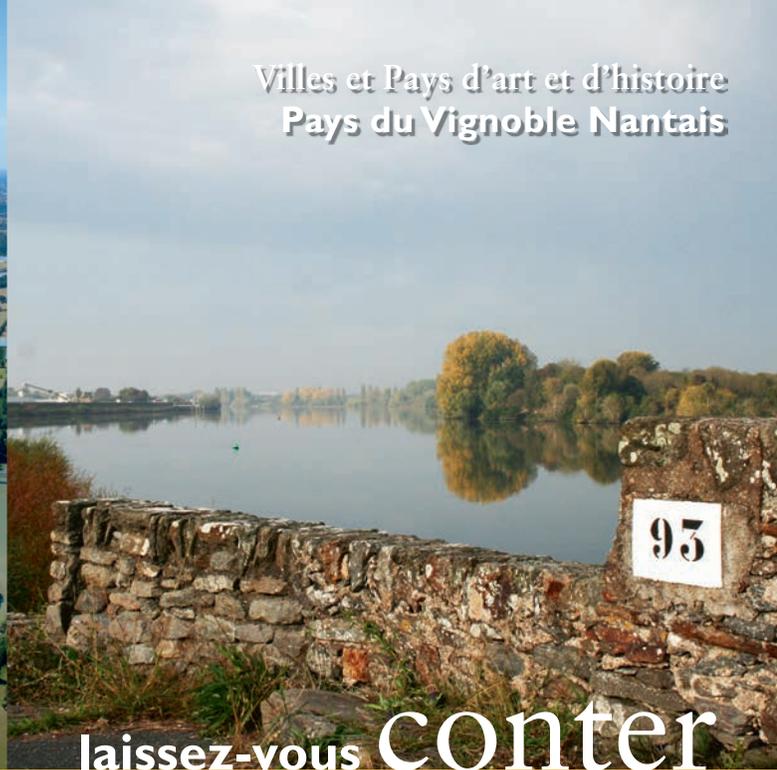


Les saules floconneux sont l'état diurne des brumes du fleuve,
que l'on a roulées et pelotonnées sur la berge, en attendant le petit matin.

JULIEN GRACQ / Lettrines |



Villes et Pays d'art et d'histoire
Pays du Vignoble Nantais

laissez-vous **conter**

la Loire
depuis

la levée de la Divatte

La Loire depuis la levée de la Divatte

La levée de la Divatte est la dernière des levées construites sur la Loire. Son édification a permis la mise en place d'un cadre de vie spécifique. Aujourd'hui, d'amont en aval, de la Chapelle-Basse-Mer à Basse-Goulaine, que nous raconte le paysage qui l'entoure ?

Le Val Nantais

La Loire est connue pour être le plus long fleuve de France (1020 km entre le mont Gerbier-de-Jonc et Saint-Nazaire). Elle est aussi réputée pour ses crues.

Quand elle sort de son lit mineur, qui correspond à son cours habituel, elle inonde sa vallée. Celle-ci correspond à son lit majeur, c'est-à-dire à son champ d'extension maximum.

En amont de Nantes, cette vallée est aussi appelée le Val Nantais. Il est bordé, au sud, par les communes de la Chapelle-Basse-Mer, Saint-Julien-de-Concelles et Basse-Goulaine. Il est caractérisé aussi par une digue, appelée « levée de la Divatte ». Elle porte le nom de la rivière qui sépare le Maine-et-Loire de la Loire-Atlantique : la Divatte se jette dans la Loire entre la Varenne et

la Chapelle-Basse-Mer, à 28 km de sa source.

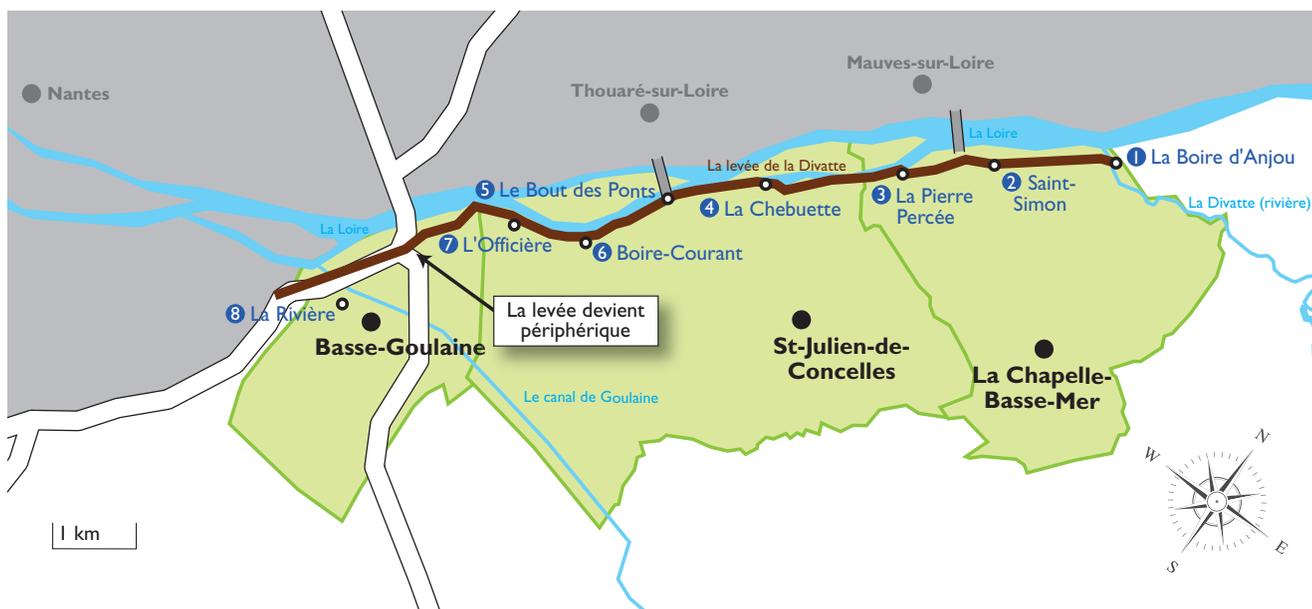
Dans le Val Nantais, le fleuve est aussi connecté au Marais de Goulaine, dépression naturelle de 2000 ha, via le canal de Goulaine qui rejoint la Loire sur la commune de Basse-Goulaine. Depuis la construction de la levée, des vannes permettent de réguler la hauteur des eaux dans le marais, en les retenant ou au contraire en leur permettant de rejoindre le fleuve.

