Claude MAUPILLIER
Branche M.V.M.

L'OTROI

DE

MORICQ

Additif au n° 80 du bulletin **NOS TROIS BRANCHES**_Décembre 2014

INTRODUCTION

Cette visite a pour but de vous faire connaître l'octroi (encore appelé pavillon ou dans le patois du coin pavaillon), son rôle et les recherches effectuées, recherches portant principalement sur la datation de sa construction. Nous allons dérouler cette visite en 4 temps :

1- Présentation de la situation géographique
2- Définition de l'octroi
3- Les recherches sur la datation
4- Les hypothèses

Permettez-moi de vous rappeler en quelques mots la genèse de la rénovation intérieure de ce bâtiment.

L'octroi recevait depuis longtemps les chasseurs rentrant d'une battue aux nuisibles et leur permettait de se réchauffer et de se restaurer. Lors d'une réunion de bureau, le Président du Syndicat de chasse d'Angles émit l'idée de se servir de ce local pour pouvoir se réunir ; nous prîmes rendez-vous avec la précédente municipalité qui nous reçut le Samedi 15 juin, et fut de suite enthousiasmée (peut-être la proximité des élections ?) par notre projet : nous prenions à notre charge la réfection des huisseries –sauf la porte d'entrée dans un premier temps-,nous fournissions la main d'œuvre, en contrepartie, nous demandions une subvention pour refaire le plancher et l'achat des fournitures nécessaires à la réfection des murs intérieurs. L'adjoint à l'urbanisme, lors de sa visite de travaux le jeudi 20 juin, nous accorda en prime la réfection de la porte d'entrée ! Après 500h de piquetage, sablage et enduit, avec l'aide de 16 chasseurs bénévoles (sur 76 !), de deux artisans locaux, Charly Daviau, plâtrier, et Hervé Gorichon, menuisier, nous pouvions inaugurer l'Octroi en présence d'une cinquantaine de personnes.

Avant de continuer mon exposé, il me tient à cœur d'adresser mes plus vifs remerciements à tous ceux qui m'ont aidé dans mes recherches, à savoir l'Office de Tourisme d'Angles, la Maison du marais de Saint Denis du Payré, M. Yannick Sire Conservateur du patrimoine de Poitou-Charentes, un cousin généalogiste basé à Poitiers, Jean-Yves Mainguet et plus récemment Bernard Chevat, et Lysiane Chevrier-Chabot.

I - SITUATION GÉOGRAPHIQUE

L'octroi se trouve au cœur du marais de Moricq, à la limite ouest du marais poitevin ; sous son arche coule le canal des Bourasses. A l'ouest se trouve Angles, à l'est Saint Benoist sur Mer, au sud se trouvent le Lay et ce qui fut le port de Moricq, et encore plus loin, le Golfe des Pictons.

L'immense golfe face à l'Ile de Ré, représenté sur certaines cartographies anciennes, est une libre interprétation de ce que fut le Golfe des Pictons, d'où émergera le territoire de La Faute sur Mer. Le Golfe, ou encore Mer Pictonne, remontait jusqu'à Maillezais. Selon l'abbé Poirier, je le cite, « ***deux siècles avant l'ère chrétienne, les habitants de notre contrée s'appelaient les Pictons ; cette tribu gauloise était divisée en trois groupes dont les Anagutes du Sud*** ». C'étaient des gens paisibles, pratiquant l'agriculture et l'élevage. Dans les premiers siècles de l'ère chrétienne, des moines implantent un monastère à Saint Michel en l'Herm et assèchent le golfe. L'océan se retire plus ou moins ; la façade littorale sud subit des invasions par les Vandales, les troupes de Judicaël puis par les Normands au IXème siècle ; en 853, « ***arrivent des pillards montés sur des barques légères, bordées de fer et de peaux de bêtes sauvages ; elles déposent des bandes qui se répandent, portant partout le meurtre et les flammes de l'incendie*** » (in La Vendée avant 1793, de l'abbé Prunier).

Malgré les invasions et les éléments naturels, les moines aidés des habitants travaillent, irriguent et participent activement aux travaux d'assèchement du marais pour en faire au fil des siècles un marais desséché cultivable. Lorsqu'il dresse à partir de 1705 la carte de la côte et du marais poitevin, Claude Masse évoque, je le cite, « ***un pays noyé une grande partie de l'année et où l'influence de la marée qui remonte dans les terres se fait sentir deux fois par jour. C'est un paysage de terre et d'eau*** ». Le cours du Lay n'est pas encore fixé et il divague selon les époques en nombreux méandres vers son embouchure, sans compter les aménagements successifs qui lui ont été apportés. Les ports d'hier se situent aujourd'hui en retrait de la côte, dans les terres.

