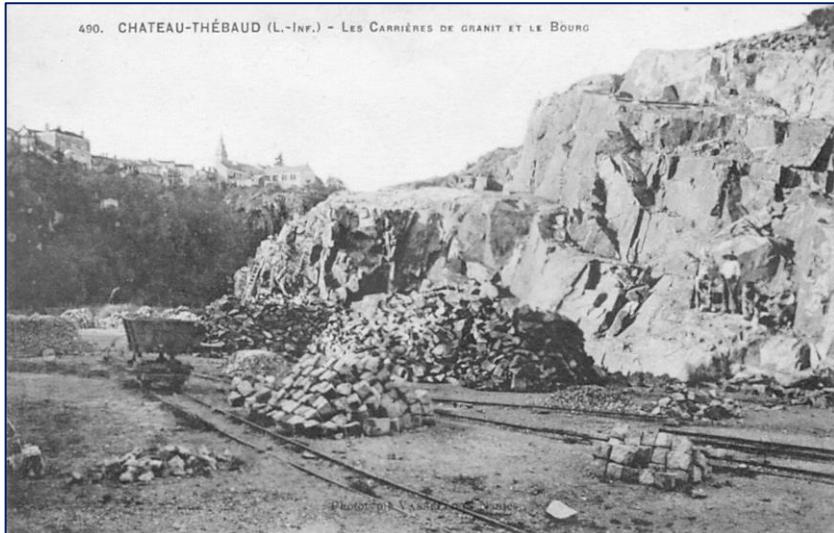
C'est ce que l'on appelle ***le tranchage***.



Pavé où l'on voit la
trace du coin qui a
servi au tranchage

CP. CHATEAU-THEBAUD (L. Inf) - Les carrières de granit et le Bourg

490. CHATEAU-THEBAUD (L.-INF.) - LES CARRIÈRES DE GRANIT ET LE BOURG



On remarquera ici, au pied du front de taille, le wagonnet sur rails mobiles qu'on déplaçait en fonction des besoins. La position du clocher indique que le travail s'effectue sur le front de taille le plus ancien.

Le tranchage des pavés (Carte postale d'entreprise-Support publicitaire)

Carrières de CHATEAUTHEBAUD

Les carriers sont au travail. Au premier plan, quelques bandes de pierre et des rails. Un wagonnet attend à droite.

2. Le transport.

Les blocs de pierres débités sont transportés sur des wagons plats, garnis de planches pour éviter le glissement, et poussés manuellement par les ouvriers.

3. Le façonnage.

Il a lieu *dans "les baraques" des paveurs*, alignées le long de la Maine.

La pierre placée dans un bac métallique empli de terre, est frappée à coups de marteau à table carrée et aux arêtes vives jusqu'à obtention du pavé désiré.