Les levées de la Loire

Les premières digues ont été commanditées par Henri II Plantagenêt au XII^e siècle autour de Saumur. Il s'agit alors de consolider et prolonger les terres qui, insubmersibles, permettent de construire un habitat isolé ou de

petites agglomérations. Au XV^e siècle, les travaux se poursuivent en espérant améliorer la navigabilité du fleuve par un resserrement de son lit mineur. L'habitude de nommer les remblais de terre « levées » apparaît au XVI^e siècle et remplace progressivement le terme de « turcies », qui désignait les premières digues, constituées d'amas de matériaux autour de pieux. Une levée est un « remblai formant digue, élevé parallèlement à un cours d'eau pour protéger la vallée des inondations » (Le Petit Larousse, 2011). Les deux dernières levées de Loire sont les plus aval. Celle de Montjean, commencée pourtant sous Louis XVI, est achevée peu de temps avant celle de la Divatte.

Un fleuve bordé par une levée



La levée de la Divatte

La levée de la Divatte est un remblai qui court de la Chapelle-Basse-Mer jusqu'aux Savarières à Saint-Sébastien-sur-Loire. Pourquoi et comment a-t-elle été construite ? Quelles conséquences a eu son édification ?

Se protéger des grandes eaux

A l'origine de la levée de la Divatte se trouve la volonté de protéger les terres agricoles inondables de la vallée. Les crues de la Loire sont en effet fréquentes et viennent gonfler le marais de Goulaine. Ces terres sont principalement utilisées pour le pâturage, les récoltes risquant d'être perdues quand surviennent les « grandes eaux ». La construction d'une levée est aussi vue comme un moyen d'assécher une partie du marais de Goulaine et d'en rendre les terres cultivables.

Il est néanmoins un paradoxe parfois difficile à accepter : si une levée protège les récoltes et permet la mise en culture de nouvelles terres, elle empêche aussi l'apport des engrais naturels que sont les alluvions.

Ce paradoxe est dépassé à la fin du XVIII^e siècle : les cahiers de doléances

de Saint-Julien-de-Concelles et de la Chapelle-Basse-Mer attestent du souhait d'entretenir et de prolonger les digues existantes. En 1791, une première requête à l'intendant de Bretagne est portée par un collectif de propriétaires, dont le marquis de Rosmadec. Un premier projet naît en 1817. A Basse-Goulaine, les pétitions se multiplient à partir des années 1830.

Une construction gérée par un syndicat

Depuis 1791, l'Etat ne finance plus intégralement la construction des levées de la Loire : il demande la participation des communes riveraines, regroupées en syndicat. Le 3 septembre 1846, une ordonnance du roi Louis-Philippe crée donc un syndicat pour la construction de la « levée insubmersible de la Divatte

à Saint-Sébastien », qui regroupe les propriétaires de terres qui seront protégées à la Chapelle-Basse-Mer, Saint-Julien-de-Concelles et Basse-Goulaine. Il est financé par des taxes perçues sur ces terres et par des subventions. Ce syndicat disparaît le 1^{er} octobre 1988, date à laquelle la levée est rachetée par le Conseil Général de Loire-Atlantique.

Une architecture puissante qui doit donner confiance

La levée de la Divatte est conçue par les ingénieurs Watier et Jégou. Les travaux sont effectués sous la direction des Ponts et Chaussées, par les entrepreneurs Hémerly, puis Bernard.