Avant de parler de l'octroi, parlons de la terre sur laquelle il est érigé. En 1720, la terre de Moricq fut achetée par Dame Catherine Henriette Lambert, veuve d'Étienne de la Taste. Cette terre avait un revenu de deux à trois mille francs ; sa nouvelle propriétaire résolut d'en augmenter la valeur en faisant un port à Moricq ; mais effrayée par la dépense et les risques à courir, Mme de la Taste joignit un projet de dessèchement à celui du port, dans l'espoir de les confondre et de faire ainsi supporter les frais de port (dont elle devait seule profiter) par les propriétaires. Ses hautes relations lui firent aisément obtenir des privilèges et le Roi lui accorda (comme nous le verrons plus loin) la permission de faire dessécher les dits marais, avec la concession de tous les droits, prérogatives et privilèges accordés à ceux qui ont fait des dessèchements par les édits et déclarations enregistrées dans les cours souveraines ; mais on laissa aux propriétaires de ces marais la faculté de contribuer, si bon leur semblait, à la dépense du dessèchement pour les parts et portions qu'ils y possédaient ; sinon ils devaient céder et abandonner à Mme de la Taste le tiers de leur fonds, en pleine propriété. Les propriétaires avaient un délai de quinzaine pour faire cette option, à partir de la sommation qui leur serait faite : faute pour eux de prendre parti, Mme de la Taste ne leur devrait, après le dessèchement, qu'un terrain de même valeur et revenu que celui qu'ils avaient avant.

Vingt-cinq propriétaires environ (dans l'acte de société du 1er octobre 1722 reçu par Dupont et Giraudeau notaires aux Moutiers, il n'y a que dix huit noms, mais quelques- uns représentaient plusieurs propriétaires) demandèrent à entrer dans la société et à contribuer aux frais au prorata de leur marais ; ils se dirent alors propriétaires des deux tiers des marais à dessécher. Dans cette association, on trouve René Lordre et Jacques de la Chaume, pour les marais qu'ils avaient arrentés de Jean Baptiste de Sainte Hermine, abbé d'Angles, et de l'abbé de Talmont.

Par des intrigues de cour, Mme de la Taste obtint un second arrêt du Conseil d'État en 1723, confirmatif du premier ; il n'y déroge que dans l'intérêt de la dite dame : désormais, les propriétaires non associés doivent délaisser les deux tiers de leur marais et non plus un tiers ; s'ils ne répondent pas dans les quinze jours de la sommation par un choix, l'option passe à Mme de la Taste. Sous des apparences légales, ce second arrêt couvrait une véritable spoliation.

Tous les propriétaires non associés formèrent aussitôt opposition et essayèrent, mais en vain, de faire rapporter cet arrêt en produisant mémoires sur mémoires ; bien en Cour, Mme de la Taste accomplit sans perdre de temps les formalités requises et s'appropria les terrains des propriétaires opposants. Pour couronner son œuvre, elle s'entendit frauduleusement avec l'ingénieur Macschihi commis par le Roi pour diriger l'entreprise. Cet ingénieur, savant mais fort peu scrupuleux, moyennant une part dans l'affaire, dressa un devis tellement pharamineux qu'il écarta tout entrepreneur sérieux concurrent à l'adjudication. Le 15 juin 1723, Burgaud, procureur fiscal de Mme de la Taste, se rendit adjudicataire des travaux pour la somme de 400 000 frs ! : il n'était évidemment qu'un prête-nom. On substitua alors d'autres devis, préparés à l'avance, à ceux qui avaient servi de

base à l'adjudication, ce qui permit de réaliser des bénéfices considérables. Le sieur René Lordre, dont je parle plus haut, se rendit sous-adjudicataire des travaux de terre compris dans le devis.

Le dessèchement était terminé en 1730, comme l'atteste une ordonnance de l'Intendant du Poitou du 18 septembre 1780, qui commet des experts pour accepter les travaux ; mais, dès 1727, les intéressés avaient procédé au partage (acte du 12 décembre de Durand et son confrère, notaires à Pouzauges).

Selon le Bulletin de l'hydraulique, fascicule Z, ce dessèchement représente une superficie de **4 393 ha 10 a 30 ca.**

II - L'OCTROI

Son rôle était de percevoir les droits d'octroi : on nomme ainsi les taxes indirectes prélevées au profit des communes sur les objets et denrées destinés à la consommation locale. Ce mode d'impôt existait depuis l'antiquité : ***portocium*** chez les Romains ; son institution régulière remonte en France au XIIème siècle.

