



HAL
open science

Voyage sur la Loire insulaire de Tours à Nantes

Anatole Jospin

► **To cite this version:**

Anatole Jospin. Voyage sur la Loire insulaire de Tours à Nantes. Architecture, aménagement de l'espace. 2023. dumas-04092054

HAL Id: dumas-04092054

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04092054>

Submitted on 9 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Voyage sur
La Loire insulaire
de Tours à Nantes



Anatole Jospin

Voyage sur
La Loire insulaire
de Tours à Nantes

Anatole Jospin
Mémoire de master

Sous la direction de Virginie Meunier
Au sein du séminaire *Bien-vivre*

ENSA Nantes
2022-2023

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Je tiens à remercier sincèrement,

Virginie Meunier, pour son aide précieuse dans la construction de ce mémoire.

Christian Marenne, qui a guidé les prémices de ce travail.

Mes trois colocataires, Henri, Tom et Matteo,
pour m'avoir accompagné dans cette descente de Loire en canoë.

Ma mère, pour ses conseils de grande valeur.

Et enfin Inès, pour son soutien inconditionnel.

Préambule

« Si la Loire est aujourd'hui ce qu'elle est, c'est que l'originalité de ses paysages réside dans la lisibilité remarquable des aménagements bimillénaires des sociétés. »

Joëlle Burnouf, *La Loire entre mythes et réalités*

Mon intérêt pour la Loire repose sur une relation assez étroite avec cette dernière. Angevin et ligérien dès ma première heure, ma curiosité pour ce fleuve, et pour l'eau vive en générale, a presque toujours été présente dans mon quotidien, au travers de ma pratique sportive, le kayak, ou dans la question du franchissement pour accéder à l'autre rive. Ayant habité jusqu'à mes 18 ans dans un village sur la rive gauche de la Loire, rive opposée à celle de l'agglomération la plus proche (Angers), je ne pouvais accéder au centre-ville et aux activités qu'il fait graviter que par deux ponts, les seuls sur une vingtaine de kilomètres à la ronde. Pendant la majeure partie de ma vie, le viaduc de la Loire et le pont Dumnacus au niveau des Ponts-de-Cé, ont donc été pour moi des liens vitaux de connexion à l'agglomération, me permettant de franchir la frontière naturelle matérialisée par la Loire. Mais cet espace fluvial est bien plus qu'une simple délimitation dans le territoire, il est aussi et surtout la source de nombreuses ouvertures sur le paysage, de valorisation de ce dernier, de par son histoire, sa culture et son impact sur toute la région de mes recherches, entre Tours et Nantes.

Depuis plusieurs années déjà, j'ai eu le loisir d'observer et éprouver certains aspects de la Loire et de son environnement, directement depuis le lit du fleuve ou bien sur ses rives et points de franchissements. Expériences que j'ai d'ailleurs prolongées en effectuant mes études à l'ENSA Nantes et en devenant un véritable "ilien", ce qui m'a permis d'appréhender les traits urbains de la Loire. Pour autant, je suis loin d'avoir percé tous ses mystères, et ce travail de mémoire a été pour moi l'occasion d'en apprendre plus sur ce sujet qui me passionne et de découvrir de nouveaux points de vue, qu'ils soient architecturaux, urbanistiques ou plus sensibles encore, à travers la question des îles de Loire et de leurs ambiances.

Sommaire

Introduction	11
I. La genèse des îles ligériennes et la domestication de la Loire par l'Homme à travers les époques	15
1. Origine des îles et premiers aménagements ligériens	17
2. L'avènement de la marine de Loire et les grands chantiers de l'époque industrielle	22
3. La Loire « industrielle » du XXe siècle et son tournant environnemental	28
II. Le rapport au fleuve et à l'insularité : perceptions variées	35
1. Représentations et cultures ligériennes	37
2. Découverte des îles entre Tours et Nantes : ambiances vécues et observées	56
III. Les îles de Loire, des territoires riches, précieux et à part	81
1. La question du franchissement, entre liens et frontières	83
2. Les îles de demain : enjeux et relations prospectives	93
Conclusion	101
Bibliographie	107

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction

Parmi les éléments qui façonnent les territoires, les fleuves et rivières sont de ceux qui ont un impact majeur au sein d'un paysage. Source de vie, de richesse et de développement des civilisations, les cours d'eau ont aussi souvent été craints, car synonymes de frontières et de scènes de désastres. Pour s'y développer en utilisant leurs précieuses ressources, l'Homme a tenté de les domestiquer de bien des manières à travers l'histoire. Gués, duits, épis, pêcheries, digues, écluses, barrages, levées, quais, ponts ; autant d'aménagements que l'on retrouve dans les vallées ligériennes pour essayer de dompter le "plus grand fleuve sauvage de France". Mais malgré toutes ces infrastructures, il subsiste encore des lieux qui échappent totalement à l'emprise humaine : les îles de Loire. Caractéristiques des paysages ligériens, elles apportent avec elles leurs lots d'histoires, d'utopies et d'ambiances singulières.

De Tours à Nantes, des plateaux calcaires à la vase de l'estuaire, on en décompte plusieurs dizaines, toutes uniques et parfois éphémères, sujettes aux humeurs du fleuve qui les fait apparaître et disparaître au gré des saisons. Ces îles fluviales offrent un point de vue particulier sur la Loire ; du fait de leurs ambiances, de leur forte saisonnalité, et de leur accès parfois difficile, elles nous questionnent sur la place du fleuve dans les villes et dans le grand paysage. Selon Éric Fougère, « C'est une évidence : une île est un morceau de terre entouré d'eau. Close on peut la cerner. Distincte, on peut la penser. Distante, on peut la rêver. Mais la saisir est compliqué »¹. Pour faire écho à ses propos, ce qui est défini comme une simple « étendue de terre entièrement entourée d'eau, émergeant dans un océan, une mer, un lac ou un cours d'eau »² selon le CNRTL³, peut laisser place à un lieu source de nombreux fantasmes et de convoitises, avec une symbolique souvent chargée d'imagination. Ainsi, même dans leur définition, les îles font preuve de dualité, comme des espaces à caractère changeant, sensibles au moindre petit aménagement. Qu'ils soient spontanés, effectués par les usagers à des fins pratiques et donc non prémédités, ou qu'ils soient au contraire de plus grande ampleur, initiés par des institutions ou des organismes dans un but précis, les divers aménagements du territoire ligérien ont impacté son évolution et les îles qui le composent.

Mais avant même de pouvoir user de ces endroits insulaires, il y a la question de l'accès ; que cela soit à coup de tabliers en béton synonymes de ruptures de l'espace urbain ou de passerelles en acier faisant office de césures dans la ville, le sujet est encore plus délicat quand l'île est isolée de toute urbanité. Ce qui semble certain, c'est que tous ces aspects ont engendré des comportements et des mentalités spécifiques à travers les époques. On peut alors utiliser les îles comme biais d'analyse de la vallée de la Loire et des pratiques de ses usagers, et se questionner sur l'avenir qui leur est réservé.

La Loire et son caractère particulier de fleuve "sauvage", dont les îles sont la figure principale, sont d'autant plus intéressants à étudier que « sous l'appellation de fleuve sauvage, la Loire semble, plus que jamais, mouvante et puissante, et en mesure d'échapper à ce désir des hommes de contrôler la nature, qui fit des grands fleuves européens, des cours d'eau au flux régulé et aux berges bétonnées. »⁴.

1. Éric FOUGÈRE, « Un tour dans l'île », *Une île des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.9

2. CNRTL (site internet), Lexicographie, Définition, « île »

3. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, créé par le CNRS

4. Rémy ARTHUIS et al., « Naissance des îles à Nantes », *Une île des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.145

Dans ce contexte, se pose alors la question : **de quelle manière les îles de Loire et leurs aménagements caractérisent-elles le paysage ligérien à travers des ambiances plurielles ?**

Pour répondre à cette interrogation, nous aborderons tout d'abord l'aspect géo-historique des îles ligériennes et leur domestication par l'Homme à travers les époques. Nous verrons comment les premières îles sont apparues et à quelles contraintes humaines elles ont été soumises -ou non- en premier lieu. Ensuite, nous nous attarderons en particulier sur une période qui a marqué une étape importante dans l'anthropisation de la vallée : l'avènement de la marine de Loire et les grands chantiers de l'époque industrielle, pour finalement déboucher sur la Loire industrielle du XXe siècle et son tournant environnemental, à l'origine de nombreux changements pour le fleuve et ses aménagements. Cette approche est essentiellement basée sur un travail de recherches bibliographiques et d'apports culturels variés, comme des visites muséales.

Dans un second temps, nous viendrons confronter ce passé historique à la réalité du terrain et des perceptions qu'il inspire. Cette démarche commencera par une mise en perspective de multiples points de vue artistiques de la vallée de la Loire et des sensations qu'elle suggère -à travers des peintures, dessins, poésies, aquarelles, récits... Par la suite, ces perspectives exprimées ont été appréciées *in situ* sur le fleuve et ses îles, grâce à une immersion prolongée dans le paysage qui a consisté à effectuer une descente en canoë de Tours à Nantes pendant 4 jours.

Enfin, nous interpellons le caractère spécifique des îles de Loire, leur insularité et leur fragilité, par le biais de la question du franchissement, qui instaure des liens mais peut aussi matérialiser des frontières. Pour cette partie, les réflexions engagées se baseront sur des recherches bibliographiques mais aussi sur l'avis entendu de divers acteurs des territoires étudiés. Pour ponctuer ce travail de recherche, nous évoquerons par ailleurs les enjeux et relations prospectives des îles, avec l'exemple de l'île de Nantes comme figure de proue des problématiques des îles de demain.



ERIEUPE D'ARCHITECTURE DE NANTES
SOUJIS AU DROIT D'AUTEUR

I. La genèse des îles ligériennes et la domestication de la Loire par l'Homme à travers les époques

Quand on a l'ambition d'étudier un morceau de territoire tel que la Loire, quelle que soit l'approche qu'on souhaite établir, il semble judicieux d'en saisir les principaux enjeux et traits de caractère, ou du moins de s'en faire une idée relativement précise, tant ils sont particuliers. Pour cela, comme le précise Paul Valette dans *La Loire dans la Loire*, « Tout milieu humanisé a une géographie et une histoire. Ces deux pratiques permettent d'identifier, de décrire et de comprendre les transformations, plus ou moins profondes, voire les mutations qui ont affecté tout ou partie du territoire. »⁵ Alors, rien de mieux que l'Histoire, qui nous immisce directement au cœur du sujet à travers les époques, avec le recul et l'impartialité nécessaire à une bonne compréhension.

5. Philippe VALETTE, Extrait de « La Loire dans la Loire », Cahier de Village de Forez n° 178, 2019

Pour ce qui est de l'Histoire, la vallée ligérienne n'est pas en manque de contenu. En effet, depuis l'Antiquité, l'Homme a toujours privilégié son implantation aux abords des cours d'eau, sur des promontoires naturels faisant office de remparts, et le plus souvent même aux endroits où le franchissement de la voie fluviale est le plus simple. Dès lors, les traces de domestication du fleuve par l'Homme sont nombreuses et croissantes au cours du temps. En commençant par de simples gués, quais et pêcheries à ses débuts, l'activité fluviale s'est rapidement développée jusqu'à devenir, à l'image de la marine de Loire, le moyen de transport principal en France au XVIIIe siècle. Ainsi, les premières implantations humaines en bord de Loire, de quelques natures soient-elles, ont été décisives pour la suite de l'histoire ligérienne ; c'est pour cela qu'elles seront abordées en premier lieu.

Après cela, le caractère navigable de la Loire qui a pris son essor au Moyen-Âge et qui a lui aussi été à l'origine de nombreux aménagements, sera traité pour souligner son importance dans l'impact de la domestication du fleuve. Dans la continuité chronologique, c'est toute la dynamisation et l'organisation du territoire qui ont découlé de la prépondérance du trafic fluvial qui seront mises en lumière. Malheureusement, toute belle histoire a une fin : avec l'apparition et l'essor du chemin de fer en parallèle de la révolution industrielle, le rapport au fleuve et à son franchissement va connaître sa première grande évolution. L'époque des grandes digues ligériennes et des ponts en pierre qui apporte avec elle son lot d'évolutions significatives s'est avéré incontournable dans le traitement de la conquête humaine du val de Loire.

Enfin, avant d'aborder la Loire telle qu'on la connaît aujourd'hui avec toutes ses problématiques actuelles, nous évoquerons les grands bouleversements qu'a connus le fleuve au cours du XXème siècle, notamment l'importante urbanisation des cités ligériennes, la multiplication des grands ponts, l'artificialisation des quais et finalement, la prise de conscience écologique et patrimoniale qui mènera à sa classification au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2000.

1. Origine des îles et premiers aménagements ligériens

L'histoire de la Loire en tant qu'entité géologique remonte à plusieurs millions d'années, pourtant les premières observations scientifiques sur le fleuve perçu en tant que tel ne datent pas d'avant le XIXème siècle : il faut attendre les fouilles archéologiques sur l'Erdre des années 1820 pour que la question des conditions d'enfouissement soit soulevée et mise en relation avec l'hydrodynamique et la géologie de la Loire.

Pour autant, s'il est aujourd'hui plutôt aisé de retracer le passé géologique du fleuve en analysant ses sédiments, alluvions et autres ressources minérales, il demeure compliqué de restituer avec précision l'histoire de ses îles à très long terme, du fait de leur caractère insaisissable : « Certaines de ces terres émergées, dispersées jusqu'à l'estuaire selon l'humeur du fleuve, se transforment : îles provisoires, flottantes, elles apparaissent et disparaissent. »⁶. Les îles de Loire ont cette particularité d'être éternellement jeunes dans l'existence du paysage ligérien, car elles sont presque en mouvement constant, dépendantes des transports de sédiments au fil des ans. Cependant, du fait de l'anthropisation croissante du val de Loire au cours des derniers siècles, cet aspect changeant des îles a tendance à s'amenuiser.

Les îles ligériennes sont pour la plupart le résultat de l'accumulation d'alluvions⁷ au sein même du lit majeur⁸ du fleuve, étant donné son niveau d'eau très variable en fonction des saisons et en fonction de la durée durant laquelle les bancs de sables restent découverts ou non, certains se pérennisent avec l'apparition de végétation qui vient fixer le sable et donc créer une base solide pour la formation d'un îlot puis d'une île. Toutefois, même si un îlot commence à se former et à rester quelques mois ou années, il peut rapidement se retrouver emporté et balayé presque entièrement lors de crues, décennales ou centennales. D'autre part, une fois l'île formée, l'eau et l'influence du courant sur ses rives entraînent des phénomènes d'érosion, qui peuvent alors raccourcir l'île en sa tête (amont), l'allonger en sa pointe (aval), l'affiner dans sa largeur ou même encore l'élargir, dépendant du tracé principal du fleuve et de la vigueur de son courant, tel qu'on peut le voir sur les illustrations de la page suivante.

6. Bernard RENOUX, « Éditorial », *Une île des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.3

7. *Alluvion* : dépôts (cailloux, sables, boues) provenant d'un transport par les eaux courantes.

8. *Lit majeur* d'un cours d'eau : c'est la partie qui n'est inondée qu'en cas de crue.