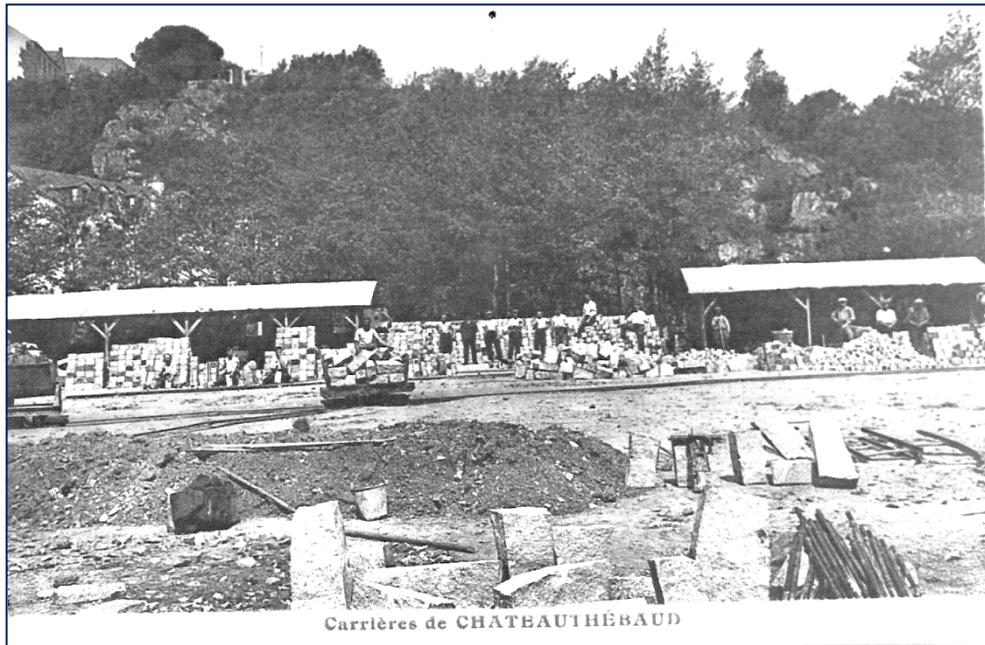
Marteaux de carriers

Ces deux marteaux sont la propriété de René. Celui de gauche porte les initiales CEB (Carrières Ernest Barré)



Seul matériel de protection : les lunettes de paveurs. Constituées d'un fin grillage, elles permettent une assez bonne visibilité. Elles étaient cependant très peu utilisées !

Les "baraques" des paveurs (Carte postale d'entreprise.
Support publicitaire)



Carrières de CHATEAUTEBAUD

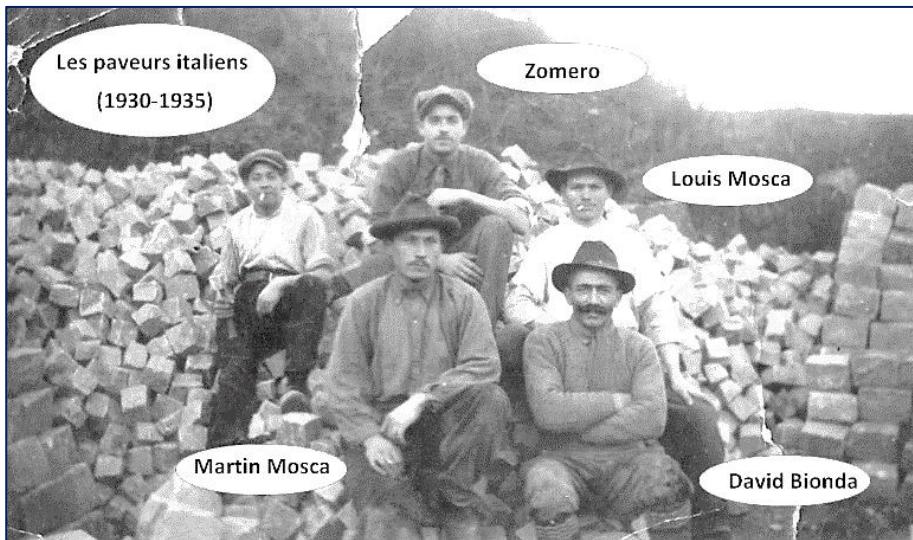
La vue du clocher permet de situer les "baraques des paveurs" à peu près au niveau de l'écluse et plus en aval. On remarque un wagonnet chargé. Les ouvriers sont très nombreux, les stocks aussi.

Les paveurs sont payés aux pièces. Leur salaire varie selon leur rendement. Les chutes résultant de la taille des pavés sont payées au wagonnet et dirigées vers le concasseur.

4. Le stockage.

Une fois taillés, les pavés sont stockés de deux façons : les petits dits "mosaïque" en vrac, les gros qui garniront les caniveaux sont soigneusement empilés.

Le stockage des pavés. Photos des paveurs. Vers 1935.



Louis Mosca a fait souche dans la région nantaise. Quand on lui demandait de quel pays il était, l'Italien répondait avec sagesse : "Mon pays, c'est celui qui me donne à manger."



14. Les latrines

Puisque vous êtes près du pavé, pivotez sur vous-même et entrez dans l'enclos qui accueille désormais l'arrivée de la tyrolienne pour découvrir, en bord de Maine, les latrines.

Il faudra être très près du bord de la rivière pour repérer le bloc de maçonnerie qui surplombe la Maine.

- Hauteur = 2 m
- Longueur = 2 m
- Largeur = 2 m



*Les latrines vues de la rive droite
(dalle au sol au 1er plan)*

Les latrines vues de la rive gauche



Cette construction, ouverte sur la rivière, présentait au niveau du sol une plaque de béton dans laquelle deux trous percés faisaient office de latrines, le réceptacle étant... la rivière. C'est ce socle qui est encore visible aujourd'hui.