Les droits d'octroi, perçus d'abord au profit exclusif du Trésor royal, furent par la suite concédés aux communes, moyennant redevance au dit Trésor. Supprimés par la Révolution (1791), ils furent rétablis par les lois du 21 vendémiaire an VII, Paris (11 frimaire an VII er 5 ventôse an VIII, pour les autres communes). Ils ont été depuis réglementés par le décret du 17 mai 1809, l'ordonnance du 9 décembre 1811, la loi du 28 avril 1816, le décret du 17 mars 1852, la loi du 21 juillet 1867, le décret du 12 février 1870, les lois du 5 avril 1884 et du 29 décembre 1897, pour être définitivement abolis en 1946 ; à noter que depuis la loi du 17 mars 1852, les droits d'octroi ne subissent plus de prélèvement de la part du Trésor.

Ces droits d'octroi ne doivent pas avoir le caractère de taxes prohibitives ou de droits de douane, ni constituer, autant que possible, un impôt trop lourd à supporter par les classes pauvres. Les objets sur lesquels portent les droits sont en principe désignés par la loi, et en général, en sont exceptés les blés et farines, le lait, les fruits, le beurre, les légumes ; dans le même ordre d'idées, la loi du 25 décembre 1897 a dégrevé les boissons dites hygiéniques (vins, cidres, poirés, hydromels, bières, eaux minérales) et autorisé les communes à remplacer ces droits par des taxes directes ou indirectes (taxes locatives, élévation des droits sur l'alcool, taxes sur les chevaux, les voitures, etc...).

L'établissement des droits d'octroi, votés par les conseils municipaux, ainsi que les règlements relatifs à leur perception, sont autorisés par décrets rendus en Conseil d'État, après avis du Conseil général. Il est procédé de même pour toute augmentation ou prorogation de taxe pour une période de plus de cinq ans et aux périmètres existants, etc... Les matières soumises aux droits d'octroi sont : 1° les boissons et liquides ; 2° les comestibles ; 3° les combustibles ; 4° les fourrages ; 5° les matériaux (décret du 17 mai 1809) 6° les objets divers (décret du 12 février 1870). L'énumération comprise au tarif général établi par la loi n'est pas limitative.

L'administration des octrois est confiée aux maires, sous la surveillance des préfets et l'autorité du gouvernement, et peut s'exercer sous quatre modes différents : la ***régie simple*** (perception de l'octroi sous la direction immédiate du maire) ; la ***régie intéressée*** (perception des droits d'octroi par un régisseur moyennant abandon à son profit par la commune d'une partie des bénéfices) ; la ***ferme*** (adjudication pure et simple des produits de l'octroi, suivant un prix convenu) ; l'***abonnement*** avec la régie des contributions directes donnant lieu à un traité de gré à gré approuvé par le ministre. Les droits d'octroi sont perçus par les agents communaux, les préposés des adjudicataires ou les employés de la régie suivant le mode adopté, et sont versés au receveur municipal.

Tout objet soumis au droit ***doit être déclaré*** au bureau de l'octroi (ordonnance du 9 décembre 1814) ***avant son introduction sur le lieu sujet***, par le porteur ou conducteur, qui produit à l'appui de sa déclaration les congés, acquits à caution, passavants, lettres de voiture, etc...et qui acquitte les droits. Les personnes qui fabriquent à l'intérieur du rayon de l'octroi des objets compris au tarif, sont soumises à déclaration et doivent acquitter les droits, à moins qu'elles ne réclament la faculté de l'***entrepôt***. Les mêmes obligations s'appliquent aux propriétaires de bestiaux entretenus dans le périmètre de l'octroi. D'autre part, les communes peuvent consentir des ***abonnements*** collectifs au profit de certaines classes redevables. Pour les objets non destinés à la consommation locale, et qui ne doivent que passer ou séjourner un temps très limité dans le rayon de l'action, il est délivré aux porteurs ou conducteurs un bulletin de ***passe-debout*** (maximum 24 heures) ou de transit (maximum 3 jours), contre consignation des droits remboursés à la sortie.

Contraventions : elles ont pour cause l'absence de déclaration ou des déclarations fausses ou inexactes ; elles sont constatées sur procès-verbal et donnent lieu à confiscation des objets saisis (y compris, à défaut de consignation du maximum du droit, des voitures, chevaux et objets servant au transport) et sont punies d'une

amende de 100 à 200 frs. En cas de fraude par escalade, par souterrain ou main armée, des peines plus graves sont encourues (lois du 28 avril 1816 et 29 mars 1832). Ce sont les tribunaux de police correctionnelle qui sont compétents pour prononcer sur les contraventions en matière d'octroi ; quant aux contestations relatives à l'application du tarif, elles ressortissent du juge de paix.