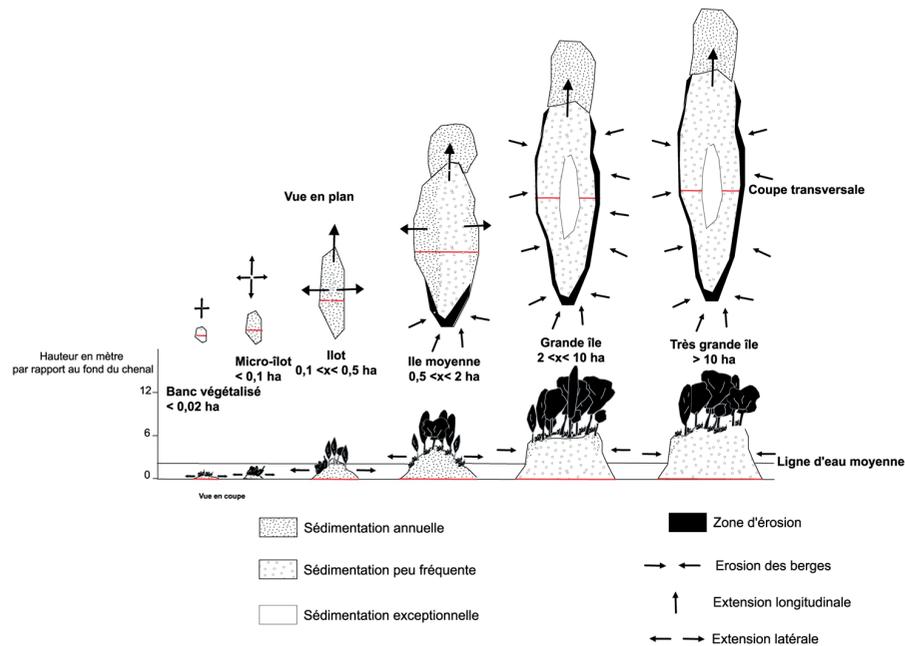


Fig. 1. Développement d'une île

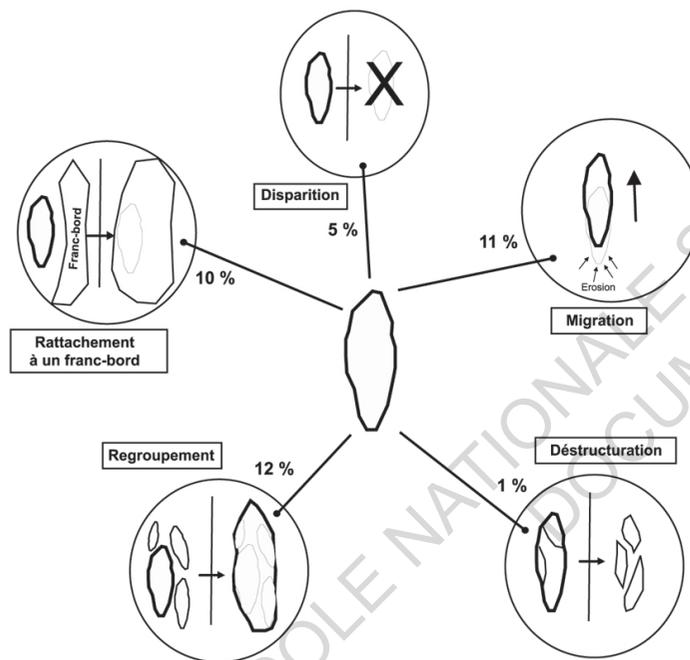


Fig. 2. Les schémas d'évolution d'une île en Loire

Dans certains cas, les îles de Loire ne sont pas basées sur un dépôt sédimentaire mais sur un affleurement rocheux ou une dépression géologique, et c'est par la suite l'accumulation de sédiments et le développement de la végétation qui vont venir l'étoffer ou non. C'est donc à ce phénomène de déplacement de matière quasi-perpétuel que l'on doit la mouvance si particulière des îles ligériennes, à la différence des îles maritimes. Pourtant, nous allons voir que la présence de l'Homme aux abords du fleuve va progressivement impacter la nature de ces îles.

Bien qu'il n'existe pas de nombreuses preuves anciennes (préhistoire) d'implantation humaine concrète sur le tronçon étudié (Tours – Nantes) le long de la Loire, la présence de sites néolithiques dans les régions alentours et l'existence de villages plus développés, comme le camp de Muides-sur-Loire (Loiret) en amont, suggèrent tout de même une présence humaine déjà quelques millénaires avant notre ère. Dans les trois derniers siècles avant JC, la Loire gauloise connaît le développement de ses premières oppida, villes celtiques fortifiées, qui jalonnent les bords du fleuve et qui préfigurent déjà des implantations de nos villes actuelles.

Dans notre secteur d'étude, ce sont notamment les Turons, peuple gaulois, qui occupent le territoire autour du cours de la Loire et de trois de ses confluences : celles du Cher, de l'Indre et de la Vienne. C'est d'ailleurs à ce peuple que l'on devra le nom de la ville de Tours, là où sont observables quelques sites d'oppidum, ces places fortes installées en hauteur que les Romains ont récupéré des Gaulois. Après la conquête romaine, il n'y a pas de changements majeurs dans l'organisation urbaine du territoire, si ce n'est le développement de certaines villes en particulier, comme justement Tours (Caesorodunum) qui deviendra chef-lieu de son territoire au même titre qu'Angers (Juliomagus) ou Rezé (Ratiatum).

En ce sens, les cités gallo-romaines bien établies lors des premiers siècles après JC révèlent les premières constructions observables aux abords de la Loire. Certains sites mineurs sont observables à l'étiage⁹, comme la voie gallo-romaine qui reliait la carrière d'ardoises de Juigné-sur-Loire aux Ponts-de-Cé. Mais le site le plus parlant est celui de Rezé, dans le quartier de Saint-Lupien, où se trouvait jadis un port romain en bord de Loire.

9. Etiage : baisse périodique des eaux (d'un cours d'eau) ; le plus bas niveau des eaux.

En visitant le Chronographe à Rezé, centre d'interprétation archéologique métropolitain, on apprend que les premières traces de ce port datent de la fin du I^{er} siècle, et qu'il a accompagné le développement de la ville de Ratiatum avec notamment la présence d'un quai de 200m de long autrefois au contact d'un bras de la Loire aujourd'hui disparu, dû à l'ensablement du fleuve. On constate donc qu'à cette époque, même si les populations commençaient à apprivoiser les eaux de la Loire en construisant sur ses berges, elles n'avaient pas encore la main mise sur le fleuve et de réel moyen de le domestiquer, car même pour « une ville qui s'étend le long du fleuve sur 1,5 kilomètres de long et 300 mètres dans les terres »¹⁰, elles n'ont rien pu faire face à l'ensablement de la Loire. Aujourd'hui la localisation de son bras le plus proche est à 500 mètres de l'emplacement du port antique !

Par la suite, la longue période du Moyen-Age et son lot d'innovations va connaître les premières constructions humaines impactant réellement le cours du fleuve. De nombreux sites archéologiques découverts dans le lit mineur de la Loire vont en ce sens : « il s'agit de pêcheries, de moulins et d'épaves, édifiés ou utilisés entre le IX^e et le XV^e siècle »¹¹ qui ont pu servir pendant plusieurs générations voire plusieurs siècles. En plus de l'essor de la pêche et de la navigation, qui s'accompagne de moulins, de péages et de ports, l'ère médiévale est le témoin de la construction des premiers épis, levées, canaux et tentatives de canalisation du fleuve et de ses caprices. Ces aménagements ont eu pour conséquence de resserrer le lit de la Loire et d'accélérer les transferts d'alluvions, donc l'apparition et la disparition de nouvelles îles. Mais encore à cette époque, le caractère "sauvage" de la vallée reste dominant, en comparaison aux grands bouleversements des siècles suivants.

10. Texte issu de l'exposition permanente du *Chronographe* portant sur le port antique de Rezé, visitée le 15/10/2022

11. Rémy ARTHUIS et al., « Naissance des îles à Nantes », art. cité, p.147



Fig. 3. Vue aérienne de la voie gallo-romaine de Juigné-sur-Loire

Encore aujourd'hui, de nouveaux sites archéologiques sont découverts, comme c'est le cas près d'Ancenis, où les travaux de rééquilibrage du lit de la Loire ont mis à jour des pêcheries médiévales. Enfouies sous le sable pendant près d'un millénaire, l'étude de ces pêcheries en relativement bon état corrobore les informations déjà existantes sur les techniques de pêche de l'époque et l'implantation de l'homme au cœur du lit du fleuve.

2. L'avènement de la marine de Loire et les grands chantiers de l'époque industrielle

Malgré une occupation progressive des territoires ligériens et du développement de l'activité humaine durant tout le Moyen-Âge, ce sont pourtant les quelques siècles qui nous séparent de cette période qui ont le plus marqué la vallée de la Loire et dont on garde l'héritage le plus important. En effet, avec l'avènement de la marine de Loire aux XVII^e et XVIII^e siècles et en parallèle, la construction de digues et de ponts, les conséquences des interventions humaines sur l'écoulement du fleuve vont devenir presque irréversibles.

A la fin du XV^e siècle, il était déjà pratique courante d'ériger des levées et de les rehausser au fur et à mesure que les crues étaient de plus en plus hautes ; tel est le cas de la grande levée d'Anjou, entre Langeais et les Ponts-de-Cé, qui est passée de 4 mètres de hauteur à ses débuts au XIII^e siècle à plus de 8 mètres à la fin du XV^e siècle. Ces levées ont aussi eu pour effet de créer de nouvelles routes, rendant accessible le paysage du val de Loire. Ajoutez à cela l'influence grandissante des royaumes d'Anjou depuis le Xe siècle et l'arrivée du pouvoir royal dans la vallée ligérienne, et vous obtiendrez la multiplication des châteaux de la Loire jusqu'au milieu du XVI^e siècle. Bien que ces édifices n'aient pas eu d'impact direct sur le fleuve, ils ont grandement participé au rayonnement du territoire, à la construction du paysage et aux investissements potentiels dans son aménagement global.

Alors, « à une époque où les routes terrestres sont peu commodes, la voie d'eau s'avère être la mieux adaptée au transport des marchandises fragiles »¹² comme les faïences de Nevers, puis deviendra aussi une solution efficace au transport de grosses quantités de marchandises diverses, comme le bois, le vin, le charbon ou encore le sel et l'ardoise. « Cette intense activité batelière sur la Loire et ses affluents a contribué au façonnage des paysages, des ports, des villes et des villages »¹³ et à l'enrichissement de la région en remplaçant la Loire au centre de son territoire, car c'est par elle que transitait la majorité des ressources et biens de ce temps.

Avec ses codes, ses métiers, sa hiérarchie et sa prépondérance dans les échanges commerciaux, la marine de Loire contribue alors à la mise en place d'une "société du fleuve" qui s'immisce dans chaque pan de la vie des ligériens ; la majeure partie des activités économiques sont tournées

12. Val de Loire (site internet), *Connaître* > *Un paysage construit* > *Marine de Loire et usages du fleuve*, « Une société fluviale »

13. *Ibid.*

vers le fleuve et la prospérité qui en découle est gravée dans la pierre, sur les faïences, les peintures et participe aussi à l'embellissement des villes et villages de la vallée.

L'évolution des techniques de navigation et la maîtrise progressive des crues à l'aide des levées transforment la relation que les Hommes entretiennent avec le fleuve et leur rapport à son paysage : plus accessibles, les îles de Loire ne sont plus de simples îlots sauvages ou des aides à la traversée du cours d'eau, elles deviennent même de nouveaux territoires à acquérir. Au XVII^e siècle, le « droit d'accroissement dans la rivière de Loire, et planter les isles, grèves, butes et buteaux »¹⁴ des seigneurs d'Ancenis souligne cette conquête territoriale de la Loire et de son lit, qui se matérialise par de nombreux atterrissements¹⁵, dépôts de terre ou sédiments, et agglomérations d'îles, accentués par une forte dynamique sédimentaire résultant de la mise en place des levées. Ce constat est corroboré par des observations à long terme : « en 1666, il y avait vingt-deux îles dans le lit de la Loire entre Saint-Florent-le-Vieil et Champtoceaux, dix-sept en 1765, treize en 1811, dix en 1851 et seulement huit en 1973 »¹⁶.

Le XIX^e siècle marque un tournant dans l'histoire ligérienne. La marine de Loire "classique" (à voiles) fut progressivement remplacée par la batellerie à vapeur, permise par la Révolution industrielle, ce qui développa par ailleurs le transport de passagers et rendit la Loire encore plus accessible à tous, notamment aux artistes et écrivains, qui ont pu saisir ses paysages en textes ou en images. A l'instar d'Honoré de Balzac qui relevait dans un de ses romans la beauté du fleuve royal et de ses îles : « La Loire apparaît dans toute sa magnificence. Les innombrables facettes de quelques roulées, produites par une brise matinale un peu froide, réfléchissaient les scintillements du soleil sur les vastes nappes que déploie cette majestueuse rivière. Çà et là des îles verdoyantes se succèdent dans l'étendue des eaux, comme les chatons d'un collier »¹⁷.

Cette période est donc le temps des "vapeurs à roue" (bateaux à aubes), qui malgré leur courte présence dans la vallée -une trentaine d'années en usage régulier- ont pourtant marqué les esprits des ligériens et sont entrés dans la mémoire collective de par leurs attributs particuliers.

14. Extrait des *Archives Départementales de Loire-Atlantique* cité par Rémy ARTHUIS et al., « Naissance des îles à Nantes », *art. cité*, p.146

15. *Atterrissement* : terme géologique et de droit qui désigne un amas de terre, de sable, de graviers, de galets apportés par les eaux et qui s'est formé par sédimentation le long d'un rivage ou d'une rive.

16. Rémy ARTHUIS et al., « Naissance des îles à Nantes », *art. cité*, p.147

17. Honoré DE BALZAC, « La Femme de trente ans », 1842

Accompagnant ces évolutions en termes de batellerie, la construction d'un nouveau type d'aménagement pour faciliter la navigabilité a également vu le jour : les digues submersibles. Leur fonction initiale est de « réduire la largeur du chenal navigable pour faciliter la navigation aux basses eaux, très difficile, voire impossible sur la Loire »¹⁸ et aussi de concentrer le courant le long des quais et des ports. Pour ce faire, deux types principaux de digues sont mis en place : celles longitudinales, parallèles au courant, appelées duis, et celles transversales, perpendiculaires au courant, appelées épis.

Il existe aussi des chevrettes, obliques au courant, qui servent généralement à obstruer des bras entiers, pour concentrer le flux d'eau dans un bras principal. Toutes ces installations, accompagnées d'un enrochement des berges pour éviter leur érosion trop rapide, va encore accélérer le transport des sédiments et le dépôt de sable entre les épis, laissant la place à un chenal navigable "central" avec le moins d'ensablement possible.



Fig. 4. Les différents types de digues submersibles sur la Loire au niveau de l'île Briand (44)

Cependant, l'avènement du chemin de fer au même moment a rapidement substitué les déplacements fluviaux. Plus rapides, pratiques, moins chers et plus sûrs, les trains ont facilement pris le dessus sur le transport ligérien, aussi bien en termes de passagers que de marchandises, bien que la circulation de fret sur le fleuve subsistât encore quelques temps. Dès lors, dans la continuité des aménagements modernes du XVIIIe siècle, la construction de ponts va s'intensifier.

18. Yves LECOEUR, « L'âge d'or des digues submersibles sur la Loire moyenne, 1820-1860 », *Aesturia : la rivière aménagée*, p.394

Essentiellement destinés au "trafic urbain" dans un premier temps, pour remplacer les anciens ponts médiévaux des principales villes (Blois, Saumur, Orléans, Tours), ces nouveaux points de franchissement en maçonnerie, conçus par des ingénieurs pour durer et résister aux crues de la Loire, vont être progressivement rejoints par de grands ouvrages d'arts consacrés à la circulation ferroviaire. Là où il fallait parfois traverser plusieurs kilomètres de boires¹⁹ et d'îles à l'époque antique en des endroits bien spécifiques, la Loire est désormais franchissable en quelques minutes entre deux levées et à n'importe quel moment de l'année.

Roger Dion confirme la nature essentielle et novatrice de ces aménagements dans son ouvrage *Le Val de Loire* : « La construction de ponts modernes, adaptés aux nouvelles dimensions des crues, fut ce que les ingénieurs du XVIIIe siècle accomplirent de plus utile et de plus durable dans la vallée de la Loire »²⁰.