La levée à Saint-Julien-de-Concelles



La levée de la Divatte en quelques dates

Mars 1847 – mars 1856 : construction de la levée
 1854 : construction de l'écluse de Basse-Goulaine pour l'écoulement des eaux du marais
 1869 : chemin de grande circulation
 1910 : ruptures de la levée lors d'une crue exceptionnelle
 1988 : achat par le Conseil Général de Loire-Atlantique
 1990 : une partie de la levée devient une section du périphérique nantais
 1994-1998 : travaux de renforcement
 2006 : ouverture de la route de la vallée qui déleste le trafic sur la levée
 2012 : aménagement d'une piste cyclable pour la Loire à vélo

Un talus de soubassement est formé par accumulation de matériaux (remblai, pierre, sable et terre extraits à proximité du chantier). La digue est élevée à 50 cm au-dessus du niveau de la crue de 1843. Le projet prévoit une levée large de 7 m, qui surplombe le val de 3,5 m et qui s'élève à 9 ou 10 m au-dessus du niveau de l'étiage (niveau moyen le plus bas du fleuve). Renforcée dans les années 1990, la levée est aujourd'hui large de 12 à 14 m à sa base, de 5,5 à 6,3 m à son sommet. Côté Loire, la levée est protégée par un perré (revêtement fait de moellons jointoyés à la chaux qui retient le talus) et par des enrochements (butées de pied). Les pierres proviennent principalement de carrières situées le long de la Loire (Mauves notamment) ou à Nantes. Elles sont choisies pour leurs caractéristiques techniques mais aussi esthétiques. Des cales sont aménagées pour la livraison de ces matériaux. Au total, ce sont 600 000 m³ qui sont implantés sur 15,8 km. La levée de la Divatte protège 2200 ha de terres dans la vallée.



Un escalier à Saint-Simon, la Chapelle-Basser-Mer

Les évolutions autour et sur la levée

Conserver un accès à la Loire

Dès la construction de la levée, les habitants du bord du fleuve ne souhaitent pas en être coupés. En plus des cales qui ont une nécessité économique, des escaliers sont donc aménagés face aux zones habitées pour permettre l'accès des riverains. L'ouverture des escaliers forme des brèches dans la digue. C'est pourquoi ils peuvent être fermés par des « portes de garde », d'épais panneaux de bois qui s'engagent dans des rainures pratiquées de part et d'autre dans la murette. En cas de besoin, elles peuvent être renforcées de sacs de sable.



La porte de garde 107 à Basse-Goulaine

Les ruptures de la levée

A peine achevée, la levée de la Divatte se rompt face à la crue de 1856 : elle cède à Saint-Simon ② et à la boire de la Chabotière (la Chapelle-Basse-Mer). Parmi les facteurs d'affaiblissement, les taupes creusent des galeries et les renards (des filets d'eau qui traversent la digue) ouvrent des passages au courant lors des crues.

La levée est surélevée même si cela prive les riverains de la vue sur le fleuve. Le perré est exhaussé jusqu'à la crête de la digue. Des banquettes en terre de 3 à 4 m de haut sont mises en place côté val. En décembre 1910, la levée se rompt de nouveau sur 175 m, entre la Praudière et la Chebuette ④ (Saint-Julien-de-Concelles) et sur 270 m à Embreil (Basse-Goulaine). Pour éviter d'autres

ruptures, l'écluse de Basse-Goulaine est détruite. L'inondation ne fait pas de victimes : les habitants s'étaient préparés à partir. 2 500 ha de terres sont alors inondés et 550 foyers sont touchés. D'autres crues, notamment en 1936, font apparaître le besoin de consolider la digue : banquettes aux pieds des talus, remplacement des murs de soutènement par des talus.

La levée est de nouveau renforcée dans les années 1990. Les butées de pieds sont étayées par un enrochement dans un film géotextile qui empêche le sable de sortir lors des décrues. Côté val, un drainage, ou à défaut un écran, limite les infiltrations.

Un lieu de passage

D'abord fréquentée par quelques habitants avec leur matériel agricole, la levée est devenue un axe routier très utilisé. En 1859, le Préfet autorise la circulation des charrettes. Cela rend nécessaire l'empierrement de certaines sections. En 1869, la digue devient un chemin de grande circulation. Sa conception ne prévoyait pas cet usage, il faut donc empiercer la levée sur 4 m de large et construire une murette pour éviter les chutes dans la Loire. En 1997, 6000 véhicules empruntent chaque jour la levée, dont beaucoup de poids lourds. Dans les années 1990, le Conseil Général de Loire-Atlantique décide de construire la route de la vallée pour détourner le flux routier, notamment lié au maraîchage, et donner un caractère touristique à la levée de la Divatte.

Paysage et architecture des bords de Loire

Le paysage ligérien, côté Loire comme côté val, est marqué par différentes formes d'horizontalité, atténuées par l'architecture des villages qui s'étendent le long de la levée.

Un paysage à l'horizontale

Les principales lignes qui composent le paysage de la Loire et de ses rives sont horizontales : le fleuve lui-même, ses berges, les bancs de sable, les épis, les quais, le muret au sommet de la levée, les ponts... sont autant de lignes que peut suivre le regard.