Situation géographique, rôle de l'octroi, passons maintenant au chapitre le plus important

III - LES RECHERCHES SUR LA DATATION : ENQUÊTE

L'octroi est signalé vers le **XVIème siècle**, dans un ouvrage sur le patrimoine des communes de Vendée, avec l'annotation « ***calcaire, la grande lamberde, situé sur la rivière du petit Lay*** ». Il est mentionné dans le cadastre de la commune de 1846 et est ***situé alors sur le canal des Bourasses*** ». La comparaison des cartes dressées à différentes époques ne permet d'ailleurs pas de lever l'ambiguïté et les repères permanents sont rares : sur les cartes de 1700, le bourg de Moricq et sa Tour sont portés séparément ; sur la carte de **Cassini** établie après 1750, le pavillon et le port de Moricq sont portés ensemble ***dans le coude que fait le Lay en direction de la mer, à la confluence du canal des Bourasses***. Sur les cartes modernes, le port et l'octroi sont géographiquement séparés de quelques centaines de mètres.

Faute de réponse immédiate, nous avons donc orienté nos recherches vers toutes les autres pistes pour relever des indices sur la date de construction du pavillon et sa destinée ; ces sources sont au nombre de trois : Mme de la Taste, le canal des Bourasses et le port de Moricq.

➢ **Catherine Henriette de Lambert**

Je suis enclin à intituler ce court chapitre « sentiment et finance » ; cette dame est le personnage central, comme dans un roman historique, de la terre de Moricq.

Née en 1691, Mme de la Taste était la fille d'Henri de Lambert, seigneur au Change en Périgord, lieutenant au Roi de la citadelle de Saintes. Elle a 21 ans quand elle épouse, en 1712, Étienne de la Taste alors âgé de 70 ans…Ce dernier était officier dans les Gardes du Roi (chargé des levrettes du Roi) et en récompense de ses brillants services, il avait été nommé Maréchal de camp en 1702 et bénéficiait ainsi d'une généreuse pension de 10 000 livres ; mais il mourut le 13 mai 1714, deux ans après son mariage !

4

Pour vérification, il faudrait prendre connaissance du contrat de mariage de Mme de la Taste, afin de déterminer les biens constitutifs de la Seigneurie de Moricq du vivant de Mr de la Taste (et à défaut la question reste entière…) ; mais aussi, pour les mêmes raisons, de l'acte passé en 1720 devant un notaire de Cholet, préalablement, semble-t-il, à l'engagement des travaux, et dans lequel le pavillon pourrait être cité.

Devenu veuve et riche, Mme de la Taste, encore jeune, voulut jouir de la vie et se lança dans de nombreuses aventures sentimentales et financières. Femme entreprenante et désireuse de valoriser son domaine (vous en avez déjà eu un aperçu dans l'histoire de la terre de Moricq), elle obtint par intrigue le transfert du port céréalier de Saint Benoist sur Mer à Moricq, et, nouvelle propriétaire de la Seigneurie depuis le décès de son époux, elle transforma la tour de Moricq en grenier à blé. Elle obtint également, en date du 4 août 1722, un arrêt du Conseil du Roi Louis XV, dont voici la copie :

« ***Aoust 1722, à Versailles, veu par le Roy etant en son conseil l'arrest rendu par Iceluy le 10 mai 1721 sur la requestre présentée par Mme Catherine Henriette de Lambert veuve du sieur de la Taste maréchal de camp lieutenant major des gardes du corps tendant à ce qu'il plut à sa Majesté luy permettre de construire et établir un port à satisfaire sur la rivière le Lay paroisse d'Angles près Moric, d'y faire des travaux nécessaires, et après perfection, de l'entretenir à ses frais et dépens, et pour le mettre en état d'y subvenir, de luy accorder les droits dus et accoutumez sur tout ce qui sera chargé et déchargé, et qui passera au dit port tant par vaisseaux, barques, batteaux et leurs charges, que par les charrettes et autres voitures à pied et à cheval, lui permettre de faire desseicher tous les marais qui sont entre la ditte rivière du Lay et la terre ferme du costé des paroisses d'Angle, La Tranche et autres voisines à qui que ce soit que les dits marais puissent appartenir, etc …*** »

Un autre arrêt, 30 ans plus tard, le 13 juin 1752 : « ***autorisation donnée à Mme de la Taste de percevoir un droit de péage sur tous les objets débarqués ou embarqués dans le port, à charge pour elle d'entretenir une chaussée pavée de 1160 m qui y accède*** »

Enfin décision ministérielle du 16 mars 1853, décision qui ***met fin à la concession accordée à l'origine à Mme de la Taste*** et son rachat par l'État.