En parallèle de ces équipements techniques, les cités ligériennes voient ainsi leur tracé remodelé. Souvent en se décalant légèrement des axes de circulation médiévaux, un nouvel urbanisme voit le jour, modifiant de fait le rapport au fleuve²¹. Les ponts s'alignent donc avec le percement de grandes artères qui redéfinissent les voies de circulations et les itinéraires à l'échelle du pays. Tous ces aménagements s'inscrivent ainsi dans une artificialisation et une industrialisation du paysage ligérien. On pourrait alors penser que la nature "sauvage" du fleuve tend à disparaître.

Et pourtant, ce XIXe siècle sera marqué par trois crues dévastatrices qui ont marqué durablement les esprits : celles de 1846, 1856 et 1866. Ces crues historiques l'ont été d'autant plus que la Loire n'avait jamais été autant canalisée, et les multiples ruptures de levées qui ont parfois emporté des villages entiers en quelques heures ont été prépondérantes dans le caractère marquant de ces débordements : « Longtemps encore sans doute, c'est à 1856 qu'il faudra remonter pour rencontrer l'image la plus complète et la plus puissante de ce que peut être une grande inondation dans la vallée de la Loire »²².

19. Boire : dans le cours inférieur de la Loire, petit golfe formé par le fleuve.

20. Roger DION, « Le Val de Loire », 1934

21. Val de Loire (site internet), *Connaître > Au fil de l'histoire > Les aménagements modernes*, « Les grandes compositions urbaines »

22. Roger DION, « Géographie du Val de Loire », 1931



Fig. 5. La crue de 1856 à la Chapelle-sur-Loire

Fort de ces expériences, de nouvelles mentalités commencent à émerger dans certains esprits ligériens et leur rapport au fleuve : « Hier ruisseaux séparés par des îles de sable allongées, demain fleuve de démesure qui force les murs de sa prison, cette Loire, on l'a malgré sa légitime résistance, incarcérée dans la geôle d'un nain, quand il lui fallait le préau d'un géant »²³. Le principe de rehaussement constant des levées est contredit par des crues plus fortes et plus dévastatrices²⁴ et la "part de l'eau" est désormais prise en compte. Apparaît alors le concept de déversoir moderne, ces "digues fusibles" conçues pour rompre en cas de surcharge du lit majeur de la Loire. Néanmoins, peu seront mises en place, compte tenu de la résistance des riverains (qui seraient alors soumis à des submersions) et la succession des guerres de 1870 puis de la Première Guerre mondiale.

Pour autant, avec l'activité florissante du port de Nantes, les volontés d'aménagements d'un chenal en Loire armoricaine (entre Les Ponts-de-Cé et Nantes) perdurent, et de nombreux épis vont être construits au début du XXe siècle, doublés d'un dragage important du fond du fleuve dans l'estuaire et jusqu'à Nantes. Cette chenalisation du lit mineur²⁵ du fleuve va se prolonger jusque dans les années 1930 malgré les contestations croissantes des habitants, qui commencent à percevoir les impacts de ces aménagements sur l'environnement ligérien.

Le XXe siècle est aussi celui d'écrivains sensibles aux paysages de Loire et les relations au fleuve, comme Hervé Bazin, Maurice Genevoix ou encore Julien Gracq dont « la poésie de l'écriture mêle l'art de l'évocation (les paysages nous transportent ailleurs par le biais de la mémoire et de l'art) et la sensibilité de celui qui habite les lieux, en particulier lors de l'enfance »²⁶ : « Quand je passe dans les rues de Saint-Florent, ou quand je me promène sur les bords de la Loire, je m'étonne de l'absence de jeux et de cris d'enfants là où, à huit, à dix ans, nos bandes menaient leur train sur le quai et le long des buissons de la rive.

A cette époque, on construisait les épis noyés de la Loire navigable : de hautes piles de claies de châtaignier s'entassaient sur la cale : le grand jeu était d'y grimper et de sauter sur le pavé du quai de la plus grande hauteur possible »²⁷. Malgré cette sensibilité au paysage ligérien pour certains, il faudra cependant encore attendre quelques décennies avant de voir apparaître enfin les premières actions concrètes visant à limiter la dépréciation du fleuve royal.

23. Onésime RECLUS, « Le Manuel de l'Eau », 1910

24. Val de Loire (site internet), *Connaître > La Loire, le fleuve et ses affluents > Aménagement du fleuve*, « Les limites d'un principe d'aménagement »25. *Lit mineur* d'un cours d'eau : c'est le chenal où l'eau s'écoule habituellement avant débordement.26. Régis BARRAUD et al., « Les épis de la Loire armoricaine, un héritage à la patrimonialité incertaine », *Norois*, 228 | 2013, p.39

27. J. GRACQ, « Lettrines II », 1974

3. La Loire industrielle du XXe siècle et son tournant environnemental

Déjà mal engagé pendant l'entre-deux-guerres, la deuxième moitié du XXe siècle va encore être le théâtre de calamités écologiques pour le "dernier fleuve sauvage d'Europe". Les quelques années de répit qu'auraient pu incarner la Seconde Guerre mondiale pour la Loire seront synonymes de destructions massives des ponts et des villes ligériennes. Les années suivantes, avec une dernière phase "d'industrialisation" du fleuve ne seront pas meilleures en ce sens, et la prise de conscience collective quant à la dégradation importante de la naturalité de la vallée n'apparaîtra pas avant la fin du siècle. Voyons alors les différentes étapes qui nous ont conduites à la Loire telle qu'on la connaît aujourd'hui.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les années 1950 ont été marquées par une forte progression de l'urbanisme en bord de Loire. D'abord le déclin, puis l'arrêt de la circulation marchande sur le fleuve a entraîné des modifications d'usage et parfois l'abandon des quais et des espaces portuaires : le fleuve et ses berges sont perçus comme un obstacle au développement urbain, une friche à réutiliser d'une manière ou d'une autre.²⁸ Alors, avec le développement de l'automobile et l'avènement de la voiture individuelle, les quais sont transformés en axes routiers, voies rapides, parkings... les bords de Loire dans les villes s'urbanisent et constituent une première mise à distance du fleuve.

Fig. 6. Exemple de rattachement d'une ancienne île à la rive



28. Val de Loire (site internet), *Connaître* > *Au fil de l'histoire*, « Le temps du dédain »

A partir des années 1960, une nouvelle utilisation du fleuve voit le jour : la Loire et ses affluents sont un lieu du développement de la production d'électricité en France.²⁹ Les eaux du fleuve étant désormais utilisées pour le refroidissement des centrales nucléaires, les différentes installations de gestion de cette eau et de maintien du niveau de l'étiage pour assurer le bon fonctionnement des centrales vont encore accentuer l'industrialisation du paysage ligérien. En parallèle, malgré la disparition quasi-totale de la navigation sur la Loire armoricaine et moyenne, des rechargements réguliers des épis ont été effectués jusqu'au milieu des années 1990. Ce renforcement des épis est notamment dû à l'apogée de la vision utilitariste de la Loire et au désastre qu'ont été les extractions de sable dans les années 1970.

Les besoins en construction croissants depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et la qualité reconnue du sable de Loire ont mené à la surexploitation de ce dernier : « entre 1949 et 1992 (date à laquelle la pratique fut définitivement interdite) 220 millions de tonnes de matériaux ont été prélevées ; c'est l'équivalent du « volume de sédiments transportés sur 400 ans » compare Emmanuèle Gauthier-Costard, chercheuse du CNRS ».³⁰ Les conséquences géomorphologiques de cette extraction massive de sédiments, qui est alors plus importante que ce que le fleuve peut apporter, sont l'approfondissement du lit et la baisse de la ligne d'eau. En creusant le chenal principal, l'eau ne passe plus qu'à un seul endroit, délaissant les boires et bras secondaires, et permettant à la végétation de se fixer.

De ce fait, les étendues de terre autrefois entourées d'eau le sont de moins en moins ; de nombreuses îles se rattachent à la rive, n'étant alors des îles plus que quelques jours dans l'année, lors de hautes eaux. Le caractère changeant et évolutif de la Loire s'amenuise ; là où le tracé du bras principal pouvait auparavant changer d'une année sur l'autre, il a tendance à rester le même. Dans cette continuité, les opérations de déroctage et de dragage des fonds ont aussi participé au déséquilibre du fleuve et à la baisse du niveau d'eau à l'étiage de 1,5 mètres, et jusqu'à 4 mètres à certains endroits.

Dans le même temps, les conséquences de cette "artificialisation" de la Loire sur le ressenti des ligériens vis-à-vis de leur fleuve ont été tout autant désastreuses : les noyades à répétition entraînent des interdictions de baignade, voyant les rives se désertier ; les aménagements urbains et routiers ne donnent plus d'importance à l'eau ; les implantations d'usines et de centrales nucléaires en bord de Loire installent une certaine méfiance de par leur caractère polluant : le lien avec le fleuve semble alors rompu. « C'est au cours des années 1970 que domine à l'égard de la Loire un sentiment de dédain »³¹.

29. *Ibid.*

30. La République du centre (site internet), *Actualités, Environnement*, « Pourquoi désensabler la Loire serait une très mauvaise idée »

31. Val de Loire (site internet), *Connaître* > *Au fil de l'histoire*, « Le temps du dédain »

Heureusement, à tout paroxysme s'ensuit une régression ; au milieu des années 1970, l'arasement des seuils rocheux naturels sur le site de Bellevue en amont de Nantes est particulièrement critiqué et identifié comme un facteur de dégradation du fleuve³². En 1978, dix ans après l'affaissement du pont de Saumur, l'effondrement du plus vieux de Tours, le pont Wilson, provoque l'émoi³³. Ces deux événements sont directement liés au creusement du lit de la Loire, accentué par sa chenalisation et l'extraction de sable, car les fondations de ces ponts historiques reposent sur des pieux en bois qui ont pourri en étant exposés à l'air libre alors qu'ils n'auraient jamais dû l'être. Ces deux événements ont été les déclencheurs d'une prise de conscience de l'état du fleuve.



Fig. 7. Effondrement du Pont Wilson à Tours

Les allégations de Jules Renard et Alfred de Musset, énonçant « La Loire : un fleuve de sable quelquefois mouillé » ou « Il ne manque parfois à la Loire qu'un peu d'eau pour être le plus beau fleuve du monde » et qui datent pourtant du siècle précédent, apparaissent néanmoins de plus en plus pertinentes aux oreilles des acteurs locaux qui perçoivent la crise écologique et paysagère depuis la fin des années 1970. « La sonnette d'alarme est tirée par les élus au début de la décennie suivante : "Les îles ont soif", "du sable à perte de vue au mois de juin, on n'a jamais vu ça !" (Propos du Maire d'Ancenis, E. Landrain, 1981) »³⁴.

32. Régis BARRAUD et al., « Les épis de la Loire armoricaine, ... », art. cité, p.43

33. Vivre avec le fleuve Loire (site internet), *Les thématiques*, « Sédiments »

34. Régis BARRAUD et al., « Les épis de la Loire armoricaine, ... », art. cité, p.43

Les dix ans qui suivent seront alors ceux d'une remobilisation sociale forte, dans toute la longueur du fleuve ; les projets d'aménagements lourds sont de plus en plus contestés, à l'image d'un projet d'aménagement d'épis pour la navigation autour Angers, à vocation touristique³⁵, qui entrainera la naissance de l'Association de sauvegarde de la Loire Angevine en 1989 ou encore, plus en amont, les importants conflits autour de la réalisation de barrages prévus pour mieux contrôler les débits de la Loire³⁶.

Le tournant environnemental initié avec un premier programme de remontée de la ligne d'eau en 1990 par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Loire et de ses Affluents (EPALA) et complété par l'interdiction d'extraction de sable du lit mineur du fleuve en 1992, se concrétise en termes de politique publique avec la mise en place du plan Loire Grandeur Nature de 1994. La vallée de la Loire est enfin reconnue à sa juste valeur après plusieurs siècles de malmenages.

La création du Parc naturel régional Loire Anjou Touraine en 1996 et l'inventaire de nombreux paysages ligériens parmi le réseau Natura 2000, qui rassemble au sein de l'Union Européenne des « sites naturels ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent »³⁷, renforcent encore l'attention portée à la fragilité écologique de la vallée. Enfin, c'est la richesse culturelle et patrimoniale du val de Loire qui est définitivement mise à l'honneur en 2000 avec son inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO en tant que « paysage culturel évolutif et vivant »³⁸.

Dès lors, avec l'instauration de règles et de politiques publiques pour l'aménagement, le XXIe siècle s'annonce beaucoup plus prometteur pour la mise en valeur et la protection du bassin ligérien. Il semble désormais acquis qu'il est préférable d'adapter les usages au fleuve plutôt que de modeler le fleuve pour des usages inadaptés. Cependant, « les associations locales qui militent pour la restauration écologique et paysagère de la Loire entre Angers et Nantes sont insatisfaites du niveau d'intégration de cette section du fleuve dans la mise en œuvre des politiques publiques »³⁹.

35. *Ibid.*

36. Vivre avec le fleuve Loire (site internet), *Le val de Loire*, « L'émergence d'un paysage culturel d'exception »

37. Wikipédia (site internet), « Réseau Natura 2000 »

38. Val de Loire (site internet), *Connaître > L'inscription UNESCO*, « Un paysage culturel vivant »

39. Régis BARRAUD et al., « Les épis de la Loire armoricaine, ... », art. cité, p.46

Alors la mobilisation associative se renforce encore en 2005 avec la création du Comité Loire de Demain, dont la charte exprime plus précisément les causes et les effets de la crise morpho-sédimentaire : « La Loire armoricaine subit un sinistre environnemental depuis plus de trente ans : chute de la ligne d'eau d'étiage, assèchement de la vallée, accélération du courant, érosions, amplification de la marée, de l'envasement, de la salinité... Les conséquences sont lourdes, portant atteinte à l'ensemble du patrimoine fluvial et aux différents usages : paysage, ressource en eau, biodiversité, cadre de vie, pêche, nautisme, attrait touristique.

En cause, les aménagements pour la navigation fluviale et maritime conjugués aux dragages et à la suppression des seuils »⁴⁰. Ainsi, même si une prise de conscience a été effectuée et de nombreuses mesures de protection prises, les séquelles du siècle dernier sont encore lourdes et bien présentes, et les aménagements humains dans la vallée ont laissé des traces qui ne sont pas près de disparaître.

Le val de Loire est un paysage culturel façonné par des siècles d'interaction entre le fleuve, les terres qu'il irrigue, et les populations qui s'y sont établies tout au long de l'histoire. « Il y a cependant dans les paysages ligériens un caractère sinon spécifique du moins exceptionnellement marqué : ils sont porteurs des renaissances successives de notre histoire »⁴¹ ; depuis la période gallo-romaine et jusqu'au XIXe siècle, le fleuve a été utilisé comme axe de communication majeur et marqué par de nombreux aménagements en conséquence.

40. Extrait de la charte du CLD de 2007, cité dans Régis BARRAUD *et al.*, *op. cit.*, p.46

41. Louis-Marie COYAUD, « Paysages culturels du Val de Loire », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.8

Pendant longtemps synonyme de frontière avec ses eaux indomptables, la Loire fut progressivement canalisée et domestiquée par l'Homme. L'anthropisation du territoire ligérien, naturellement soumis à une mouvance quasi-perpétuelle, qui se matérialise avec l'apparition et la disparition de ses îles, a donc eu pour effet de requalifier le caractère propre des îles de la Loire. Les contours indécis de ces dernières sont remplacés au fur et à mesure par des espaces définis, construits, fixés. Au bout de 3000 ans d'activités humaines, ce qui ressort de la chenalisation du fleuve, c'est le « contraste évident entre [ses] courbes, lignes irrégulières, aléatoires, et les lignes droites, levées, épis, quais, les lignes de l'aménagement de l'homme sur le territoire »⁴².