Les épis sont le résultat de travaux menés au XIX^e siècle par l'ingénieur Kaufmann dans le but d'améliorer les conditions de navigation en période d'étiage. Les épis orientent le courant et limitent la divagation du chenal. Au début du XX^e siècle, 700 amas de pierre regroupés autour de piquets verticaux sont implantés tous les 250 m en moyenne entre Angers et Nantes. Dans ce paysage, la verticalité est apportée par la végétation. La ripisylve (les plantes qui se développent à la frontière entre l'eau et la terre) est constituée de saules argentés, frênes, peupliers... Ils ont un rôle fondamental puisqu'ils contribuent à épurer l'eau et surtout à maintenir les berges.

Des épis à Saint-Julien-de-Concelles : des lignes horizontales qui apparaissent quand les eaux sont basses.



Les couleurs ligériennes

Le paysage ligérien montre une grande harmonie entre les couleurs du fleuve et celles des quais dont les gris bleutés renvoient à ceux de l'eau. La ripisylve complète la palette en fonction des saisons, allant des verts printaniers aux marrons automnaux.

Pendant l'étiage, les bancs de sable tranchent par leurs teintes plus claires. D'autres notes plus vives ponctuent le fleuve : les balises rouges et vertes qui signalent le chenal navigable.

Quand la levée n'est pas bordée par la Loire

La Loire est un fleuve riche en sable. Déjà avant la construction de la levée, des nouvelles terres peuvent être créées en retenant le sable et les alluvions. Appelées « atterrissements », ces nouvelles pâtures font l'objet de tensions car elles modifient les conditions d'écoulement du fleuve. C'est ainsi que sont comblés des bras de Loire entre la rive et des îles ou bien des boires (anciens bras qui ne sont plus alimentés en dehors des périodes de crue). Ce

phénomène est visible à la naissance de la levée, à la Chapelle-Basse-Mer : ce n'est pas le fleuve qui borde la levée mais des terres, aujourd'hui exploitées par le maraîchage. Sur le cadastre de 1810, l'île Gaudin et le bras de Loire qui la séparait de la rive sont encore visibles.



La porte n°10 à la Chapelle-Basse-Mer : la Loire ne se devine que par le rideau arboré.

Des îles et des boires

La morphologie des îles de Loire a beaucoup évolué du fait de leur nature (sable et alluvions), de l'ensablement du fleuve et de la recherche de nouvelles pâtures. Au XVIII^e siècle, une quinzaine d'îles sont représentées sur les cartes entre les actuelles communes de la Chapelle-Basse-Mer et de Basse-Goulaine. Aujourd'hui on compte trois grandes îles, qui ne disparaissent que lors des grandes crues. Elles sont propices à la biodiversité, notamment aux oiseaux migrateurs et à certaines plantes telle l'angélique des Estuaires, une espèce protégée. C'est pourquoi la vallée de la Loire, de Nantes aux Ponts-de-Cé, bénéficie de classements européens : Natura 2000, Zone de Protection Spéciale et Site d'Intérêt Communautaire.



La boire de la Pinsonnière vue depuis le pont de Mauves (la Chapelle-Basse-Mer)

Le village de Saint-Simon ②, après avoir été un port important, a vu dès la fin du XVII^e siècle ses activités se déplacer en aval, jusqu'à la Pierre Percée ③ : l'ensablement du bras de Loire qui le bordait compromettrait la navigation. Ce bras est devenu la boire de la Pinsonnière.

Une organisation en villages

De l'autre côté de la levée, les édifices donnent un peu plus de verticalité au paysage. Ils sont regroupés en villages qui s'étendent derrière la digue. Ils s'allongent en bord de Loire, suivant le tracé de la levée, mais aussi à la perpendiculaire du fleuve le long des routes qui mènent à l'intérieur du val. Certains villages trouvent leur origine sur les buttes naturelles insubmersibles qui préexistent à la levée : la Boire d'Anjou ①, Saint-Simon ② (la chapelle existe déjà au XVI^e siècle), la Pierre Percée ③, la Chebuette ④ ou encore Notre-Dame-de-Léard. D'autres se développent au débouché des ponts : la Pinsonnière, le Bout des Ponts ⑤. Les maisons construites avant la Seconde Guerre mondiale prennent généralement

appui sur le talus. A l'arrière se trouvent les jardins clos et les bâtiments agricoles.



Maison appuyée sur le talus avec jardin à l'arrière (Le Bout des Ponts ⑤, Saint-Julien-de-Concelles)

L'architecture des bords de Loire

L'habitat qui s'appuie sur la levée de la Divatte oppose au paysage horizontal de la Loire, marqué par les courbes, des formes plus géométriques et droites. La transition est assurée par la levée et les quais, où l'espace végétal rejoint l'espace minéral.

La ligne bâtie présente une grande diversité de volumes : les maisons de pêcheurs côtoient les maisons bourgeoises qui évoquent l'architecture classique ou balnéaire. Les décors sont abondants et apportent de la couleur aux façades. Les pièces de vie sont situées à

l'étage ou à mi-étage pour protéger les habitants des crues, d'où la présence fréquente d'escaliers extérieurs. Les niveaux les plus bas sont consacrés au stockage.