Construit sur la plaque de béton, un abri en bois, aujourd'hui totalement disparu, assurait un minimum d'intimité...

Les latrines. Dessins de Rémi Manguin.



Rémi Manguin - 2016

15. L'abri à bascule

*Traversez l'espace de jeux pour enfants.
A l'emplacement de l'actuel poulailler,
au pied du plan incliné menant au concasseur, se trouvait l'abri de la
bascule.*

L'abri est un bâtiment en maçonnerie, le toit une plaque de béton.

Les carriers étaient rémunérés au nombre de wagonnets apportés au concasseur mais une bonification leur était allouée si les wagonnets dépassaient le poids attendu. Une bascule était donc indispensable. Elle était située en bas du plan incliné, menant directement au concasseur par de gros rails fixes. ([Voir page 18](#))

L'abri à bascule

- Hauteur = 2 m
- Longueur = 5 m
- Largeur = 4 m



*L'abri à bascule
après
réhabilitation
(2021)*



16. L'abri de mines

*Continuez sur le chemin
puis prenez la 2ème petite allée, à droite.
Enfoncez-vous de quelques mètres en sous-bois
pour arriver au pied de la passerelle.*

Avant la passerelle, se trouve un abri de mines : c'est un bâtiment en maçonnerie avec un toit en béton, robuste, puisqu'il a pour mission de protéger le compresseur mobile et les ouvriers lors des tirs de mines.

On peut voir dans son toit un orifice circulaire par où s'évacuaient les gaz d'échappement quand le compresseur Diesel fonctionnait sur place.

Les compresseurs servaient à alimenter les marteaux pneumatiques.

Il a d'abord existé un gros compresseur fixe, avec des tuyaux en acier courant le long du front de taille. Celui-ci a ensuite été remplacé par un compresseur mobile, qu'on déplaçait en fonction des besoins, et qu'il fallait protéger lors des explosions.

L'abri de mines



- Hauteur = 2 m
- Longueur = 5 m
- Largeur = 3,5 m

L'orifice circulaire



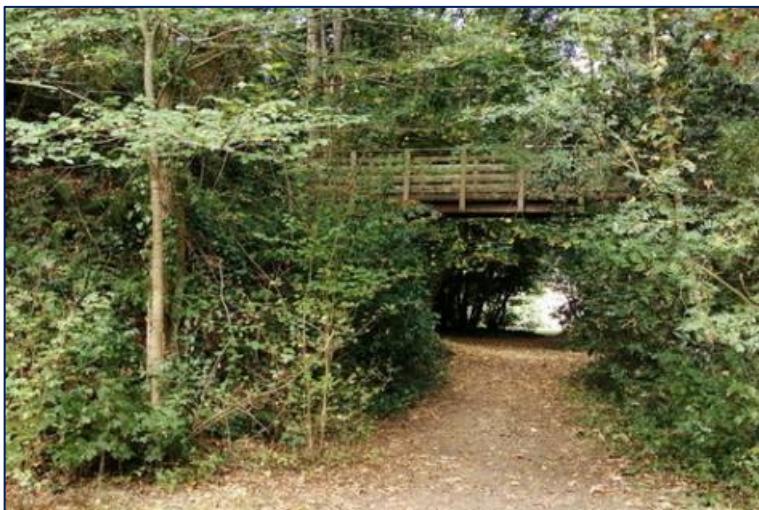
17. La passerelle

Elle repose sur deux piliers en maçonnerie.

La passerelle servait sans doute au passage des wagonnets transportant la terre tombée en même temps que la roche, sur le front de taille. Cette terre était entreposée à l'arrière où elle a formé des reliefs imposants.

- Longueur = 14 m
- Largeur = 1 m

La passerelle



18. La plaque de gravillonneur

Passez sous la passerelle. Regardez au sol sur la gauche, au pied de l'escalier qui gravit la butte de terre.

La chaîne de concassage était située en haut du plan incliné, accessible par deux voies : le chemin à gauche, à peu de distance de l'entrée, et le chemin passant derrière le bloc des sanitaires actuels. ([Voir page 18](#))

Elle comprenait les trois types de machines nécessaires :

- **Le concasseur** pour concasser grossièrement.

Il ne reste malheureusement rien du concasseur, à l'exception du plan incliné où il était juché et de photos de son abri. Le premier concasseur était de type giratoire (Voir le principe de fonctionnement de l'ancien concasseur⁹).