C'est bien Mme de la Taste qui, avec l'aide de l'ingénieur Macschihi et des habitants des communes concernées fit procéder à l'assèchement définitif du marais de Moricq (on peut aisément imaginer la pénibilité du travail au regard des moyens de travail et pour une œuvre aussi colossale !). La construction **solide** des bâtiments de ferme put alors être entreprise.

Malgré le caractère douteux de toutes les opérations décrites précédemment, les nombreux litiges et procès qui s'ensuivirent, Mme de la Taste revendit les terres desséchées de Moricq en 1762, faisant alors d'énormes profits…Elle mourut en novembre 1763, à l'âge de 72 ans.

Dans les différents textes auxquels nous venons de faire référence, **le pavillon n'est jamais cité** : est-il déjà construit ? sera-t-il construit ou reconstruit à cette occasion, comme le port ? ou sera-t-il édifié ultérieurement ? a-t-il été un bureau de péage pour le compte de Mme de La Taste avant de devenir bureau de l'octroi pour la commune ou l'Administration ?

Les autres biens relevant de la Seigneurie de Moricq, dont la Tour, ont-ils été vendus à la même date ou bien légués à son décès en 1763 ?

Après consultation des Archives royales, judiciaires, nous nous sommes penchés sur les études historiques consacrées aux travaux d'assèchement du marais ; ces études se répartissent sur trois époques à partir du VIIème siècle jusqu'à la fin du XIXème siècle. Malheureusement ces périodes furent entrecoupées de passage de désordre et d'abandon, causés par les guerres et les troubles religieux. Ainsi, les archives du marais du Lay ont-elles particulièrement souffert des troubles révolutionnaires ; et si la trame historique est sans aucun doute la même pour l'ensemble des marais, les détails nous échappent pour le marais du Lay. La Guerre de Cent Ans provoqua elle aussi ruines et abandons de ces travaux ; plusieurs tentatives de restauration au cours des XVI et XVIIème siècles furent entreprises, sans résultat durable ; il semblerait que les Hollandais (dont la tradition locale vendéenne exagère énormément l'importance, jusqu'à employer le mot de colonialisme !) appelés par Henri IV au début du XIIème siècle, n'intervinrent dans notre région que dans les vallées de la Sèvre Niortaise et de la Charente.

Concernant l'assèchement de la rive droite du Lay, Étienne Clouzot écrit : « ***nous voudrions donner un exposé aussi complet pour le bassin du Lay, mais nous devons nous contenter de constater les résultats des dessèchements sans pouvoir indiquer en détail les travaux. Au XIIème siècle, sur la rive du Lay, les dunes de sable avoisinant Longeville se prêtaient à la culture pour permettre de prélever une taille assez élevée. Les marais proprement dits étaient l'objet d'une exploitation à Angles, à Curzon et à La Claye, de la part des religieux de Talmont, Angles, Fontaine et Bois-Grolland. Au début du XVIème siècle, on récoltait du froment et des fèves sur les bords de mer, à l'abri des relais et des digues. Sur l'autre rive du Lay, les religieux de Luçon et de Saint Michel en l'Herm s'occupaient depuis le XIIème siècle au moins, de la mise en valeur des marais*** ».

➢ La date de creusement du canal des Bourrasses :

Mes recherches ayant commencé par la Maison du marais de Saint Denis du Payré et s'étant révélé vaines, j'appelais au secours mon cousin poitevin ; ce dernier ne tira rien de mieux des Archives du Poitou-Charentes, mais Yannick Sire le Conservateur l'aiguilla sur les Archives départementales de la Vendée. Revigoré, plein d'espoir, je fonçais à La Roche.

Las, après avoir lu pendant 6 heures 2 liasses de papiers (représentant quand même chacune 15 cm d'épaisseur), je ressortais de là, non seulement les yeux fatigués, mais en courant toujours après une date ! J e ne ramenais que l'acte du Conseil du Roi accordant tout (et bien plus !) à Mme de la Taste, acte dont je vous ai livré précédemment le contenu, et **3** citations du pavillon et du canal des Bourasses se rapportant aux années 1906 et 1916 et ne méritant même pas la moindre attention. D'intéressant aussi, je découvrais quelques allusions au port de Moricq que je vous livrerais le moment venu.