Ancienne maison de pêcheur avec escalier (La Chebuette ④, Saint-Julien-de-Concelles)

Si les maisons de pêcheur sont relativement basses, les maisons bourgeoises se développent généralement sur deux niveaux, parfois complétés par un étage sous comble éclairé par des lucarnes. Elles empruntent des motifs de l'architecture classique (encadrement des baies en pierre calcaire, corniches et cordons, frontons triangulaires et lucarnes...) mais aussi balnéaire (encadrements en brique et pierre, toitures à débord parfois décorées, asymétrie...). Les fenêtres donnant sur la Loire sont nombreuses, parfois associées à des balcons.



Maison évoquant l'architecture balnéaire (Le Bout des Ponts ⑤, Saint-Julien-de-Concelles)

Ce riche décor est complété sur les toitures par de hautes souches de cheminée, des girouettes et des épis de faîtage nombreux.

Les maisons de la levée de la Divatte sont mises en scène face à la Loire. Elles présentent souvent des murets, des portails ou encore des perrons qui les mettent à distance de la route.

Une grande diversité de matériaux

L'architecture des bords de Loire est composée d'une multiplicité de matériaux qui lui donnent des colorations variées.



Ardoises et briques cohabitent sur un même toit (La Chebuette 4, Saint-Julien-de-Concelles)

Elle mêle des matériaux locaux (schiste, gabbro, granite, brique) et d'autres extraits en Anjou, transportés par voie d'eau, parfois rapportés par les mariniers pour leurs propres maisons (tuffeau, ardoise de Trélazé).

En lien avec le développement de l'architecture dite rustique à l'italienne depuis Clisson et la Garenne Lemot à Gétigné, la brique prend une place croissante à partir XIX^e siècle, en bord de Loire comme dans tout le Vignoble Nantais.

L'urbanisation de la deuxième moitié du XX^e siècle

Avant la Seconde Guerre mondiale, la vallée compte 700 maisons (2200 habitants) qui tiennent compte dans leur localisation et dans leur architecture

du risque de crue. En 2007, on recense 1650 maisons (4000 habitants) sur les communes de la Chapelle-Basse-Mer et de Saint-Julien-de-Concelles. Le Val Nantais connaît donc une urbanisation importante, avec une densité remarquable le long de la Divatte. Les nouvelles populations, surtout depuis les années 1980, sont moins sensibles aux risques liés à la Loire. La mémoire des crues a tendance à s'effacer. Ainsi de nombreuses maisons ont-elles été construites de plain-pied et les rez-de-chaussée ont plus souvent un usage d'habitation.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation, mis en place en 2001, impose aux nouveaux habitats de comporter une pièce à l'étage. Depuis 2003, une loi met aussi en avant l'importance d'entretenir la mémoire des crues.

La réhabilitation d'architectures anciennes

A l'arrière du talus, de nouvelles formes d'habitation apparaissent. Il s'agit d'anciens bâtiments agricoles dont l'usage est modifié. Réhabilités, ils offrent de grands volumes et permettent de conserver des formes architecturales qui n'ont plus aujourd'hui de fonction économique (hangars de stockage, séchoirs à tabac, etc.).



Une grange réhabilitée en 2006 (La Chebuette 4, Saint-Julien-de-Concelles)

Le maraîchage, une autre horizontalité

Au-delà et entre les zones habitées le long de la levée, le paysage « côté val » est marqué par le maraîchage. Les prairies, mises en culture depuis la construction de la digue, ont été remplacées par un paysage très humanisé, fait d'alignements de « chenilles », de « tunnels » et de « grands abris plastiques » qui protègent les cultures les plus fragiles. Le val change de couleur en fonction des plantations et de leur protection, de la couleur de la terre sablonneuse aux lignes claires des protections plastiques en passant par le vert de jeunes pousses.



Des chenilles de maraîchage

Franchir la Loire

La Loire constitue une frontière naturelle, à la fois atout militaire et obstacle quotidien. Sa traversée nécessite des aménagements qui ouvrent des points de rencontre entre les deux rives.

La Loire comme frontière

Des fortins sur la Loire

Après le traité conclu en 942 entre Alain Barbetorte, duc de Bretagne, et Guillaume Tête d'Étoupe, comte de Poitiers et duc d'Aquitaine, les paroisses de la rive sud de la Loire intègrent le duché de Bretagne.

Alain Barbetorte peut alors faire construire un fortin sur le site de l'Épine à la Chapelle Basse-Mer, sur un promontoire rocheux. Il s'agit d'un poste de surveillance du fleuve contre les incursions vikings. Un bras de Loire coule à ses pieds, un port y est installé (Port-Jaglin). Sa défense est facilitée par les boires qui sont autant de fossés à franchir pour les ennemis.

Dès le X^e siècle, d'autres fortifications sont développées à Goulaine, à Saint-Barthélemy (Saint-Julien-de-Concelles) et sur la Divatte. Le fortin de l'Épine fait partie d'un ensemble de constructions militaires qui constituent une protection efficace, car l'armée bretonne est présente sur les deux rives de la Loire et peut donc contrôler le fleuve.

La forteresse de l'Épine est détruite en 1420 par les armées bretonnes, suite à la défaite de Marguerite de Clisson, propriétaire de la place forte, alors qu'elle cherchait à faire valoir les droits de son fils sur le duché.