Il a été remplacé par un concasseur à mâchoires vers 1955, au moment où les wagonnets ont été abandonnés au profit des camions et des pelleteuses, parce qu'il n'était plus adapté.

- **Les trieurs**, pour trier les pierres selon leur taille.
- **Le gravillonneur**, pour réduire les pierres en morceaux plus petits.

Une plaque de gravillonneur a échoué, on ne sait pourquoi, près de la passerelle.

[La plaque de gravillonneur](#)

- Dimensions = 30 x 75 cm



⁹ <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=5Fmckjdd3kE>

19. La vieille forge

Empruntez l'escalier, ou continuez le chemin vers la rivière

puis prenez à gauche pour longer la berge.

Traversez la grande prairie.

A l'extrémité de la carrière et donc du parc, avant le tourniquet qui

marque la sortie, vous trouverez les ruines de la vieille forge.

La forge se trouvait au pied du premier front de taille, elle existait donc dès le début de l'exploitation.

Les forges et les forgerons étaient essentiels pour fabriquer ou réparer les outils (marteaux, burins, ...) et le matériel (les wagonnets, par exemple). Aujourd'hui, on nommerait les forgerons ouvriers d'entretien ou de maintenance.

[Forge en amont du parc. Photos 1 et 2](#)



20. Le rail du plan incliné (il n'est plus visible)

Jusqu'à la construction des sanitaires, on pouvait encore voir les rails ayant servi pour la circulation des wagonnets, depuis la bascule jusqu'au concasseur, tout en haut du plan incliné. ([voir page 18](#))

Ces rails étaient fixes et plus résistants que les rails mobiles utilisés pour le déplacement des wagonnets sur le reste du chantier. Les wagonnets étaient tirés sur la pente par un treuil.

Rail du plan incliné
à l'emplacement
du concasseur



Photo des paveurs sur leur chantier.



Ici, les paveurs posent sur ces rails. Au fond, on distingue la maison.

Il subsiste des morceaux de rails à divers endroits du Parc et alentour, notamment sur le Chemin Neu ([Voir page 57](#))

III. Les carriers

1. Un travail difficile

Si les paveurs étaient payés au nombre de pavés réalisés, les carriers, eux, étaient payés au wagonnet. Pas de wagonnet, pas d'argent ! Les wagons de terre de déblai étaient moins bien payés que ceux de pierre.

Il fallait faire rouler la charge à la main jusqu'au pied du plan incliné qui menait au concasseur ; un treuil prenait alors le relais à partir de la bascule. Arrivé au concasseur, le carrier laissait son wagonnet qui était pointé sur un registre, et il repartait avec un wagon vide. L'été sous le soleil, l'hiver sous la pluie. Pas de protections : ni gants, ni cirés, ni chaussures adaptées. Les outils pour débiter et charger les wagonnets consistaient en une pelle, une fourche, une pioche, une barre et surtout une masse pour débiter la pierre.

Quelques femmes ont été employées au concassage à la main jusque dans les années quarante. Elles utilisaient un marteau à long manche souple. On les rémunérait au volume produit.

Les outils du carrier.



-1- Barre servant de levier.

-2- Fourche à cailloux à 9 doigts.

-3- Pelle ronde de terrassier.

-4- Pioche de terrassier.

-5- Masse de carrier (Poids : 6,5kg).

2. Des conditions de vie spartiates.

Il est très difficile de parler personnellement de tous les carriers qui se sont succédé. Leur nombre important, leur passage parfois très court dans l'entreprise, n'ont pas permis de garder le souvenir de chacun d'eux.

Cependant nous pouvons évoquer **Léon LE TALLEC** qui reste dans nos mémoires...

Léon est arrivé comme ouvrier agricole embauché par la famille BACHELIER au Grand Moulin à Château-Thébaud. Puis son parcours l'a conduit à la carrière de Caffino, au pied de la butte.

Il venait d' Hennebont où il avait travaillé dans les forges. Il logeait avec un autre ouvrier venu de Vannes dans une chambre de la maison.