Le paysage que constitue les îles aujourd'hui n'a plus grand-chose à voir avec celui de la période gallo-romaine, tant dans sa perception que dans ses représentations. D'autant qu'aux XVe et XVIe siècles, le val de Loire a participé au développement de l'art des jardins et à l'émergence de l'intérêt pour le paysage. Ainsi, après avoir resitué les îles de Loire dans leur contexte géo-historique global, comment pouvons-nous les situer dans leur paysage, qui semble être l'axe de perception principal de la vallée ligérienne de ces trois dernières décennies ? Et quelle relation les ligériens entretiennent-ils avec elles aujourd'hui ?

42. Christine LE BECHENNEC, « Mouvances des îles de la Loire », TPFE juin 2002, p.32



II. Le rapport au fleuve et à l'insularité : perceptions variées

Les îles de Loire ont cette particularité d'être intégrées au sein d'un « paysage culturel évolutif et vivant »⁴³, dont elles sont une composante principale du caractère *évolutif*, de par la mouvance qui leur est propre. Ce paysage et ses caractéristiques peuvent aussi s'inscrire dans un territoire, défini par le CNRTL comme « une étendue de terre, plus ou moins nettement délimitée, qui présente généralement une certaine unité, un caractère particulier »⁴⁴, et dont la particularité est d'être habitée, *vivant*. Cette expression du vivant se traduit par la présence de faune et de flore mais aussi évidemment par la présence humaine, qui inclut tout cet espace dans une dimension *culturelle*. Voici donc les composantes essentielles de la vallée ligérienne qu'il nous faut garder à l'esprit quand on veut qualifier, ou simplement contempler son horizon : « Admire les paysages de Loire, c'est aussi lire leur histoire. Ils se sont construits au fil des siècles, exprimant les relations parfois complices, parfois conflictuelles que les hommes ont entretenues et entretiennent encore avec le fleuve et sa vallée »⁴⁵.

43. Val de Loire (site internet), *Connaître > L'inscription UNESCO*, « Un paysage culturel vivant »

44. CNRTL (site internet), *Lexicographie, Définition*, « territoire »

45. Nicole LE NEVEZ, « Paysages en perpétuel devenir », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.29

Depuis toujours, il découle de ces relations entre Loire et habitants de multiples perceptions, certes évolutives au cours des siècles mais pour autant toutes intimement liées au caractère sauvage et protéiforme du cours d'eau : « [...] elle est tantôt le fleuve ample et majestueux, roulant tumultueusement ses eaux grises, tantôt un mince filet qui ruisselle sur de vastes étendues de sables blonds »⁴⁶. Et ce tempérament truculent impacte directement son environnement et la manière dont il est appréhendé : les Gaulois d'hier comme les Français d'aujourd'hui ont toujours cette appréhension face à la Loire, basant leur jugement sur une certaine méfiance du fleuve, de ses eaux, mais surtout une méconnaissance de ses phénomènes hydrauliques, qui ont été à l'origine de nombreuses fables et légendes populaires. Ces dernières sont les toutes premières interprétations d'un paysage, d'une identité ligérienne, avant que les artistes retranscrivent en textes ou peintures leur sensibilité face à cette vallée. C'est pourquoi nous nous intéressons désormais à la représentation du fleuve par les artistes de l'époque moderne jusqu'à nos jours, afin de saisir et appréhender ce ressenti délicat des hommes face aux ambiances de la Loire. Comme le dit Bernard Berrou : « L'influence des paysages sur le corps et sur l'esprit est inaliénable, mais sans l'émotion qui nous étreint, un paysage n'existera pas. ».

Une fois le constat de ces différentes approches effectué, il nous sera alors possible de les comparer au ressenti vécu dans les îles. Pour ce faire, un état des lieux des îles entre Tours et Nantes, concrétisé par une descente en canoë de 4 jours sur cette portion, nous permettra de visualiser l'ensemble du territoire étudié, avec les spécificités de certains de ces endroits insulaires. Ce retour sur expérience, au cours de laquelle l'immersion dans le paysage ligérien a été quasi-totale, partagera mon point de vue d'initié et celui, profane, de mes trois acolytes dans cette aventure, dont les sensations ont pu être largement différentes mais tout autant intéressantes dans l'interprétation des ambiances de la vallée. La description de cette expérience *in situ* et vécue de l'insularité ligérienne sera ainsi l'occasion de traduire certains aspects concrets du fleuve et de ses atmosphères, tout en comparant les différentes îles de Loire rencontrées. L'intérêt de confronter ces îles réside dans le contraste des aménagements dont elles ont bénéficié ou non, et les directions divergentes de leur développement à travers l'histoire ; donc de leurs états respectifs actuels. Bien que leur nature propre soit semblable, elles sont toutes des îles fluviales façonnées par la Loire ; presque rien ne les rapproche. Du moins c'est ce qu'on pourrait se laisser entendre dire...

46. Abel POITRINEAU, « La Loire, les peuples du fleuve », 1989, Le Coteau, Horvath, p.5

1. Représentations et cultures ligériennes

Le val de Loire et son paysage ont toujours occupés une place particulière dans le cœur des ligériens ; havre de paix mais aussi scène de désastre, de nature immaculée à théâtre de l'ingénierie humaine, ces contrastes sont autant de sources d'inspiration pour les artistes qui sont passés par la Loire et qui ont émergé au fil des années. Les premières représentations connues et reconnues de la Loire sont littéraires, et on les doit entre autres à Charles d'Orléans et François Rabelais au XVe siècle⁴⁷. A cette époque, c'est le modèle du jardin à la française qui prône sur le fleuve ; la Loire et ses paysages ne sont qu'un contexte "secondaire" pour les jardins de la Renaissance en bord de Loire. Et pourtant, très vite, certains poètes comme Pierre de Ronsard ou Joachim du Bellay, avec son fameux « Loir gaulois, son petit Liré et la douceur angevine »⁴⁸, chantent les beautés de la vallée ligérienne. Dans un même temps, la Renaissance, qui connaît la genèse du concept de paysage et la large diffusion de celui-ci dans les arts, est une période faste pour la représentation du val de Loire. On retrouve dès cette période certaines caractéristiques esthétiques toujours utilisées plus tard dans ce qui sera le summum de la représentation artistique de la Loire : les aquarelles de Turner. Mais avant d'en arriver là, essayons de voir les étapes qui nous ont amené à cette finalité.

Comme nous le disions, à ses origines, la renommée du val de Loire repose principalement sur les jardins et demeures royales qui le bordent, faisant du fleuve un arrière-plan idéal mais lointain de ces cadres idylliques. Cependant, au fur et à mesure, les contemplateurs du paysage ligérien se sont rapprochés de ses rives, à l'aide, entre autres, du développement des levées qui offrent un point de vue exceptionnel sur ce dernier, tout en gardant une certaine distance avec cette Loire sauvage qui commençait seulement à être domptée : « Le fleuve, ensablé et difficilement navigable, charrie pierres et boue, dessinant un paysage mouvant qui a fasciné les artistes »⁴⁹. Pour illustrer ces propos, nous pouvons nous référer aux magnifiques dessins du paysagiste hollandais Lambert Doomer et ses vues de Nantes et de Saumur -parmi tant d'autres-, qui retracent son voyage d'agrément effectué durant l'été 1645, à l'époque où Madame de Sévigné descend la Loire⁵⁰.

47. Wikipédia (site internet), *Val de Loire*, « Culture »

48. Joachim DU BELLAY, « Heureux qui, comme Ulysse », *Les Regrets*, 1558

49. Cyrille SCIAMA, « La forme d'une île : îles, îlots et cailloux », *Une île, des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.84

50. Claire GIRAUD-LABALTE, « Impressions de voyageurs en val de Loire avant l'arrivée du train », *Val de Loire*, Revue 303, n°121, 2012, p.186



Fig. 8. Vue de Nantes, Lambert Doomer



Fig. 9. Vue de Saumur, Lambert Doomer

La marquise, figurant parmi les premiers voyageurs célèbres à avoir sillonné ces eaux, réitère l'expérience vers 1680 et nous laisse quelques indices sur la navigabilité du fleuve et son caractère perçu à cette époque : « Nous passons tous les ponts avec un plaisir qui nous les fait souhaiter : il n'y a pas beaucoup d'ex-voto pour les naufrages de la Loire, non plus que pour la Durance : il y aurait plus de raisons de craindre cette dernière, qui est folle, que notre Loire qui est sage et majestueuse »⁵¹. Les ponts neufs en maçonnerie de cette époque sont alors des marqueurs importants du paysage quand on descend le fleuve, d'avantage que les îles qui bien que présentes dans le paysage (*Vue de Nantes* de Doomer), semblent plus s'y fondre. Pour autant, la nature « sage et majestueuse » de la Loire semble être propre à l'expérience de Madame de Sévigné, car un de ses contemporains qu'on ne présente plus ; Jean de la Fontaine, a écrit quelques vers à ce sujet, relevant un tout autre aspect du fleuve royal :

« La Loire est donc une rivière
 Arrosant un pays favorisé des cieux,
 Douce quand il lui plaît, quand il lui plaît si fière
 Qu'à peine arrête-t-on son cours impérieux.
 Elle ravagerait mille moissons fertiles,
 Engloutirait des bourgs, ferait flotter des villes,
 Détruirait tout en une nuit :
 Il ne lui faudrait qu'une journée
 Pour lui voir entraîner le fruit
 De tout le labeur d'une année,
 Si le long de ses bords n'était qu'une levée
 Qu'on entretient soigneusement :
 Dès lors qu'un endroit se dément,
 On le rétablit tout à l'heure ;
 La moindre brèche n'y demeure
 Sans qu'on y touche incessamment [...] »⁵²

51. Madame DE SÉVIGNÉ, « *Lettres, 1671-1696* »

52. Jean DE LA FONTAINE, « *Relation d'un voyage de Paris en Limousin* », 1663

Durant le siècle suivant, « l'activité fluviale a été richement décrite [...], surtout au XIXe siècle, lorsque le paysage acquiert ses lettres de noblesse et devient un sujet à part entière »⁵³ : avec la courte mais marquante apparition des "inexploitables", la Loire devient facilement navigable, et donc une destination presque incontournable pour tous les artistes et écrivains de l'époque. C'est à cette période charnière, lors du déclin de la marine de Loire et l'avènement du chemin de fer, que nous pouvons associer le plus grand nombre de productions littéraires et picturales largement diffusées à l'international. Cette impression et cette nouvelle perception du paysage, avec une forte sensibilité à son caractère pittoresque, est confirmée par les mots du journaliste Georges Touchard-Lafosse, qui en 1851 écrivait : « Que d'artistes, assis sur les belles pelouses de la rive droite, ont copié ces délicieux aspects que l'œil saisit à travers les grands léards⁵⁴ ou peupliers noirs, qui se balancent dans les îles et semblent darder leur cime verdoyante au fond des eaux du fleuve. Que de poètes admirant cette nature majestueuse ont laissé ici caresser leur imagination au doux bruissement de la feuillée ! »⁵⁵.

En plus de l'attrait pittoresque de ces paysages, cette période est bien évidemment marquée par l'imaginaire du voyage romantique, attisé par la venue de Joseph Mallord William Turner en 1826. Pendant deux semaines, il voyagea de Nantes à Orléans, réalisant croquis et aquarelles, aboutissant au recueil *Wandering by the Loire* et dont les ambiances poétiques résonnent encore en nous aujourd'hui, tant elles peuvent se rapprocher de notre perception du fleuve en certaines saisons⁵⁶. Parmi quelques-uns de ses panoramas les plus évocateurs, nous pouvons contempler *Scene on the Loire*, quelque part entre Saumur et Angers, *Pierre Bécherelle*, juste en-dessous de la confluence avec la Maine, ou encore *Scene on the Loire near Coteaux de Mauves*, légèrement en amont de Nantes.

53. Jean-Bernard SANDLER, « Peintres de la Loire », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.261

54. Léard : nom local (en Anjou) des peupliers noirs, *Populus nigra*

55. Georges TOUCHARD-LAFOSSÉ, *La Loire historique et pittoresque*, 1851, Tours, éditions Lecesne

56. Claire GIRAUD-LABALTE, « Impressions de voyageurs en val de Loire avant l'arrivée du train », *Val de Loire*, Revue 303, n°121, 2012, p.189



Fig. 10. *Scene on the Loire*, William Turner

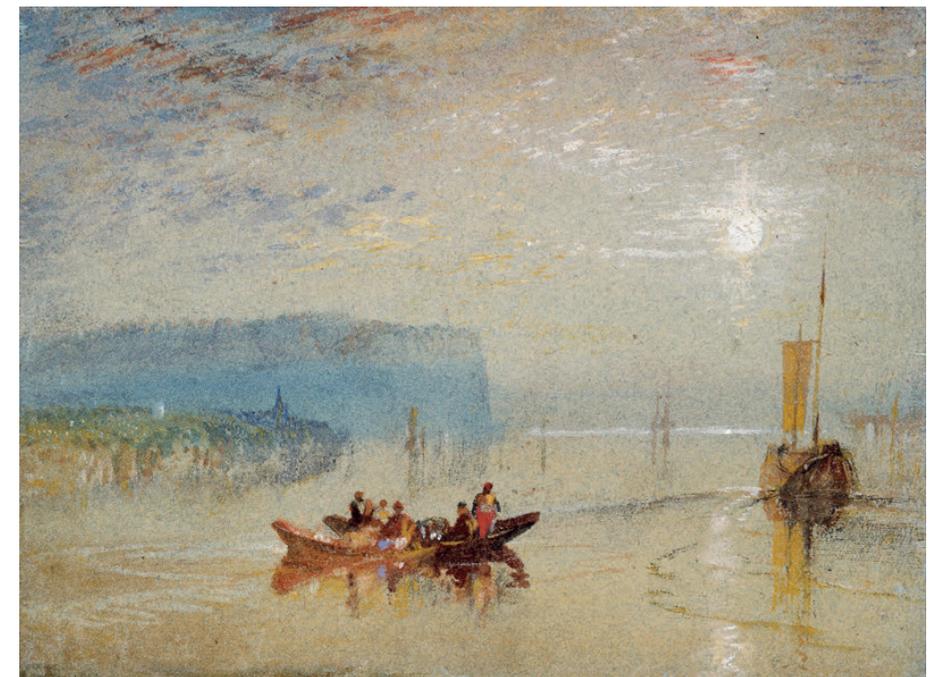


Fig. 11. *Scene on the Loire near Coteaux de Mauves*, William Turner

Fig. 12. *Pierre Bécherelle*, William Turner, pages suivantes >



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ces aquarelles représentent bien les facteurs physiques du paysage dont l'effet est esthétique ; « l'eau du fleuve démultipliée par le reflet et la lumière du ciel, tamisée par les contrastes thermiques, est à l'origine d'une expression onirique très présente dans les représentations, [...] même si cette mise en avant de la couleur conduit souvent à une dissolution des formes »⁵⁷.

S'il est bien l'une des perceptions les plus prégnantes du paysage ligérien, c'est cet amalgame de formes et de couleurs qui s'opère à diverses saisons, que cela soit dans la brume des matins d'hiver, qui estompe la limite entre le ciel et l'eau, ou au couchant des soleils d'été, qui unifie les couleurs du fleuve et de sa végétation. La description du "paysage perçu" sur le site internet du Val de Loire corrobore cette impression, et ajoute une précision à propos des îles ligériennes : « La première échelle de perception de l'identité paysagère du Val de Loire, c'est l'intimité du fleuve dans sa lumière, son mouvement, sa matière. [...] Le fleuve doit son aspect actuel aux nombreuses îles, la plupart inhabitées et refuges de la faune et la flore sauvages qui font du Val de Loire un espace européen essentiel en matière de biodiversité. »⁵⁸.