➢ Le port de Moricq :

Historiquement les premier ports n'ont été que des havres sur une côte ou une rive, où pouvaient accoster plus aisément les bateaux. Endroits où, en bonne intelligence des choses, s'installaient les habitants pour drainer en ce point les courants commerciaux, pour recevoir des marchandises ou expédier leurs produits. Il n'y a donc pas contradiction entre ces deux constats, sauf que nécessairement à partir d'un certain degré de développement, se créent un quai, des installations etc…

Nous avons donc vu que Mme de la Taste, forte de son entregent et par intrigues, fait ré-ouvrir le port de Moricq vers 1730, éclipsant ainsi celui de Saint Benoist sur Mer. Ce port était connu dès le XVème siècle, sous le nom de **Grand Jonchet**. Très florissant, il eut une activité primordiale (on dit qu'il fut le premier port exportateur de grains de la façade atlantique) et connut son apogée vers 1886, perdant alors petit à petit son mouvement commercial en raison de l'envasement du Lay ; à ce propos, voilà les quatre relevés puisés lors de ma dernière consultation aux Archives départementales :

→ Durant les mois de juin et août 1858, gros problèmes d'envasement.

→ Le 8 février 1860, une pétition est montée par un grand nombre de navigants pour obtenir l'amélioration du port.

→ Le 21 août de la même année, est lancé le projet d'établissement de quais au port de Moricq ; le Contre Amiral, Major Général de la Marine : « ***donne approbation d'établir 2 levées sur la rive droite du Lay pour la somme de 45 277 frs 01 y compris une somme à valoir de 7 000 frs*** » ; ce projet de quai sera finalement abandonné pour être remplacé par celui de bornes de halage : dans sa délibération du 25 août 1865, le Conseil municipal d'Angles vote « ***à l'unanimité la création de bornes de halage aux différents coudes du Lay, depuis le chemin de La Tranche sur Mer jusqu'au port de Moricq*** ».

→ Le 7 novembre 1876, le Conseil Général de la Vendée (toujours en retard !) émet le vœu « ***que l'Administration fasse procéder au dévasement du port de Moricq et réduit la dépense pour l'établissement de quais de 30 000 à 25 000 frs*** » En novembre de la même année apparait un projet d'estacades.

Lors de la Révolution (1793), il ravitailla le port des Sables assiégé par les « blancs » lui permettant ainsi de résister. Il cesse définitivement son activité en 1906. Il reste encore aujourd'hui quelques vestiges d'époque.

IV - LES HYPOTHÈSES :

A défaut d'une date précise, il ressort des faits que je vous ai exposés, que l'on peut avancer l'hypothèse que le pavillon pourrait avoir été construit ou reconstruit :

→ soit au XVIème siècle, comme noté une fois, sur son apparence et ses caractéristiques.

→ soit dans la seconde moitié du XVIIème siècle, au début de la mise en œuvre de la 3ème tranche de dessèchement des marais, mais à l'initiative de quel personnage ? A cette époque, Mr de la Taste est militaire encore en service actif et il meurt en 1714.

→enfin, possibilité de construction au cours de la 1ère moitié du XVIIIème siècle, lorsque Mme de la Taste est autorisée à rétablir le port de Moricq en lieu et place de celui de Saint Benoist sur Mer ; d'ailleurs on a la preuve de son existence par la carte de **Cassini** dressée à cette époque. Nonobstant, rien n'indique que le pavillon ait été construit par ou pour la Marquise de Lambert, veuve de la Taste ?

D'observations secondaires, mon cousin et moi-même avons pu démontrer que, dans de nombreux cas, les pavillons d'octroi vont par paire : ils sont construits de part et d'autre de la chaussée, cette dernière étant fermée par une barrière. Celui de Moricq est donc unique en son genre, **sauf** à se reporter à la configuration d'origine : à cette date, le pavillon apparait construit sur le port, adossé au canal des Bourasses qu'il enjambe.

Pour l'instant, on doit supposer qu'en 1762, lorsque Mme de la Taste vend ses terres, elle cède également le port de Moricq avec les droits et charges y incombant : droit de péage en contrepartie de l'entretien de la chaussée. En 1853, comme nous l'avons vu plus haut, l'État met fin à cette concession : par la connaissance d'un litige porté devant la justice, on apprend que l'Administration des Douanes loue à partir de cette même date, aux Sieurs **Olliveau**, leur maison de Moricq pour y loger ses services, et que cette Administration entend prolonger cette location au-delà de 1859…

Cette affaire soulève plusieurs questions : le service des Douanes percevait-il des droits (les fameux droits d'octroi) avant 1853 ? Les péages encaissés par Mme de la Taste étaient-ils constitutifs de ces droits ? Si oui, il y aurait eu une simple substitution du service encaisseur en 1853 ; sinon, aux droits payés à Mme de la Taste, se seraient substitués à cette date les droits de douane, pour l'État ? A un moment ou un autre, le service des Douanes a-t-il pu utiliser le pavillon dans le cadre de sa mission…lui laissant bien plus tard, lors de la suppression définitive des droits d'octroi en 1946, son nom ?

Nos conclusions provisoires seront les suivantes :

Puisqu'une seule fois cette date lui a été attribuée, rien ne permet de confirmer ou d'infirmer le **XVIème siècle** comme date possible de construction du pavillon.