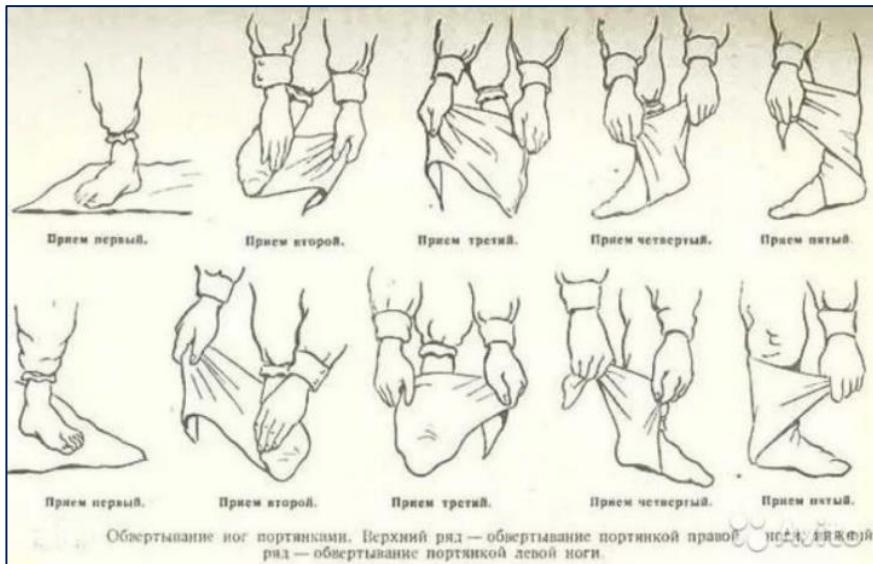
Le mobilier de la chambre de Léon et d'André se composait de deux lits en fer avec une paillasse, sans draps, d'une table, de deux chaises. Ils rangeaient leurs vêtements dans des valises glissées sous les lits. Pour la préparation des repas, ils disposaient d'une cuisinière réparée avec de l'argile. Pour faire le café, ils répandaient les grains sur la table et les écrasaient avec une bouteille.

On ne lui connaît pas de famille alors, pour ses obsèques, une collecte a été organisée auprès de ses camarades de travail et du patron de la carrière. Sa paillasse et ses affaires personnelles ont été brûlées près de la rivière.

Léon LE TALLEC comme beaucoup d'ouvriers portait des "chaussettes russes".

À l'époque, les carriers portaient de grosses chaussettes de laine tricotées par leurs épouses. Ceux qui ne possédaient pas de telles merveilles, comme les ouvriers célibataires ou étrangers, avaient souvent opté pour les chaussettes russes, système peu coûteux, mais efficace. Il suffisait d'enrouler d'une certaine manière, autour du pied et de la jambe, une bande de tissu de 35 cm x 90 cm, issue souvent d'une vieille chemise. Anna Lisoviy, d'origine ukrainienne, nous en a fait la démonstration car son père, en 1980, en portait pendant son service militaire en Biélorussie. "*C'est résistant, rapide à laver et à sécher, ça tient chaud, et la même taille de tissu s'adapte à tous les pieds. Quand la sueur les a mouillées, il suffit d'inverser la bande de toile !*"

Les chaussettes russes (Armée Portyanki)¹⁰



¹⁰ <https://www.soviet-power.com>

Remerciements.

Nous tenons à remercier tous ceux qui, avec générosité, nous ont confié photos et souvenirs, ou simplement connaissances acquises au fil de leurs recherches.

Merci à

Hubert et Raymonde POURTAUD, anciens carriers,

Michel POURTAUD, ancien carrier,

Monsieur PONTOIZEAU, gendre de carrier,

Danielle et Lulu, les filles du paveur Louis MOSCA,

Jean FARGES, le frère de René,

Rémi MANGUIN, pour ses dessins explicatifs,

Yves ROUTIER, Président du Syndicat de rivières lors de la création du Parc en 1980.

Alain SECHERESSE (à titre posthume) et la commission Archives de Château-Thébaud, pour leurs travaux et leurs textes dont nous nous sommes parfois inspirés.

L'Association Recherches et Découvertes de Maisdon-sur-Sèvre pour ses recherches et ses documents,

Annabelle SALLE et son Mémoire de licence 1997-1998 : *La carrière de granite de pont Caffineau (Château-Thébaud). Exploitation, réhabilitation et intérêt géographique.*

La famille LISOVİY, pour sa connaissance des chaussettes russes et la démonstration qu'elle nous en a faite,

ainsi qu'à tous ceux qui ne sont pas nommés mais que nous n'oublions pas pour autant.