Ces mêmes îles, a priori peu ou moins perçues par Turner dans sa vision du paysage ligérien, le sont bien plus par Stendhal, qui pendant sa descente en 1838, s'est retrouvé engravé sur un banc de sable, commentant ainsi depuis son bateau : « La Loire est ridicule à force d'îles : une île doit être une exception dans un fleuve bien appris, mais, pour la Loire, l'île est la règle, de façon que le fleuve, toujours divisé en deux ou trois branches, manque d'eau partout... »⁵⁹. Presque comme une réponse directe à Stendhal, Alphonse Allais, dans la deuxième moitié du XIXe siècle, écrivit à son tour sur un ton ironique : « Il est sacrilège de prétendre que la Loire manque d'eau. C'est effrayant au contraire comme il y a de l'eau dans la Loire [...] Seulement, au lieu de mettre sa coquetterie à se totaliser, Mademoiselle la Loire s'amuse, telle la petite folle de l'écriture, à se ramifier, à se disperser, à s'épandre, se diffuser, se multifider⁶⁰, s'éperdre [...] Empressons-nous donc -et tout est là- de faire rentrer dans un lit unique toutes ces masses d'eau si stupidement gâchées. Ainsi qu'aux bains publics, côté des hommes et côté des femmes, instaurons à la Loire côté du sable, côté de l'eau [...] N'aurons-nous pas créé deux Loire ? L'une navigable, l'autre carrossable. »⁶¹.

57. Fabienne JOLIET, « Quelques éléments de la construction esthétique du paysage ligérien », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.241

58. Val de Loire (site internet), *Connaître > Un paysage perçu > Les échelles des paysages du fleuve*, « Le fleuve, ses îles et ses rives »

59. STENDHAL, *Mémoires d'un touriste*, 1838

60. De l'adjectif *multifide* : qui est partagé en nombreuses lanières

61. Alphonse ALLAIS, *A la une*

Ces réflexions sur l'ensablement si particulier de la Loire et l'encombrement de son lit par des îles ont tendance à s'étoffer à l'approche du XXe siècle, initiant un changement de mentalité de certains riverains vis-à-vis des saisonnalités de plus en plus fortes du fleuve, à l'instar de René Bazin, qui observe que « Les mariniers furent malheureusement intimidés par la vitesse des locomotives qui passaient en vue des berges ; ils désespérèrent de leurs bateaux, les démolirent un à un, en firent du feu de bois, et devant ces cendres des chalands, rêvèrent tristement que la profession était morte... L'Administration s'en persuada bientôt. N'apercevant plus sur la surface des eaux les voiles blanches d'autrefois, elle négligea d'entretenir le chenal et le fleuve s'ensabla. »⁶².

Alors, les descriptions romantiques du début du siècle semblèrent remplacées par des descriptions plus factuelles, mais tout autant poétiques de la vallée, n'hésitant plus à décrire la Loire telle qu'elle est, à la manière de Jules Vallès rejoignant Nantes par le bateau à vapeur : « Dans ma géographie, j'ai vu qu'on appelait ce pays le Jardin de la France. Jardin de la France, oui ! Et je l'aurais appelé comme ça, moi gamin ! C'est bien l'impression que j'en ai gardée ; ces parfums, ce calme, ces rives semées de maisons fraîches qui ourlent de vert et rose le ruban bleu de la Loire ! Il se tache de noir, ce ruban, il prend une couleur glauque tout d'un coup, et il semble qu'il roule du sable sale ou de la boue. C'est la mer qui approche et vomit la marée. La Loire va finir et l'Océan commence... Nous sommes à Nantes. »⁶³.

Cette Loire réaliste mais douce se perçoit par exemple dans les aquarelles du Britannique George Clarkson Stanfield avec *Saumur by the Loire valley*. Certains préféreront cette approche à celle de Turner, dont « la palette utilisée est peut-être trop riche, trop colorée »⁶⁴ pour le calme ligérien et ses teintes délicates.

62. René BAZIN, *La douce France*, 1911

63. Jules VALLÈS, *L'Enfant*, 1878

64. Jean-Bernard SANDLER, « Peintres de la Loire », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.269



Fig. 13. Saumur by the Loire valley, George Clarkson Stanfield

Loin d'être le premier écrivain à essayer, Maurice Genevoix fait tout de même partie de ceux qui ont pu décrire ces ambiances ligériennes particulières avec une certaine précision ; « [...] un fleuve qui divague à sa guise, élargit sa vallée, la modèle, change la nature du sol, la transparence de l'air, la réfraction de la lumière, la couleur des arbres et des couchants. »⁶⁵ Pour illustrer ces sensations, nous pouvons citer Maurice Le Lièpvre, et sa *Route en bord de Loire*, qui nous propose son point de vue de la vallée depuis une levée, ou encore Édouard Debat-Ponsan, qui lui, est descendu sur les grèves pour saisir un fragment naturel de *La Loire près d'Amboise*.

Au cours du XXe siècle, ces œuvres picturales seront complétées par de nombreux écrits d'auteurs qui sont nés sur les rives du fleuve et y ont passé une certaine partie -si ce n'est la majorité- de leur vie, à la manière de Julien Gracq et Hervé Bazin, qui ont apporté leur lot de descriptions et exprimé leur amour, parfois nostalgique, pour la Loire d'Anjou ; « Ma vie n'a été qu'une navette au long de la Loire, de son grand coude à son estuaire ; et quand je ne l'aperçois pas, en été, sinuant paresseusement parmi de blonds bancs de sable ou, en hiver, noyant ses îles, envahissant des kilomètres carrés de prés bas où ne surnagent au sein des tourbillons que des têtards de saules, je suis en manque... »⁶⁶.

65. Maurice GENEVOIX, *Images du Val de Loire*, 1990

66. Hervé BAZIN, *Je suis un ligérien*



Fig. 14. Route en bord de Loire, Maurice le Lièpvre



Fig. 15. La Loire près d'Amboise, Edouard Debat-Ponsan

En plus des paysages naturels et significatifs de la vallée, Julien Gracq révèle lui aussi divers détails de sa commune natale -Saint-Florent-le-Vieil- et ses alentours ; du chanvre des îles « qui donnaient aux paysages de la vallée une touche luxuriante de plantation tropicale »⁶⁷ aux « grèves de Loire dans l'île Batailleuse »⁶⁸ et leur « eau, calme en apparence, et traîtreusement violente dès qu'on y plonge un peu profond, avec cette froide et pénétrante odeur de vase et de poisson qui sort d'elle dès que le soleil descend »⁶⁹.

L'auteur ligérien s'attarde même sur les habitations observables depuis le train, qui bordent le fleuve et qui reflètent des semblants de stations balnéaires d'une époque révolue : « Ce qui me plaisait -et ce qui me plaît encore dans ce trajet quand je le fais de jour- c'était la traînée de banlieue résidentielle, allongée contre le bord de Loire, qui annonce l'approche de la ville trois stations à l'avance, de la Possonnière à Béhuard, et de Béhuard à Bouchemaine. Il y a là [...] tout un échantillonnage de maisons de campagne qui va du kiosque turco-hindou au faux Trianon, et qui transporte sur les coteaux de la Loire, le style architectural, mi-baroque, mi-onirique, des plages de la Belle Epoque. »⁷⁰.

Face à ces demeures, et dans un style tout autant onirique, les paysages observables peuvent être ceux dépeints par Félix Vallotton en 1923, avec des tableaux comme *Un soir sur la Loire* et *Des sables au bord de Loire*, qui sont possiblement des interprétations simplifiées du paysage ligérien, mais pour autant très expressives.

67. Julien GRACQ, *Lettrines II*, 1974

68. *Ibid.*

69. *Ibid.*

70. Julien GRACQ, *La forme d'une ville*, 1985



Fig. 16. *Un soir sur la Loire*, Félix Vallotton



Fig. 17. *Des sables au bord de Loire*, Félix Vallotton

Pour ce qui est des perceptions expressives, nous pouvons aussi mentionner Lucien Bodard, qui considère la Loire comme « un ruisseau à côté de mon Yang-Tseu-Kiang fangeux, mais dès le premier regard, je l'aime ce fleuve royalement paresseux et méandreux, qui se prélassse entre des bancs de sable doré. Toute la nature est en habit de douce lumière [...]. »⁷¹. Son postulat peut être étoffé par un tableau de la première moitié du XXe siècle de Louis-Joseph Soulas, *Bord de Loire en été*, qui semble correspondre à sa description du fleuve en mettant en avant la prépondérance du sable dans le paysage et l'exiguïté de l'écoulement de ses eaux à l'été.

Comme nous pouvons le voir, la Loire compte son lot d'artistes, auteurs, peintres, poètes et autres érudits qui ont exprimé divers ressentis propres à leurs époques vis-à-vis du fleuve. Qu'ils soient en train sur ses levées, à cheval sur ses berges, à pied sur ses grèves ou en bateau directement au milieu de son lit, chacun a su décrire la Loire à sa façon, avec sa propre sensibilité, en s'intégrant malgré tout, plus ou moins inconsciemment, dans une perception globale du paysage ligérien et de ses formes, couleurs et lumières spécifiques.

Au XXe siècle, avec l'apparition de l'art abstrait, certains artistes comme Olivier Debré vont chercher à exprimer encore différemment les émotions que lui évoquent le plus long fleuve de France, avec des huiles sur toile comme *Longue traversée gris bleu de Loire à la tâche verte*, qui interpellera aisément les ressentis de quiconque ayant déjà vogué sur les eaux du fleuve.

Cela peut nous sembler d'autant plus pertinent que Debré est le petit-fils du peintre Édouard Debat-Ponsan cité ci-dessus, et a donc vécu dans des décors similaires à ceux de son grand-père, bien qu'il ne l'ait jamais connu. Ce constat "familial" peut aussi s'appliquer d'une manière plus globale à chaque ligérien, renforçant ainsi l'idée que « toutes ces représentations impriment leurs lignes et leurs couleurs dans notre esprit et façonnent, tel un palimpseste, notre propre relation au fleuve. Cette confrontation crée une géographie changeante et fonde en quelque sorte notre "val de Loire imaginaire". »⁷².

71. Lucien BODARD, *La Chasse à l'Ours*, 1985

72. Claire GIRAUD-LABALTE, « Impressions de voyageurs en val de Loire avant l'arrivée du train », *Val de Loire*, Revue 303, n°121, 2012, p.191



Fig. 18. *Bord de Loire en été*, Louis-Joseph Soulas

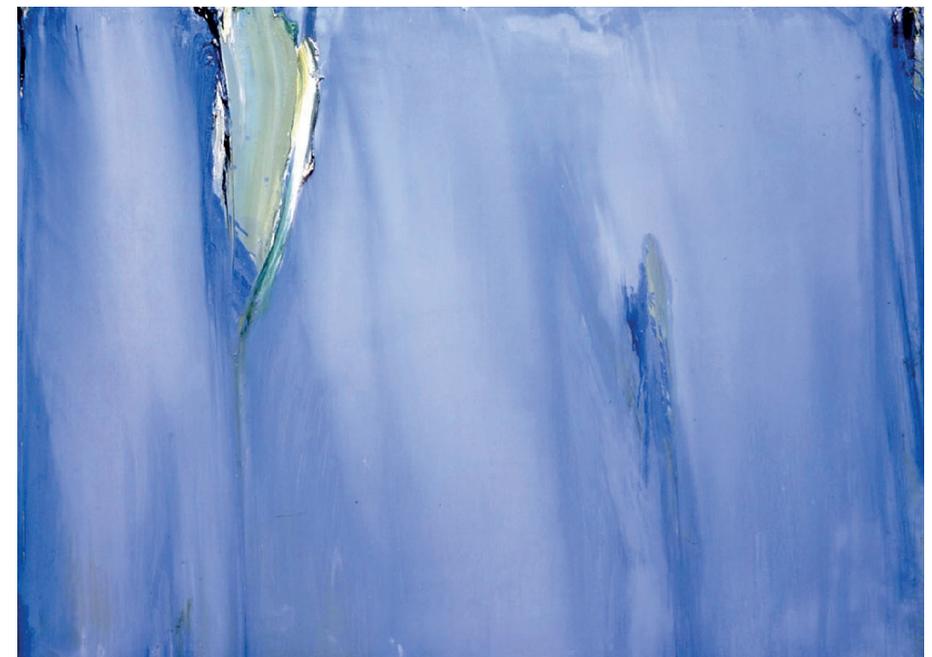


Fig. 19. *Longue traversée gris bleu de Loire à la tâche verte*, Olivier Debré

En dernier point, il semble intéressant de mentionner des travaux artistiques plus récents sur la Loire et ses paysages, qui sont regroupés dans un ouvrage de la Fondation des Artistes pour la Nature (ANF, Artists for Nature Foundation) intitulé *Pour une Loire vivante / That the Loire may live* et qui entre en résonance avec la nouvelle perception du fleuve de la fin du XXe siècle, mettant l'accent sur les enjeux environnementaux et les aspects naturels de la vallée. L'heure n'est plus aux compositions pittoresques et aux scènes d'activités humaines du XIXe siècle, mais bel et bien à la protection de la naturalité du fleuve et de la beauté de son paysage. Les îles deviennent alors le symbole du caractère sauvage du fleuve, « [...] grande fabrique d'îles tout au long de son cours millénaire »⁷³, et sont représentées par Denis Clavreul dans son aquarelle *La Loire à Champtoceaux*, qui la décrit ainsi : « L'île est ancrée au milieu du fleuve. La Loire en crue glisse autour d'elle, inquiétante, fluide et figée à la fois, comme un grand glacier. »⁷⁴. Là encore, on comprend que le fleuve, ses îles, son paysage ne sont pas qu'un décor fixe dans le fond d'un tableau, mais que c'est tout un système qui évolue dans l'espace et le temps.

D'abord, parce que même si l'on parle de « Dernier fleuve sauvage [...] en fait, de tous les fleuves français, la Loire est celui qui est le plus anciennement aménagé »⁷⁵, mais aussi parce que c'est une « merveille d'équilibre entre activités humaines et sauvegarde de la vie sauvage et, à ce titre, plus que jamais chef-d'œuvre en péril, la Loire nous donne une grande leçon de mesure : ne la gâchons pas. »⁷⁶. Alors, pour défendre cette cause et préserver cette « Loire vivante », l'ANF a fait appel à plusieurs artistes qui placent la nature au centre de leur œuvre pour nous sensibiliser à l'environnement ligérien. Héraclite disait « Tout s'écoule... nous ne pouvons pas descendre deux fois dans le même fleuve. » ; et cela s'applique sans nul doute à la Loire et ses représentations. « Les artistes nous renvoient ainsi à nos propres expériences : à chacun ses mots, à chacun ses émotions particulières pour vivre la Loire. [...] Maintenant c'est la magie de leurs œuvres qui opère. A travers elles semblent se dévoiler une multitude de fleuves. »⁷⁷.