Le difficile franchissement et l'accès au port de Nantes

La plus ancienne pratique pour traverser la Loire est le gué. Sur le territoire de l'actuelle commune de la Chapelle Basse-Mer existaient deux points de

passage vers Mauves : depuis la Pierre Percée ③ et depuis Saint-Simon ② via l'Île Barre (le second permettait un franchissement par les chevaux). Le nom de Pierre Percée renvoie à une « percée de pierre », c'est-à-dire à un gué empierré.

Ces passages permettent de rejoindre la voie romaine qui mène de Nantes à Angers, notamment depuis l'agglomération antique du Loroux-Botttereau. Ils représentent donc des carrefours particulièrement stratégiques. Avec le développement de la navigation fluviale, ceux qui veulent traverser peuvent faire appel à des passeurs. Le service de bac donne lieu à un paiement forfaitaire, qui varie selon qu'il s'agit d'embarquer des piétons, du bétail ou un attelage.

La Loire constitue un obstacle important vers les communes de la rive nord et notamment vers Nantes, Ancenis et leurs ports. Même depuis Basse-Goulaine, pourtant plus proche, le trajet est long jusqu'à la ligne de ponts qui commence à Pirmil. En dehors des

échanges commerciaux qui ont lieu sur le fleuve, l'accès à Nantes est limité.

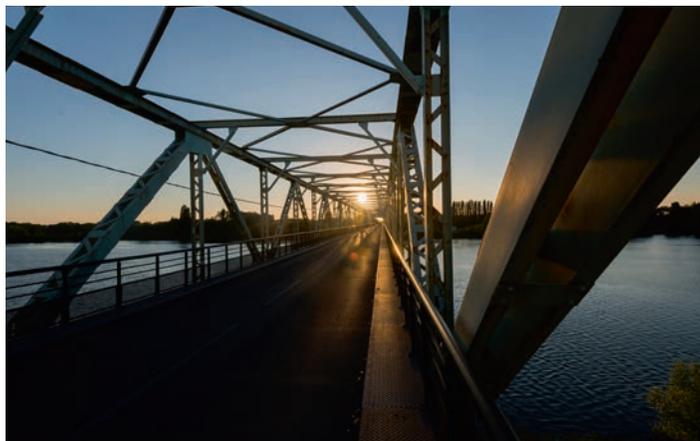
Les ponts de Mauves et de Thouaré

Comme ceux de Mauves, les ponts de Thouaré ⑤ sont construits entre 1875 et 1882. Ils permettent un accès à la rive nord et surtout aux deux gares de la ligne Nantes-Orléans, ouverte en 1851. L'accès à Nantes s'en trouve très largement facilité.

Les deux ponts de Mauves et de Thouaré sont chacun constitués de deux ouvrages. A La Chapelle-Basse-Mer, le premier traverse une boire. A Saint-Julien-de-Concelles, le premier traverse un bras de Loire, séparé du bras principal par l'île de la Chesnaie.

Ces ouvrages sont des ponts tubulaires : il s'agit d'une poutre métallique creuse. Le treillis est formé de poutres verticales, qui relient le tablier à la partie supérieure, et de poutres de triangulation, qui évitent la déformation de la structure sous l'effet du vent (forces horizontales).

La Loire qui rapproche



Le pont de Thouaré

La construction des ponts nécessite l'utilisation de la technique du batardeau qui permet de creuser les fondations et d'ériger les piles à l'abri des eaux du fleuve. A l'avant des piles, des ouvrages de maçonnerie écartent le courant et évitent les affouillements, ravinements qui affaibliraient la structure. Les culées sont construites en dehors de la zone mouillée par la Loire. Suite à ces constructions, la traversée par bac prend fin et le nombre de véhicules qui empruntent la levée de la Divatte augmente nettement. Les ponts de Mauves et de Thouaré sont détruits pendant la Seconde Guerre mondiale puis reconstruits avec le même type de structure.

La gastronomie des bords de Loire

La construction des ponts, le train de la ligne Nantes-Orléans, mais aussi celui de la ligne Nantes-Cholet (train du Petit Anjou) qui dessert Basse-Goulaine et Saint-Julien-de-Concelles à partir de

1899, permettent aux habitants du val de gagner la ville de Nantes mais aussi aux Nantais de profiter des bords de Loire.

Ainsi se développent les restaurants qui proposent des poissons pêchés en Loire et des cuisses de grenouilles. Les Nantais viennent en nombre les déguster, surtout le dimanche. En témoignent encore les nombreux restaurants des bords de la levée de la Divatte, jusqu'à Basse-Goulaine où, même s'ils n'ont plus de vue sur la Loire, les établissements du village de la Rivière ⑧ sont toujours présents.

C'est dans l'un de ces restaurants que Clémence Lefeuve cuisine la première sauce au beurre blanc en 1890, en ajoutant des échalotes à sa sauce à base de beurre fondu.



Le restaurant « Au coin du rocher », aujourd'hui réhabilité en maison d'habitation (La Rivière ⑧, Basse-Goulaine)



Le pont de Thouaré (Le Bout des Ponts ⑤, Saint-Julien-de-Concelles)

Un fleuve aménagé

La Loire a la réputation d'être restée un fleuve sauvage. Si son champ d'extension lui laisse une certaine liberté tout au long de son cours, ses bords ont été largement aménagés dans le Val Nantais.