Compte tenu des éléments ci-dessus rapportés et en l'attente des recherches toujours en cours, il peut paraitre plus vraisemblable d'envisager une construction dans la première moitié du **XVIIIème siècle** sans pouvoir préciser construit par qui et à quelle date !!! Le pavillon est alors érigé au port ou à proximité immédiate (puisque c'est sa vocation), tel que nous le connaissons dans le coude du Lay et enjambant le canal des Bourasses : il restera à cette place sans avoir égard à l'ultime déplacement du port de Moricq au plus près du nouveau cours du Lay.

Cette première moitié du **XVIIIème siècle**[1] coïncide avec l'époque où les travaux engagés augurent d'une certaine stabilisation du paysage (rétablissement du port, dessèchement du marais avec peut-être alors le creusement du canal des Bourrasses, réalisation ou entretien du chemin reliant le port au village, avant la 4ème et dernière phase d'aménagement au **XIXème siècle**.

● Depuis la visite de la semaine dernière, il semblerait que nous approchions de la fin de nos recherches ; en effet, l'une des participantes, **Lysiane Chevrier-Chabot** nous apprit qu'elle était née à la grande Lamberde que ces parents avaient achetée : gamine, elle plongeait et passait sous l'octroi et se rappelle qu'une date est inscrite sur l'arche ! ; d'autre part, elle pense que sa mère, vivante, a conservé tous les papiers relatifs à l'achat de la ferme. J'attends, vous vous en doutez, de lire ces papiers dans l'espoir d'y trouver une date concordante, ou qu'un plongeur nous confirme l'existence d'une inscription relative, soit à la construction de l'octroi, soit au creusement du canal des Bourasses.

● Le dimanche 14 septembre 2014 devait être un grand jour, puisque, suite aux révélations de Lysiane Chevrier-Chabot, Pierre Perroy, Président du Syndicat de chasse d'Angles, embarquait dans une annexe, muni d'une forte lampe, afin d'inspecter la voûte de l'Octroi sous laquelle coule le canal des Bourasses, à la recherche de cette fameuse date ; hélas, la recherche s'avéra vaine : les parois de la voûte servent de support à de la mousse, et surtout, les étais du pont viennent « coller » à la clef de voûte de l'arche, clef où ,la plupart du temps, la date de construction se trouve inscrite. L'un des participants, entre deux verres de rosé, me propose un livre consacré à la ville de Saint Benoist et à son port, avec des références à la fameuse Madame de La Taste.

● J'ai donc passé quelques heures à la lecture de ce livre, dans l'espoir, qui se révélera vain lui-aussi !, d'y trouver des dates concordantes avec l'établissement du port de Moricq. Par contre, il me parait intéressant de vous livrer quelques passages concernant le port de Saint Benoist et l'entregent de Madame de La Taste.

Les Romains ont envahi notre région entre 58 et 51 avant JC. Ils aménagent le vaste estuaire du Lay et y créent des ports ; celui de Saint Benoist est vraisemblablement l'un d'eux, car, à l'arrivée des Vikings entre 856 et 862, le port était déjà construit et la population jugée assez importante.

Lors des premiers dessèchements des marais au XIIème siècle, des travaux sont effectués sur l'achenal de Saint Benoist appelé plus tard Rivière de Saint Benoist ; achenal qui était l'un des trois bras de l'embouchure du Lay ; le port était sur cette rivière et se situait à l'endroit du plan d'eau actuel. On peut encore voir l'emplacement de cette voie d'eau nommée « la gounelle » depuis le dernier dessèchement du marais.

Aux XVI et XVIIème siècles, le port de Saint Benoist entretenait des rapports actifs avec la Hanse, cités marchandes d'Allemagne du Nord, la Hollande et l'Angleterre, où des navires venaient faire de grands chargements de sel des marais salants de Curzon, de vin et de blé, apportant en contrepartie du brai (sorte de goudron issu de la distillation de la houille, servant pour calfater les bateaux), de la résine et du charbon de terre. De Bayonne et de Normandie, abordaient des bateaux pour des chargements de sel, des embarcations faisaient des cargaisons de blé pour Nantes et transportaient blé, bois et bétail pour l'Ile de Ré. L'orge du Bas-Poitou, très recherchée pour faire de la bière, car de qualité supérieure, était envoyée en énormes quantités vers l'Angleterre. On chargeait les bateaux par gabares et les dépôts de marchandises se faisaient sur le bord du marais.

Dans l'élection des Sables en 1698, il y a huit ports plus petits que celui des Sables « où il peut entrer des navires de 150 tonneaux » : y figure Saint Benoist, en compagnie de La Tranche, Jard, Saint Gilles, la Barre de Monts, Beauvoir, l'Ile de Noirmoutier et l'Ile d'Yeu. Dans ces ports, on recense 1 300 matelots, 30 navires et 204 barques.