73. Jacques BOISLÈVE, « La Loire des Hommes », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.26

74. Denis CLAVREUL, « La Loire à Champtoceaux », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.53

75. Monique COULET, « Quand le fleuve respire », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.38

76. Jacques BOISLÈVE, « La Loire des Hommes », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.30

77. Christine JEAN, « Pour une Loire vivante », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.108

Fig. 20. La Loire à Champtoceaux, Denis Clavreul



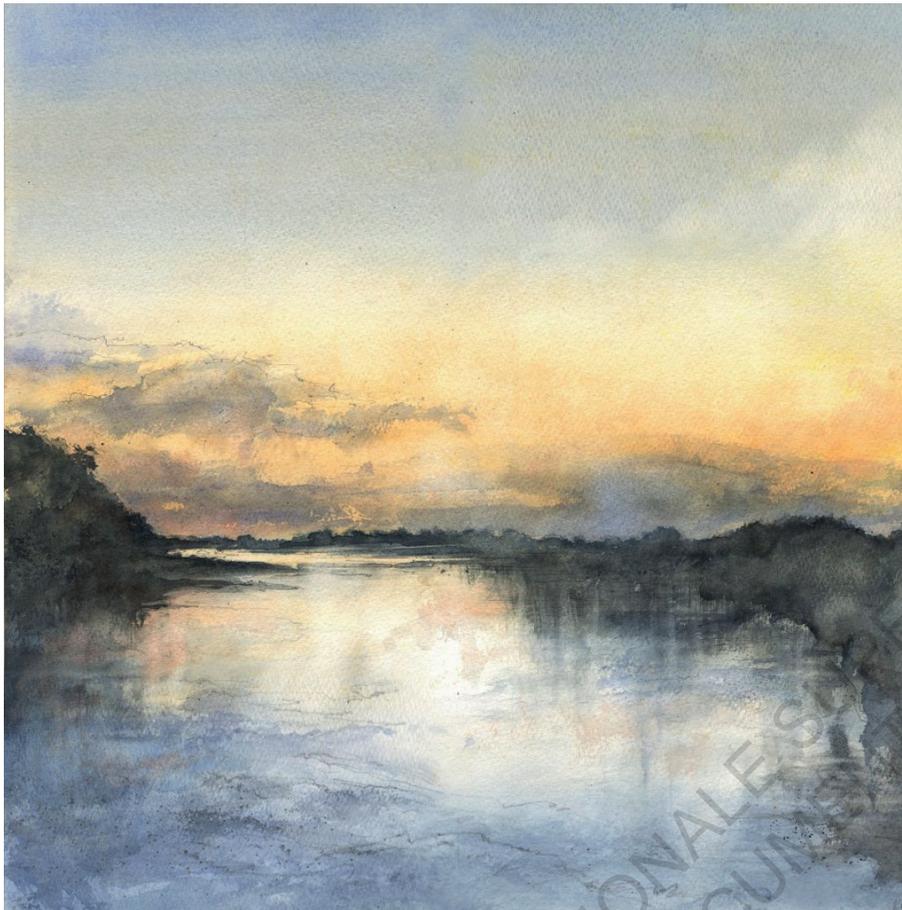


Fig. 21. La Loire à Saint-Florent-le-Vieil, Stéphane Prévot

Cette volonté de protection du patrimoine naturel ligérien a abouti à une sur-représentation de la Loire sauvage et indomptée par l'Homme, avec comme figure de proue l'image de l'île de Loire sauvage, « secrète et déserte »⁷⁸, plus facilement observable avec la diffusion des prises de vues aériennes. De nos jours, la photographie étant le moyen de représentation le plus largement diffusé, c'est elle qui représente les perceptions contemporaines du paysage, avec une importance donnée à la faune et la flore, aux bancs de sables et aux îles, caractéristiques du paysage ligérien. « Ainsi, bien que la Loire soit le fleuve le plus nucléarisé de France aujourd'hui, la fin du XXe siècle apparaît dans les représentations paysagères du fleuve comme une consécration "naturelle" ou "sauvage". »⁷⁹. Heureusement, aujourd'hui encore, la Loire continue d'inspirer les artistes, à l'image de Stéphane Prévot qui s'est lancé *De Nantes à Orléans sur les pas de William Turner*, avec des aquarelles très sensibles et frappantes de vérité, telle *La Loire à St Florent*, qui incarne sobrement une des perceptions possibles de la vallée.

Avec un tel corpus de perceptions, picturales comme textuelles, il devient alors presque nécessaire de se forger sa propre opinion sur le paysage ligérien et ses îles si prégnantes. Car même si « Les artistes sont des ambassadeurs du paysage [et] leurs représentations picturales et photographiques sont à l'origine d'une matrice esthétique, qui configure les valeurs du paysage ligérien. »⁸⁰, qu'en est-il de la précision et de l'actualité de ces images ? Ne renvoient-elles pas à une époque révolue ou à un paysage idéalisé, comme l'impression de Loire sauvage qui fait fi des quatre centrales nucléaires installées sur ses rives ? Il serait alors intéressant de comparer ces ambiances projetées à des ambiances vécues, de s'en faire son propre avis. Ce qui est sûr pour autant, c'est que « Les impressions livrées au cours des siècles montrent des permanences et des évolutions parfois subtiles du paysage culturel ligérien ; elles témoignent aussi d'une approche culturelle du paysage. »⁸¹. Dès lors, il est important de tenir compte de cette approche quand on veut caractériser les ambiances et les territoires que constituent les îles de Loire, car elles ne sont pas de simples « étendues de terre entourées d'eau », mais des fragments bien particuliers du paysage ligérien.

78. Val de Loire France (site internet), *Balades nature > Des espaces naturels d'une grande richesse*, « Les îles sauvages de la Loire »

79. Fabienne JOLIET, « Quelques éléments de la construction esthétique... », art. cité, p.246

80. *Ibid.*

81. Claire GIRAUD-LABALTE, « Impressions de voyageurs en val de Loire... » art. cité, p.191

2. Découverte des îles entre Tours et Nantes : ambiances vécues et observées

Maintenant que nous avons des images plein la tête, fameux mélange de ce que l'on perçoit au quotidien ou plus occasionnellement ; de ce que l'on sait, de source sûre ou moins formelle sur ces mystérieuses îles et de ce qu'on l'on s'attend à voir, à travers les différentes

représentations des artistes qui ont façonné l'image de la vallée, voyons ce que cela peut donner lorsqu'on vit soi-même ces insularités.

Avant toute chose, quelques précisions sur l'échelle de l'objet d'étude ; la portion choisie, les conditions d'exécution, les attendus, afin de mieux les situer dans l'approche globale de notre réflexion. Cette découverte des îles de Loire se concentre sur le fragment du fleuve entre Tours et Nantes pour diverses raisons.

Initialement, cette portion est celle que je connaissais le mieux, dans son ensemble, et qu'il me paraissait intéressant d'étudier au vu de son relatif équilibre : une grande ville comme porte d'entrée (Tours) et de sortie (Nantes), avec quelques agglomérations plus petites (Saumur, Les Ponts-de-Cé, Ancenis) équidistantes sur le trajet, pour expérimenter la Loire urbaine, le tout parsemé de tronçons plus naturels, pour éprouver la Loire plus « sauvage ». Ensuite, elle est centrée sur la Loire angevine, que j'ai la plus pratiquée, qui se trouve à cheval entre la fin de la Loire moyenne, jusqu'au bec de Vienne, et le début de la Loire maritime, en amont de Nantes ; cela permet encore une fois d'aborder différentes caractéristiques du fleuve et de traverser une grande variété de paysages ; des plateaux calcaires à la vase de l'estuaire, en passant par les corniches angevines.

Enfin, pour des raisons pratiques, notamment en termes d'itinérance, les deux cents kilomètres séparant Tours et Nantes sont les plus accessibles et relativement bien documentés pour la navigation en canoë.

La vocation de cette approche étant d'exprimer des ambiances vécues et observées à titre personnel ou partagé, j'ai alors fait le choix de décrire ces expériences sous la forme d'un récit à la première personne, comme une synthèse des propos de mes camarades entendus pendant et après l'aventure. Enfin, la liste des îles de Loire décrites et rencontrées pendant notre parcours ne sera pas exhaustive car il y en a plus de 80 qui sont identifiables, mais nous n'en avons pas forcément perçues autant durant le voyage, et cela ne semble pas forcément pertinent de les aborder une par une. Il est toujours bon de savoir que la première île découverte -ou du moins aperçue- lors de la descente est l'île Aucard, au milieu de l'agglomération tourangelle, et la dernière sera l'incontournable île de Nantes.

L'ultime précision, et non des moindres, concerne la définition des espaces pris en compte en tant qu'îles de Loire. Il est considéré comme « île » toutes les émergences terrestres du lit de la Loire, et qui sont pérennes à l'année : à l'étiage évidemment et lors des hautes eaux -hors crues- la majorité de leur étendue de terre doit être émergée. Comme constaté dans la première partie de ce mémoire, les îles de Loire sont aujourd'hui beaucoup moins fluctuantes qu'avant, il est donc relativement aisé d'identifier ces espaces, d'autant que la majorité sont nommées, et facilement différenciables des bancs de sables, souvent dépourvus de végétation haute. La seule ambiguïté peut concerner les îles qui ont tendance à se rattacher aux rives, mais tant qu'elles sont encore identifiables comme telles, avec la présence d'une boire ou d'un bras, même mort, les séparant géographiquement du rivage, elles seront prises en compte ici.

Fig. 22. Assemblage des fiches randonnées nautiques entre Tours et Mauves-sur-Loire

Jeudi 29 septembre 2022

Selon l'idée originale, les objectifs de cette descente étaient de relier Tours et Nantes en canoë pour observer et vivre les insularités ligériennes tout le long du trajet ; expérimenter leurs ambiances et interroger des ressentis pluriels, pour ne pas se limiter à mon point de vue, en quelque sorte biaisé, du sujet. Rapidement, pour se motiver et pour rendre l'expérience plus intéressante encore, le défi physique et mental de réaliser le parcours en quatre jours s'est aussi ajouté aux objectifs de l'expédition. À des fins de compréhension, voici quelques données initiales et matérielles dont nous disposions avant d'entamer notre descente : l'équipe est constituée de quatre membres dont moi-même, tous étudiants en études d'architecture à l'ENSA Nantes, et divisée en deux équipages de deux ; soit Henri et Matteo d'un côté, Tom et moi de l'autre. Nous avons donc à notre disposition deux canoës indiens de type Nova Craft et tout le matériel nécessaire pour naviguer et bivouaquer sur la Loire : pagaies, gilets de sauvetage, bidons étanches, tentes, matériel de camping, nourriture etc., que j'ai pu emprunter amicalement à mon club de canoë-kayak des Ponts-de-Cé.

Les objectifs quotidiens sont clairs : il y a précisément deux cents kilomètres de navigation entre Tours et Nantes -en tenant compte des méandres, des obstacles, des bras morts et des bancs de sable- ce qui nous donne sur quatre jours, une distance moyenne quotidienne de cinquante kilomètres à réaliser. Dans l'optique de pagayer sept à huit heures par jour en comptant les pauses, cela requiert une allure moyenne de 6,5 km/h. Certes, il y a le courant qui agit comme un tapis roulant grandeur nature et qui nous aide à avancer, mais qui n'est pas aussi fort qu'on pourrait le croire, le niveau d'eau étant à son minimum, et il faut tenir compte des quelques dizaines de kilos de matériels à transporter et du vent dominant d'Ouest Sud-Ouest qui est donc un vent de face pendant la majeure partie du trajet. Pour finir, ajoutez à cela une météo pas toujours clémente, qui a un impact énorme sur la perception des paysages et des ambiances. Avec toutes ces informations, nous voilà donc fin prêts à embarquer et à partir à la découverte des îles ligériennes.

Après un départ matinal des Ponts-de-Cé pour rejoindre Tours en minibus avec les canoës, ce qui nous a permis d'avoir une première approche de la Loire vue depuis les routes et levées, la mise à l'eau s'effectue aux alentours de 10h30 juste en aval du Pont Wilson, en plein centre de Tours. Plein d'entrain, nos quatre aventuriers s'élancent sous le soleil sur une Loire censée être urbaine, mais déjà, avec sa myriade d'îles et de bancs de sable, elle nous renvoie directement à un paysage presque bucolique, calme, seulement perturbé par un fond sonore relatif au trafic routier, mais qui reste léger et peu prégnant. Très rapidement, le pont de la quatre voies marque la sortie de la ville, où l'on se retrouve immergé dans la vallée ligérienne, qui présente alors quelques îles proches des rives, mais néanmoins identifiables en tant que telles. Les berges et levées, qui sont cachées derrière un masque de végétation ripisylve, et la présence très importante d'oiseaux sur les bancs de sable, qui s'envolent par centaines à chaque passage, créent alors des scènes presque stéréotypées de la Loire « sauvage » telle qu'on peut se l'imaginer. A part l'île du Port Foucault et sa pointe amont impressionnante de par sa taille, qui n'est autre qu'un mur de sable de 5 ou 6 mètres de haut car située en plein milieu du fleuve, ce qui laisse présumer de la puissance du courant lors des hautes eaux, les autres îles se font discrètes, proches des rivages et traversées par des boires le plus souvent asséchées. On pourrait plutôt les qualifier de petits îlots de verdure en bord de Loire ; les bancs de sable au milieu de l'eau, colonisés par les sternes et les cormorans étant plus visibles que les « véritables » îles. Happés par cette atmosphère et rattrapés par l'heure du déjeuner, nous décidâmes de nous laisser glisser entre les grèves tout en appréciant nos sandwichs et le charme de l'environnement qui nous entourait.

Dans ce panorama tout droit sorti d'une peinture romantique du XIX^{ème} siècle, les ponts apparaissent alors comme les seules marques distinctives de l'occupation humaine de la vallée. Excepté une courte portion du trajet, où les rives ont été abondamment renforcées de gravats et déchets bétonnés au niveau de la confluence avec le Cher, entre le viaduc de Cinq-Mars-la-Pile et le pont autoroutier de l'A85, les levées et villages restent peu perceptibles depuis le lit du fleuve jusqu'à Langeais. Cette section avait aussi pour particularité d'être plus large qu'auparavant et peu ensablée, ce qui renforça momentanément cet effet d'artificialisation. Cependant, après Langeais, la Loire redevint « ce fleuve royalement paresseux et méandreux, qui se prélassait entre des bancs de sable doré. »⁸².

82. Lucien BODARD, *La Chasse à l'Ours*, 1985



Fig. 23. Départ de l'aventure en aval du Pont Wilson

Les îles glissèrent alors des berges vers le milieu du cours d'eau et devinrent plus perceptibles, sans pour autant retenir notre attention, car leur multitude en faisait des éléments courants du paysage, au même titre que les bancs de sable et la végétation. Ponctuellement, les grandes levées devinrent aussi plus présentes, car moins végétalisées par endroits et toutes proches des bras navigables du fleuve, accompagnées de quelques villages désormais largement visibles sur leurs hauteurs.

Une fois passés la Chapelle-sur-Loire et son église, le temps vint à se gâter, échangeant un cadre ensoleillé agréable contre une ambiance orageuse plus terne et menaçante. Ce ressenti atteignit son apogée quand nous rejoignîmes la centrale nucléaire de Chinon, bordée d'un chapelet d'îles étrangement agencées. Aperçue quelques kilomètres en amont, la centrale avait alors disparu derrière quelques rangées d'arbres, puis nous apparût subitement au détour de l'île des Buteaux, qui doit son insularité -imperceptible lors de notre descente- à l'écoulement de l'Indre en ses contours.

L'île de Bondésir qui lui fait face est quant à elle, tout à fait visible ; elle a cependant la particularité d'être reliée à la rive droite par une longue digue en pierre qui a pour vocation de rediriger l'eau vers la centrale, afin d'assurer son fonctionnement à l'étiage. Cette digue ainsi que la bouche de captage de la centrale ont pour effet d'ensabler anormalement la Loire à cet endroit, ralentissant par la même occasion le courant, à tel point de lui donner les aspects d'un lac calme et ce malgré la présence de la confluence avec l'Indre qui devrait être synonyme d'un rehaussement des niveaux d'eau.

Entre la pluie, les installations nucléaires d'une autre époque -1960 pour les premiers réacteurs aujourd'hui à l'arrêt-, la grisaille pesante et ce calme inquiétant, nous nous retrouvions alors projetés dans un paysage froid et industriel à l'imagerie soviétique, loin du cadre bucolique du début du parcours.

Heureusement, la sensation fut de courte durée, puisqu'une fois le pont de Port-Boulet franchit, juste en aval de la centrale, nous recouvrâmes notre Loire « ample et majestueuse »⁸³ qui sillonne entre les îles jusqu'à Candes-St-Martin, notre objectif de la journée. Les châteaux de Candes et Montsoreau en vue, nous décidâmes de nous arrêter quelques centaines de mètres en amont de la confluence Loire-Vienne, sur l'île du Buisson Baigne.

83. Abel POITRINEAU, « La Loire, les peuples du fleuve », 1989, Le Coteau, Horvath, p.5

La formation de cette île est relativement récente, elle découle d'une agglutination de sable entre deux anciens épis « en T » rattachés à la rive droite, dont seules subsistent les parties longitudinales au courant aujourd'hui. Malgré la proximité de la rive et un point de vue sur la ville, cette île était déjà pour nous ce qu'on pouvait faire de plus « sauvage ». De par son accès, pas évident entre la végétation et les bancs de sable, le fait qu'il faille quitter le chenal principal et emprunter des petits bras où il y avait tout juste assez d'eau pour passer en canoë, et l'atmosphère paisible qui s'en dégageait.