Transport et commerce

La navigation sur la Loire est attestée depuis l'Age du Bronze final (1400-1100 avant J.-C.). Les fouilles du port de Rezé ont démontré l'existence d'un commerce fluvial dès le I^{er} siècle de notre ère. Nantes joue ensuite un rôle fondamental. Les ports les plus à l'est du Val Nantais desservent aussi Ancenis. Entre amont et aval transitent sel, chaux, bois, matières premières métalliques, etc. Le vin et l'eau-de-vie ont une importance toute particulière pour les habitants du Val Nantais. Depuis les ports aménagés sur le canal de Goulaine, sur la Maine et la Sèvre Nantaise puis par la Loire, les tonneaux sont acheminés vers Nantes où les négociants les exportent, notamment vers la Hollande et le nord de l'Europe avant la Révolution française. Ce commerce fluvial connaît son apogée au XIX^e siècle. Grâce à ses affluents et aux canaux qui y sont liés, la Loire permet l'accès à une grande partie du territoire français.

Les communes des bords de Loire fournissent alors les équipages : au début du XIX^e siècle, à Saint-Julien-de-Concelles, les mariniers sont aussi nombreux que les laboureurs. Au milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer freine considérablement le trafic fluvial.

Des cales et des ports

Pour charger et décharger les marchandises, des cales et des ports sont aménagés sur les berges de Loire.

Sur la rive sud, six ports se situent à l'écart du chenal de navigation mais aussi à l'abri du courant le plus fort : il s'agit des ports de la Boire d'Anjou ❶, de Saint-Simon ❷, de la Pierre Percée ❸, de la Chebuette ❹, de Boire-Courant ❺ et de Basse-Goulaine.

Les cales sont d'abord de simples pans inclinés, naturels au départ puis en pierres appareillées. Elles sont fragiles car surtout composées de sable mais fondamentales car elles sont le lieu de communication entre les rives et le val. Pendant les périodes d'étiage, elles perdent parfois le contact avec la Loire.

Le trafic dans les ports est source d'activité pour différents corps de métier. En témoigne le vocable de Saint-Simon à la Chapelle-Basse-Mer : saint Simon est le patron des scieurs de long (ouvriers qui sciaient à la main de grandes pièces de bois). On devine donc l'arrivée du bois dans le port, utilisé par les tonneliers ou les charpentiers. Les ports sont aussi le lieu de départ et de retour des pêcheurs. Si cette activité ne fait plus vivre que quelques professionnels aujourd'hui, l'anguille, le mulot, la lamproie, le sandre et le brochet sont toujours pêchés. Le saumon comme les civelles sont toutefois bien moins nombreux qu'au XIX^e siècle.

La cale de la Pierre Percée ❸, particulièrement vaste et facile d'accès, est construite et empierrée en 1851. Elle est pavée en 1878. Comme dans les

autres ports de la levée, elle fait corps avec la digue. Aujourd'hui cette cale est utilisée pour la mise à l'eau des petites embarcations. Elle complète le port de plaisance abrité dans un bras de Loire depuis 1987.



Le port de plaisance de la Pierre Percée occupe un plan d'eau de 4 ha (La Chapelle-Basse-Mer).

... à un paysage touristique

La Loire à vélo

Depuis les années 2000, le Conseil Général de Loire-Atlantique souhaite donner un aspect touristique à la levée de la Divatte. Après l'avoir délestée du trafic des poids-lourds par la construction d'une route dans la vallée, il a commandité des travaux pour réaliser une piste cyclable entre la Chapelle-Basse-Mer et Basse-Goulaine. Longue de 10 km et large de 2,5 m, elle est ouverte en 2012. Elle permet de prolonger le circuit de « La Loire à vélo » qui relie Nevers et Saint-Nazaire avec 800 km de voies cyclables. Elle représente un potentiel important en terme touristique puisque 800 000 cyclistes suivent une partie au moins de l'itinéraire chaque année.

Le sable de Loire

Le sable de Loire a été utilisé à diverses fins : fabrication de verre, de mortier ou de béton, aménagement d'allées ou d'aires de jeu, mais aussi pour le maraîchage où il favorise la germination des graines et la conservation des légumes. Il est particulièrement recherché car il n'est pas salé et présente de multiples tailles de grain qui peuvent correspondre à différents usages.

L'extraction, d'abord manuelle sur les rives ou directement dans le lit du fleuve depuis une embarcation, devient mécanique vers 1910 avec l'apparition des premières dragues.

Elle prend fin en 1990 et est interdite en 1994 pour des raisons écologiques et économiques : baisse du niveau de l'eau, effondrement des épis et même des rives des îles, déchaussement des piles des ponts...

Après la fin de l'extraction, les infrastructures liées au criblage du sable continuent à être utilisées pour des granulats prélevés au large de l'estuaire puis près de Noirmoutier. La mise à terre s'effectue à Saint-Julien-de-Concelles où les sablières de l'Officière 7 témoignent encore de cette activité. Pour des raisons économiques, le transport du sable sur le fleuve en amont de Nantes est stoppé en 2013.