Le port de Saint Benoist était surveillé par la compagnie des dragons garde-côtes, corps militaire de cavalerie créé au XVIème siècle et qui résidait dans une très belle demeure au 5 rue du Bas du Bourg.

Les côtes maritimes du Poitou étaient divisées en 6 capitaineries garde-côtes : Luçon, Les Sables d'Olonne, la Barre de Monts, Noirmoutier, l'Ile de Bouin et Saint Benoist, cette dernière se situant près du marais aux numéros actuels 14 et 16 de la rue de l'Église.

Les guerres, l'augmentation du tonnage de la marine marchande, la perte de notre empire colonial, la concurrence avec les armateurs anglais, la concentration du trafic sur La Rochelle amenèrent au XVIIIème siècle la décadence des ports du Bas Poitou, seul celui des Sables gardant une partie de son activité.

Et en 1720, on retrouve…Mme Catherine Henriette de Lambert, veuve de La Taste : elle devient, par acquisition, propriétaire de Moricq ; et pour donner plus de relief à sa terre, sur les conseils de son procureur

[1] la première moitié du **XVIIIème siècle**, qui apparait de plus en plus comme la date de référence (tout au moins pour l'instant au vu de l'avancement de nos recherches), a été validée par **Yannick Sire**, Conservateur du Poitou-Charentes, grâce à la photo de l'arrondi de la cheminée que je lui ai fait parvenir.

fiscal Burgaud elle obtient du roi Louis XV l'autorisation de transporter à Moricq l'entrepôt du commerce qui se faisait à Saint Benoist : vous connaissez déjà l'histoire dans les paragraphes précédents !

Dans un mémoire écrit par un groupe de propriétaires du marais de Moricq, il est écrit : « dans tel état de choses, les opérations précédemment faites devaient être anéanties comme frauduleuses et recommencées ». A cette date, **1729**, le port était toujours celui de Saint Benoist ; avant de le transférer, il fallait procéder aux travaux de dessèchement et l'on peut penser raisonnablement que c'est vers **1737** que furent achevés ces travaux. Pour les raisons évoquées ci-dessus, l'activité du port de Moricq se réduisit très vite en cabotage, desservant principalement l'Ile de Ré et approvisionnant les grands ports de Nantes et La Rochelle.

Je vous livre un autre extrait, provenant d'une « *Description du département de la Vendée* » par Cavoleau.

« En 1815, le Lay est navigable depuis son embouchure dans le Pertuis Breton jusqu'à Mareuil sur Lay[2] d'où il part une grande quantité de bois, de charbon, de mérains, de feuillards pour la Charente Inférieure. Il part du port de Moricq une grande quantité de blé fournie par le canton des Moutiers.

En 1835, la navigation se termine au port de Moricq ; mais ce n'est qu'un simple hameau composé d'un très petit nombre de maisons, où l'on ne trouve ni négociants, ni magasins, rien en un mot de ce qui former un entrepôt soit pour l'importation, soit pour l'exportation. Il est certain cependant que toute navigation qui ne sera pas dirigée vers un lieu d'entrepôt un peu considérable, perdra la moitié de ses avantages…Le port de Moricq n'a jamais été fréquenté que par les habitants de la rive gauche du Lay

En 1841, dans le port de Moricq qui a remplacé celui de Saint Benoist, le Lay est encore appelé par les navigateurs la Rivière Saint Benoist ; c'est à présent un port important et pourtant ce lieu est demeuré, pour ainsi dire, inhabité. Moricq n'est encore qu'un simple hameau, sans négociants et presque sans magasins et il ne s'y trouve rien de ce qui peut faciliter le commerce. On embarque à Moricq beaucoup de grains et de bois. »

Remarques : ▶la date de 1737 avancée plus haut pour la finition des travaux peut correspondre à ceux concernant l'érection du port, les travaux de dessèchement s'achevant en 1730 comme écrit précédemment.

▶l'auteure de cet ouvrage sur le port de Saint Benoist nomme Mr de La Taste comme étant, vue sa position à la Cour de Louis XV, à l'origine, en **1722**, de l'autorisation faite à Mme de La Taste, de transférer l'activité du port de Saint Benoist à Moricq : or Mr de La Taste meurt en **mai 1714**.

[2] ***note de Claude Maupillier*** : une « cousine » **Marcelle Maupilier**, demeurant 16 rue de la bossaye à Mareuil sur Lay et décédée en 2011, a fait ce voyage en bateau de l'embouchure du Lay jusqu'à Mareuil.