Fig. 24. Notre premier campement sur l'île du Buisson Baigne

Après huit heures de descente et 52 kilomètres parcourus, comprenant les pauses, nous nous sommes installés sur le banc de sable situé au sud de l'île à l'abri du vent, proche des arbres. Le crépuscule nous offrit alors un spectacle des plus plaisants, qui rappelle vraisemblablement les propos de Maurice Genevoix sur les ambiances lumineuses ligériennes : « La lumière, la tendre lumière. Elle émane du fleuve lointain, de son dialogue avec le ciel. Aérienne, fluide, elle plane et se pose tout ensemble, elle enveloppe et elle caresse, glissante, stable, toute pure transparence et néanmoins imperceptiblement voilée... »⁸⁴.

84. Maurice GENEVOIX, *L'Orléanais*, préface, 1956

Vendredi 30 septembre 2022

Notre premier réveil îlien fut accompagné d'une scène les plus immersives dans ce paysage naturel, avec la traversée d'un petit bras de Loire par une horde de sangliers, à quelques dizaines de mètres de nos tentes. Puis, dans une atmosphère aussi humide que brumeuse, nous quittâmes notre bivouac en direction de Saumur. Quand le château de Montsoreau, trônant fièrement sur la rive gauche, fut dépassé, nous étions officiellement entrés dans le Maine-et-Loire et la Loire angevine qui commence là où la Vienne finit sa course. Sachant qu'elle est son plus gros affluent, elle représente un changement notable dans la typologie de ses paysages : la Loire devient alors plus grande, plus large, et plus sinueuse quand il est question de naviguer entre ses bancs de sable.

Fig. 25. Les îles dans l'atmosphère brumeuse du petit matin



Fig. 26 . Traversée de Saumur sous le ciel bleu, pages suivantes >



II. Le rapport au fleuve et à l'insularité : perceptions variées

Au bout de quelques kilomètres sous un ciel parfaitement bleu et une lumière presque divine, nous sommes arrivés au niveau de Saumur et son éminent château. Ce point de rencontre est aussi celui de l'île d'Offard, une des rares îles véritablement "urbanisée" de la Loire. Bien que ses contours d'île soient distinctement observables depuis une vue aérienne où lorsque l'on traverse successivement ses deux ponts la reliant aux deux rives, il nous a été quasiment impossible de déceler son caractère insulaire lors de notre passage, du fait de sa longueur et du dessèchement du bras passant à sa droite. Toutefois, ce qui est indéniable lorsqu'on traverse Saumur depuis le fleuve, au même titre qu'à Tours, c'est que la Loire se rapporte à « une trouée de nature dans les villes ; par son ampleur même, la Loire est partout une coulée de lumière, une grande bande de ciel qui passe entre les levées, les champs et les pâtures. »⁸⁵. Par la suite, nous avons continué notre chemin dans ce qui semblait être les décors les plus représentatifs de la Loire : de grandes grèves de sable successives, parsemées d'îles de toutes les tailles aléatoirement réparties, sans pour autant que certaines soient plus marquantes que d'autres.



Fig. 27. Brume, Loire et soleil

85. Louis-Marie COYAUD, « Paysages culturels du Val de Loire », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.8

2. Découvertes des îles entre Tours et Nantes : ambiances vécues et observées



Fig. 28. Pique-nique à la dérive le long des berges arborées

En effet, sur cette portion-là, la majorité des îles demeurent « sauvages » ; envahies par la végétation ou laissées libres par des prairies, en tout cas elles ne présentent que très peu voire pas du tout de constructions ou traces d'occupation humaine. Seule l'île de Gennes, qui sert d'appui à ses deux ponts suspendus, présentant des signes distinctifs d'aménagement, a retenu notre attention, d'autant plus qu'elle marqua la moitié de notre périple journalier.

Après une pause repas « à la dérive » bien méritée, nous avons continués de progresser entre les coteaux verdoyants de la rive gauche et la grande levée d'Anjou protégeant les plaines de la vallée sur la rive droite. Dans une Loire plus large qu'en amont, mais au sein de laquelle les îles se font plus rares car l'endiguement les a contraintes à se rattacher aux berges, se dessina au loin, entre Le Thoureil et La Ménitry, une petite île qui ne présentait alors aucun attrait particulier. Pourtant, elle était bien identifiable, car elle a abrité pendant près de 10 ans, de 2004 à 2014, des ateliers et installations artistiques des étudiants de l'école des Beaux-Arts d'Angers qui ont pu expérimenter l'insularité ligérienne à son paroxysme. Cette île, anciennement possédée par un couple de particuliers et désormais conservée par la commune du Thoureil, s'appelle l'île de Baure.

En ce milieu d'après-midi, le ciel bleu qui nous accompagnait depuis le début de la journée laissait petit à petit la place à des nuages de plus en plus nombreux, soufflés par un vent grandissant. Ce ressenti s'expliquait aussi par l'orientation plein Ouest de la Loire entre St-Mathurin et Les-Ponts-de-Cé, et était décuplé par la largeur du fleuve seulement parsemé de quelques îles. Néanmoins, ces îles peu grandes comparées à la moyenne ligérienne, boisées, denses, dépourvues de quelconques installations humaines et isolées au milieu du fleuve furent celles qui donnaient le plus envie d'être explorées. Dans l'imaginaire collectif, ce sont sûrement les plus fidèles représentantes des « îles fluviales sauvages » fantasmées, et les plus proches cousines des « îles maritimes désertes inexplorées ». L'appel de l'aventure se fit ressentir, et sans hésitation, nous accostâmes l'une d'entre elles : l'île Sorin, au niveau de La Bohalle.

Aussitôt débarqués sur ses bords, son aspect intrigant s'amenuisa en raison des restes de la saison estivale : plusieurs traces de passages, même légères et temporaires, étaient le synonyme de bivouacs passés qui n'avait pas encore été balayés par les crues hivernales. Contrairement à nos attentes, l'île ne renfermait malheureusement pas de trésor caché ou quelconque autre mystère à élucider, si ce n'est une cabane de chasseur à moitié abandonnée. Après rapide tour d'horizon dans la végétation dense de l'île, nous avons réembarqués en direction des Ponts-de-Cé. Sur la fin du trajet, quelques îles bien délimitées et assez espacées nous accompagnèrent dans un paysage typiquement ligérien tel que décrit ainsi : « La Loire, ses entrelacs d'eaux vives, d'eaux stagnantes, de divagations... Elle s'écoule dans une large vallée à fond plat, très ample, très gracieuse, prairies et rangées de saules, encadrée de coteaux couverts de vignes, très bien dessinés, d'une régularité extrême. »⁸⁶. Enfin, nous sommes arrivés au niveau de l'île au Bourg des Ponts-de-Cé, et au vu du temps orageux qui émergeait, nous avons choisi d'effectuer une pause rapide au sein de mon club de kayak pour vérifier la météo des jours à venir et décider si l'on continuait l'aventure. En dépit des conditions incertaines qui nous attendaient, nous avons convenu de poursuivre notre périple jusqu'à Nantes, tout en se préparant au pire pour les jours à venir... C'est seulement deux kilomètres en aval des Ponts-de-Cé, sur l'île Courgain, que nous avons élu domicile pour la nuit.

86. Lucien BODARD, *La Chasse à l'Ours*, 1985



Fig. 29. « Bivouac de luxe » avec mobilier en bois à disposition

Cette petite île résiste comme elle le peut à un rattachement définitif avec l'île aux Chevaux et ses 3,7 kilomètres de long, séparée par un petit bras de sable la majorité du temps. Réfugiés sur la berge nord de l'île, nous avons l'avantage d'être protégés du vent et isolés de presque tout ; depuis notre île, nous avons vue sur une autre et nous étions entourés de nature, à l'exception des quelques aménagements de fortune construits par nos prédécesseurs de la saison estivale. Selon mes compagnons de voyage, la grande table en bois, ses assises et l'emplacement pour le feu avec le combustible déjà prêt à l'emploi renforça « le côté Robinson Crusoe » de l'île et son environnement. Pour nous récompenser de nos 58 kilomètres parcourus en 8h30, pauses comprises, nous avons terminé la journée sur une petite pluie rafraîchissante qui annonçait la couleur pour le lendemain.

Samedi 1^{er} octobre 2022

Ce matin-là, nous le savions, la journée s'annonçait pénible en termes de conditions météorologiques, et les nuages gris au réveil étaient présents pour nous le rappeler. Du fait de cette ambiance morose, le paysage nous sembla alors moins bucolique que celui du matin précédent. La Loire était toujours aussi large et végétalisée, mais les tresses de sable doré laissèrent place à de nouvelles formes ligériennes qui la rendait un peu moins sauvage ; les épis. Depuis le dépassement de la confluence avec la Maine, nous étions en effet entrés dans une toute autre portion : la Loire des épis, navigable et chenalisée.

De nouveaux paysages s'offrirent alors à nous : les petites et moyennes îles furent remplacées par de grandes et longues îles habitées, le plus souvent traversées par des ponts, et utilisées pour diverses cultures. La Loire avait alors une apparence différente, plus binaire. Malheureusement, en raison de la météo défavorable, nous n'avons pas eu l'occasion d'immortaliser beaucoup de ses paysages.

Pour la navigation, nous étions toujours sur le bras principal, entre les épis et là où il y avait le plus de courant. Ce bras dominant était soit unique et bien défini, soit dédoublé d'un bras secondaire, souvent délaissé, ensablé, ou barré par une chevette (digue-épi). Cela avait tendance à les rendre peu perceptibles depuis nos canoës, d'autant qu'ils étaient la plupart du temps de l'autre côté d'une île large de plusieurs centaines de mètres, qui ne semblait pas en être une depuis le chenal principal.

Depuis Saumur, à la différence de la portion amont depuis Tours, notre parcours était balisé par des bouées rouges et vertes, utiles pour éviter de s'échouer sur les bancs de sable ou s'engager dans le mauvais bras ; désormais nous étions aussi accompagnés par tous ces épis qui séquençaient notre descente : « Engloutis l'hiver, ils apparaissent l'été. Ce sont des points forts du paysage qui rythment les grandes grèves de sable. Les épis et les bancs de sable marquent, en période d'étiage, l'horizontalité du fleuve et apportent de riches variations dans les couleurs amenant harmonie entre la nature ligérienne, sable, ciel et Loire »⁸⁷.

Ainsi, nous avons dépassé l'île de Béhuard puis la très longue île de Chalennes avec un vent de face de plus en plus fort et quelques grosses averses, avant de s'arrêter à sa pointe aval dans la commune de Montjean-sur-Loire pour déjeuner et reprendre des forces.

87. Extrait de la plaquette produite par Angers Loire Tourisme en 2011

Malgré ce vent de face, l'avantage des épis et du chenal de navigation était que le courant devenait plus constant et plus fort au fur et à mesure que nous progressions, même si cela avait pour inconvénient de créer une petite houle déstabilisante (le vent étant dans le sens opposé du courant, des vagues de 10 à 40 centimètres se formaient sur certaines portions). Jusque-là peu inquiétés par les questions de sécurité, c'est alors que nous avons découvert une nouvelle facette de la Loire, plus téméraire et plus joueuse qu'auparavant, tel un « flot insidieusement violent qui râpe et ratisse les grèves de la Loire, et renverse par les épaules comme un chien joueur le nageur qui cherche à reprendre pied »⁸⁸. Cette impression fut toute de suite confirmée par une petite mésaventure au large de l'île Meslet, juste après Ingrandes-le-Fresnes-sur-Loire.

A l'entrée du bras droit de l'île, il existe des restes d'une expérience « d'épis à radier » des années 2002-2003, qui avait pour objectif de tester de nouveaux types d'épis et leurs impacts sur la navigabilité et le niveau d'eau de l'étiage. Considérés peu efficaces voire contre-productifs, ils furent démontés mais leur base est toujours présente et crée une concentration du courant à l'étiage, avec son lot de marmites et « tourbillons ». Suite à un petit manque d'attention, c'est précisément à cet endroit que le canoë de mes camarades chavira et se remplit d'eau, le faisant presque couler complètement et dispersant toutes nos affaires dans le courant du fleuve. Heureusement, après quelques minutes de sauvetage laborieuses, tout le monde était sain et sauf, toutes les affaires furent récupérées, hormis du petit matériel comme des cordes et un t-shirt, mais surtout nous avons pu rattraper et vider le canoë renversé, qui n'avait pas coulé grâce à un bidon qui était resté coincé dedans et l'avait maintenu quelques centimètres au-dessus de l'eau.

Tout juste remis de nos émotions, nous avons atteint la limite entre la Loire-Atlantique et le Maine-et-Loire, qui commence au milieu de l'île Meslet et qui longe ensuite le fleuve sur de nombreux kilomètres, jusqu'à l'île Moron en face du Cellier. Mais avant d'en arriver là, il nous a fallu d'abord longer l'île Batailleuse, qui doit son nom aux tragiques événements des Guerres de Vendée et l'exécution de 2000 royalistes, ou encore à l'installation passée d'un campement viking qui était le point de départ de nombreux pillages au IX^{ème} siècle. Aujourd'hui l'île fait partie de celles qui sont partagées entre le Maine-et-Loire et la Loire-Atlantique et elle est reliée à la rive droite par un pont suspendu et à la rive gauche par un pont à haubans. Juste avant ce dernier, nous avons pu apercevoir sur la gauche dans le bourg de Saint-

88. Julien GRACQ, *Les Eaux étroites*, 1976

II. Le rapport au fleuve et à l'insularité : perceptions variées

Florent-le-Vieil, la maison de l'écrivain Julien Gracq qui a apporté son lot d'écrits sur le paysage ligérien. Au même endroit, le bras de la Loire dans lequel nous étions s'avéra être très resserré entre des seuils rocheux, ce qui avait pour effet d'accélérer considérablement le courant. Une fois l'abbaye de Saint-Florent laissée sur notre gauche, l'approche de l'île Mocquart et ses épis rocheux marquèrent une nouvelle étape dans notre parcours : c'est sous un ciel gris que nous avons découvert des épis encore plus marqués qu'avant, qui surplombaient de plusieurs mètres le lit du fleuve, composant un paysage de "tas de cailloux" à perte de vue. L'effet de corridor était renforcé par la disposition de nombreux duis (épis longitudinaux), agissant comme des talus d'autoroute pour encadrer le courant, le fleuve et la vue.

Après une courte pause à l'aval de l'île Mocquart, j'ai découvert alors une Loire que je n'avais jamais observée auparavant : nous n'étions pas encore dans la Loire maritime, très large et sensible aux marées, mais dans un intermédiaire où le sable est encore présent seulement sur les berges, entre les épis qui délimitent un profond chenal de navigation dans lequel les îles n'ont pas leur place. Ces dernières se contentent d'être presque rattachées aux rives, parfois séparées d'un bras mort ou ensablé mais le plus souvent barré par une chevette, ce qui compliqua notre recherche d'emplacement pour notre bivouac.



Fig. 30. Vue depuis l'un des murs de pierre qui sépare nettement la Loire et ses berges

2. Découvertes des îles entre Tours et Nantes : ambiances vécues et observées



Fig. 31. Point de vue à la pointe aval de l'île Bernardeau-Boire-Rousse

Finalement, nous nous sommes arrêtés sous un soleil inespéré juste avant Ancenis, à la pointe aval de l'île Bernardeau-Boire-Rousse, le long de la voie ferrée, en contrebas d'un ancien four à chaux et avec une vue sur le pont d'Ancenis au loin. Malgré la météo -très- défavorable et une petite mésaventure qui aurait pu signifier la fin de notre périple, nous avons tout de même parcouru 52 kilomètres en 8 heures et nous étions prêts à finir tranquillement les 38 petits kilomètres qu'il nous restait le lendemain pour arriver à Nantes. Alors, bercés par le passage des trains à une trentaine de mètres de notre campement, nous nous sommes endormis paisiblement pour notre dernière nuit ligérienne.