Les sablières à l'Officière 7 (Saint-Julien-de-Concelles)

Le maraîchage

Au XIX^e siècle, les paysans de Basse-Goulaine empruntent déjà la Loire pour aller vendre leurs légumes à Nantes. La construction de la levée de la Divatte permet de mettre en culture les terres sablonneuses et alluvionnaires, propices aux cultures légumières et fruitières.



Grands abris maraîchers à Basse-Goulaine

Le développement du maraîchage et la spécialisation de la production au XIX^e siècle (notamment le petit pois) sont en partie liés aux possibilités de fournir les conserveurs nantais par le train du Petit Anjou.

Entre 1850 et 1960, les surfaces agricoles sont multipliées par 1,5 puis par 1,4 entre 1960 et 1981. En 2004, on recense 1600 ha cultivés de la Chapelle-Basse-Mer à Basse-Goulaine. Depuis les années 1970, le nombre d'exploitations a considérablement diminué alors que les surfaces cultivées ont augmenté. La profession se regroupe, s'organise. Le travail devient de plus en plus salarié. En même temps, la mécanisation et la chimie (sélection des semences, engrais, produits phytosanitaires) permettent d'augmenter la production. Parmi les fleurons actuels du Val Nantais, la mâche nantaise bénéficie d'une Indication Géographique Protégée depuis 2011 et le muguet représente une très large part de la production française.

La levée de la Divatte et le périphérique nantais

Si une large part de la levée de la Divatte a été protégée du trafic routier pour garantir sa stabilité et valoriser le paysage ligérien, la partie la plus en aval est au contraire aujourd'hui un axe de circulation majeur de la métropole nantaise. En effet, en 1990, le périphérique prend appui sur la digue entre Basse-Goulaine et Saint-Sébastien-sur-Loire.

Le village de la Rivière 8 à Basse-Goulaine paraît donc aujourd'hui éloigné des bords de Loire. Il condense pourtant plusieurs aspects liés au paysage de la levée de la Divatte : une architecture mêlant maisons humbles et demeures plus cossues, qui pour les plus anciennes présentent des escaliers extérieurs mettant les pièces de vie à l'abri des crues, des restaurants, mais aussi le témoignage par le périphérique de l'aménagement de la digue en fonction des usages contemporains.



La levée de la Divatte au niveau du village de la Rivière 8 (Basse-Goulaine) : les murs du périphérique et les plantations en bordure de route coupent la vue sur le paysage ligérien.

Renseignements

Pays d'art et d'histoire du Vignoble Nantais

82 rue Pierre Abélard

44330 Le Pallet

02 40 80 90 13

www.vignoble-nantais.eu

pah@vignoble-nantais.fr

Bibliographie

L'architecture rurale du Pays du Vignoble Nantais, Syndicat Mixte du Pays du Vignoble Nantais, CAUE 44, 2002.

Fenêtres sur le Pays du Vignoble Nantais, Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais, 2011.

« *Quais et levées de Loire* », *Les cahiers du conservatoire*, n°4, colloque organisé en 1997 par le Conservatoire des Rives de la Loire, Conseil Régional des Pays de la Loire, 1998.

La Divatte, une levée entre Hommes et Loire. Anne Matthieu, Edition du Conseil Général de Loire-Atlantique, 2000.

La Chapelle Basse-Mer, Patrimoine et histoire en Pays nantais, Yves-Bernard Gasztowtt, Association du Patrimoine Chapelain, 2013.

La Chapelle-Basse-Mer commune ligérienne, Valérie Jousseume, Nicole Croix, Denis Mercier, Presses Universitaires de Rennes, 2003.

Histoire de Basse Goulaine, un village entre Loire et Goulaine, Alain Bergerat, 1994.



Laissez-vous conter le Pays du Vignoble Nantais,

Pays d'art et d'histoire...

...en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la Culture et de la Communication

Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes du Pays du Vignoble Nantais et vous donne les clefs de lecture pour comprendre l'échelle d'un paysage, l'histoire du pays au fil de ses villages.

Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Le service du patrimoine

coordonne les initiatives du Pays du Vignoble Nantais, Pays d'art et d'histoire. Il propose toute l'année des animations pour les habitants, les touristes et les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Le Pays du Vignoble Nantais appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction générale des Patrimoines, attribue le label Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité.

Aujourd'hui, un réseau de plus de 170 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité,

Nantes, Guérande, Laval, Le Mans, Angers, Saumur, Fontenay-le-Comte, Le Perche Sarthois, la Vallée du Loir, les Coëvrons-Mayenne et le Pays Loire-Touraine bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.



Crédits photos : Ville de Saint-Julien-de-Concelles, Valéry Joncheray (vue du pont de Thouaré fournie par l'Office de Tourisme du Vignoble de Nantes), Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais, Cédric Paquereau, Ville de Basse-Goulaine

Photos de couverture : la Loire à Boire-Courant, Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais ; Valéry Joncheray (vue de Boire-Courant fournie par l'Office de Tourisme du Vignoble de Nantes)

Conception graphique : LM Communiquer

Réalisation : Nuances Graphic

Impression : Goubault Imprimeur