Fig. 32. Emplacement du bivouac final, au milieu de la Boire Rousse entre l'île et les rails

Dimanche 2 octobre 2022

La spécificité de cette ultime journée résidait dans le timing qu'il nous fallait avoir pour ne pas subir les conséquences de la marée. De fait, les effets de l'océan se font ressentir jusqu'à Ancenis : le marnage peut y atteindre 1 mètre⁸⁹. Nous avons donc consulté les heures de la marée descendante pour ne pas être à contre-courant (en marée montante), ce qui aurait rendu la tâche bien difficile. A peine ralentis par un léger vent matinal, notre progression fut relativement aisée jusqu'à Oudon, où nous avons observé les derniers bancs de sable ligériens, remplacés progressivement par la vase de l'estuaire. Ce segment, parsemé de quelques corniches et belles demeures sur les hauteurs, paraissait certes moins bucolique et sauvage que la Loire de Tours à Angers, mais nous était tout de même agréable à naviguer et à contempler. Même avec une météo troublée, nous avons réussi à déceler ce que Julien Gracq voulait exprimer sur cette partie de la vallée : « Je revenais une nuit d'Angers à Nantes par le rapide. Il y a là, presque à mi-parcours, un paysage que j'aime, où la Loire se resserre entre de hautes collines boisées, couronnée de châteaux, un val vraiment royal. »⁹⁰.

A partir de là, tout s'est compliqué. D'abord la marée montante, que nous voulions éviter et dont nous avons consulté les horaires : il s'avéra que c'était les horaires de la marée sur la Loire mais au niveau de Nantes. Or, à une vingtaine de kilomètres en amont, il faut rajouter presque 1 heure de décalage de l'onde de marée ; nous étions donc une heure en avance, et la marée montait encore à cet endroit.

Ajoutez à cela l'orientation de la Loire, qui coule en direction du Sud-Ouest jusqu'à Nantes avec un vent orienté depuis ce sens, et vous obtenez deux équipages de canoës qui font presque du sur place et qui doivent doubler l'intensité de pagayage pour espérer progresser. Dans un même temps, il se mit à pleuvoir et l'eau de la Loire devenait de plus en plus grisâtre, agitée par le vent et brassée par la marée, ce qui accentua d'avantage l'hostilité de la vallée.

A certains endroits, la Loire atteignait presque une largeur de 400 mètres et elle n'était malheureusement plus parsemée des petites îles sauvages qui lui donnaient son charme. Près de 2 heures dans ces conditions nous poussèrent à nous arrêter à une quinzaine de kilomètres de notre point d'arrivée, à Mauves-sur-Loire sur la rive droite, pour nous sustenter et attendre la marée descendante.

89. Val de Loire (site internet), *Connaître* > La Loire, le plus long fleuve de France, « Ancenis, limites des marées, patrie de Du Bellay »

90. Julien GRACQ, *Un beau ténébreux*, 1945

Réconfortés par de délicieuses galettes saucisses consommées au trail de Mauves, nous étions prêts à en découdre pour terminer notre parcours, d'autant que la marée était finalement dans le bon sens, encline à nous aider. Mais rapidement, la réalité nous rattrapa : d'un côté nous avions certes un très fort courant entraîné par une marée descendante, or de l'autre, le vent s'était renforcé, avec une moyenne de 30km/h et des rafales à 50km/h, toujours de face bien évidemment.

La largeur de la Loire à cet endroit ainsi que les forces opposées du courant et du vent créaient de ce fait une houle turbulente qui rendait la progression compliquée et les canoës instables. L'eau qui rentrait dans le bateau, le souvenir de la chute du jour précédent, la Loire boueuse et l'impression de ne pas avancer, entre le vent et la largeur du fleuve -le paysage n'évoluait pas beaucoup-, firent de ces derniers kilomètres une épreuve difficile à surmonter. Encadrés par des berges vaseuses sur la rive droite et par une levée empierrée sur la rive gauche, la Loire nous apparut sous un visage bien différent : « Ce fleuve est l'image même de la vie, il change constamment, il est minuscule comme un ruisseau un jour et l'on craint de voir son cours tarir ; il est furieux et sauvage un autre jour, prêt à tout emporter sur son passage. »⁹¹.

Mises à part les îles d'Arrouix et de la Chênaie qui avaient pour effet de rétrécir temporairement la largeur de la Loire, le paysage peu rassurant que nous traversions semblait plus industriel et artificialisé que n'importe quelle autre section du fleuve jusqu'à présent. Entre le trafic routier plus conséquent à l'approche de l'agglomération, le pont du périphérique, les serres agricoles de la rive gauche et les rares bateaux que nous croisions, la vallée s'étaient bel et bien transformée : nous arrivions dans la Loire maritime, Loire de l'estuaire, de la vase et des marées. Lorsque nous avons passés le pont du périphérique, notre attention fut portée au loin sur notre objectif final : l'île de Nantes.

Depuis le fleuve, elle n'avait rien à voir avec toutes les autres îles rencontrées jusque-là. D'abord elle séparait la Loire en deux bras de taille équivalente, sans que l'un soit asséché par rapport à l'autre. Ensuite, bien que sa pointe amont fut recouverte de végétation -le parc du CRAPA-, les innombrables ponts qui la reliait aux rives et les hautes constructions visibles laissaient présager une forte urbanisation.

91. Joël GLAZIOU, « Où le fleuve écrit l'histoire : et autres lettres de Loire », Nantes, Siloë, 1997

Ce qui fut le plus marquant, c'est la différence d'échelle entre cette île véritablement urbaine et les autres îles de la Loire, mais surtout le contraste entre la perception que nous en avons depuis le fleuve et la perception à laquelle nous étions habitués en tant que résidents de l'île : arriver en canoë sur ses abords après avoir descendu la Loire depuis Tours nous fit prendre conscience de sa taille et de son emprise dans la Loire, bien plus importante que les autres îles, qui n'étaient que des fractions du paysage et du fleuve, alors qu'à Nantes, c'est la Loire qui semble être un échantillon dans l'immense paysage urbain.

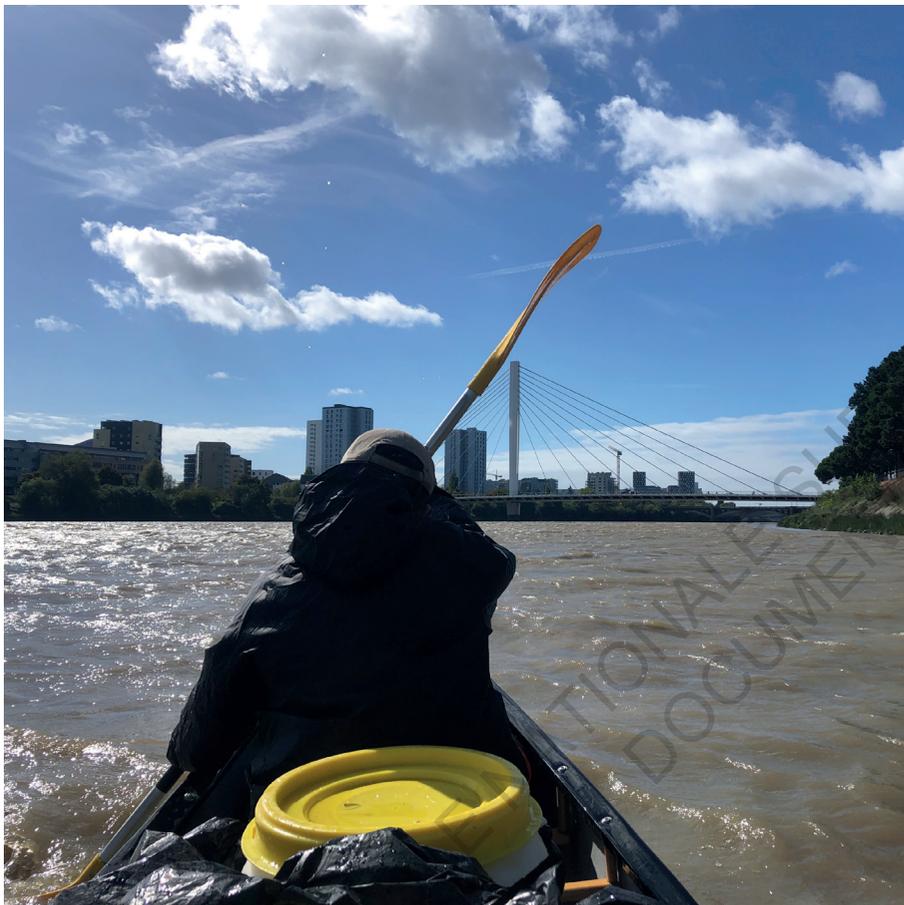


Fig. 33. Arrivée venteuse aux abords de l'île de Nantes



Fig. 34. Passage sous le pont Eric-Tabarly



Fig. 35. La ville en contre-plongée

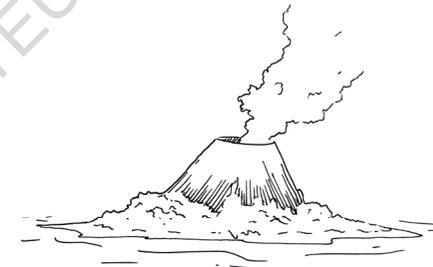
II. Le rapport au fleuve et à l'insularité : perceptions variées

Jusqu'au bout de notre descente, le vent a continué de souffler et de former beaucoup de vagues, c'est pourquoi nous avons longé la rive droite pour être un minimum épargnés. En passant sous les ponts, ils nous semblèrent immenses depuis le fleuve, au même titre que les immeubles et tours d'habitations qui nous surplombaient encore plus qu'en tant que simple piéton. Heureusement, un petit soleil nous accompagna sur les derniers kilomètres, comme pour nous récompenser d'être arrivés jusque-là et pour magnifier les architectures de la ville. Après 6 heures de navigation tourmentée et 38 kilomètres parcourus tant bien que mal, nous avons débarqué sur le ponton du quai Magellan, juste en contrebas de la confluence artificielle -car régulée par une écluse et modifiée maintes fois pendant les comblements de l'agglomération nantaise- entre la Loire et l'Erdre.

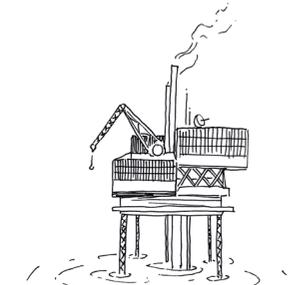
Rallier Tours à Nantes en canoë en 4 jours, à raison de 50 kilomètres par jours en moyenne pour un total de 200 kilomètres et près de 100 000 coups de pagaie donnés : nous y sommes parvenus. Bien que la balade du début se soit vite transformée en défi physique et mental au gré des conditions climatiques, elle n'en fut néanmoins pas inutile, tant les observations menées et les paysages perçus ont pu être riches et variés tout le long du parcours. Ce qui ressort de cette expérience, c'est la gradation -ou dégradation- évidente de la présence humaine dans la vallée ligérienne plus l'on s'approche de l'estuaire. Les îles qui occupent la Loire abondent en ce sens, dès lors que les petits îlots sauvages de verdure des premiers kilomètres se transforment progressivement en longues îles habitées et cultivées, pour aboutir à la grande île urbaine de l'agglomération nantaise. Les paysages traversés et souvent caractérisés par ces îles renvoient un constat similaire : le fleuve semble s'artificialiser de plus en plus par le biais des épis et des levées qui ont un impact direct sur la navigation et les formes du fleuve, même si de nombreux aménagements humains marquent l'espace sur la totalité de la section naviguée.



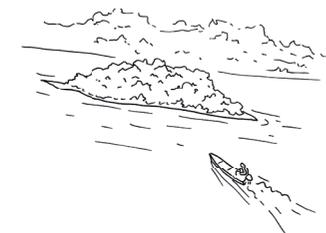
Déjà, c'est pas ça...



non plus...



toujours pas



Ah Bah Voilà.

^ Dessins d'Abel Jallais pour la Revue 303, « Qu'est-ce qu'île ligérienne ? »



III. Les îles de Loire, des territoires riches, précieux et à part

Symboles d'un paysage mouvant et toutes sujettes à des ambiances bien particulières, les îles de Loire ont toujours été un peu à part dans l'histoire ligérienne. Même si leurs évolutions découlent directement des aménagements du fleuve et des perceptions de sa vallée, elles n'ont pas toujours été le symbole de la naturalité ligérienne car elles étaient avant tout incluses au sein du système fluvial dans son ensemble, presque au même titre que la végétation ou les rives. La figure de la Loire était alors la figure prégnante du paysage : fougueuse, capricieuse, dangereuse mais aussi source de vie, de communication et d'échanges, sa domestication est au centre des activités humaines riveraines depuis toujours. Dans un tel contexte, et avec une hydrodynamique si forte, la question du franchissement du lit du fleuve a très vite été un enjeu majeur de conquête du territoire, de développement économique et de défi technique, tant la Loire pouvait marquer une rupture dans les provinces qui l'entouraient.

Dans un premier temps, c'est d'ailleurs les îles, îlots, bancs de sable et autres atterrissements qui étaient les supports des traversées du fleuve : « La Loire coupe la France en deux parties à peu près égales. Son franchissement est donc un problème depuis des temps très lointains. Même si ses fonds sont parfois mouvants, elle laisse émerger de grands bancs de sable qui facilitent -en certains endroits, eux-mêmes mouvants-, son passage à gué ; puis il y eut les bacs et enfin les ponts, ces trois modes coexistant concurremment. »⁹².

Cependant, ces territoires étaient aussi et restent encore aujourd'hui pour une grande majorité, les espaces les plus inaccessibles de la vallée, du fait de leur insularité. Alors, derrière cette image rêvée de l'île isolée, se pose la question de l'accessibilité : les relations entre îles et rives sont souvent synonymes de frontières, parfois de liens, et incarnent une problématique qui s'impose à l'ensemble du territoire ligérien. A travers l'histoire et dans les écrits, différents sentiments nous parviennent : « La Loire n'était pas une frontière, mais plutôt un passage, un lien qui avait permis de nous réunir... une artère qui irriguait la rive droite et la rive gauche de la même manière... »⁹³, mais l'importance des ponts comme éléments de liaison, en tant que simples ouvrages d'art ou véritables objets architecturaux, demeure. Nous verrons donc comment ce rapport se matérialise -ou non- entre les îles du fleuve et leur insularité.

Dans cette continuité, il peut apparaître que le caractère particulier des îles a aussi tendance à en faire des objets de convoitise, tant leurs territoires sont devenus précieux au fil des années. De nos jours, dans une période d'urbanisation faste et qui se veut plus raisonnée, les espaces ruraux et naturels sont au cœur de nombreux enjeux écologiques, économiques et sociaux, encore plus au sein du Val de Loire, soumis à de nombreuses zones de protections environnementales et patrimoniales.

Les îles, en tant qu'espaces mouvants, limités et uniques, deviennent alors le porte-drapeau de diverses volontés prospectives. L'exemple le plus parlant que nous aborderons est celui de l'île de Nantes, théâtre d'un renouvellement urbain de grande ampleur. Or, tous ces lieux d'aménagements et d'évolutions ne sont rien sans les politiques territoriales qui les animent et la volonté de leurs usagers de les préserver et/ou les développer. A ce titre, « Les paysages fluviaux sont si anciennement et intensément humanisés que

92. Bernard MARREY, « Les ponts de la Loire », *La Loire*, Revue 303, n°75, 2003, Nantes, Editions 303, p.183

93. Joël GLAZIOU, « Où le fleuve écrit l'histoire : et autres lettres de Loire », Nantes, Siloë, 1997

l'imaginaire collectif ne manque pas de peser sur les choix des décideurs. »⁹⁴. Encore une fois, étudier la Loire par le prisme de ses îles permet d'aborder en détail des sujets d'ordre plus global quant à l'avenir de la Loire et de ses usages : les îles de demain offrent une perspective d'étude élargie des aménagements futurs de la vallée.

Le tournant environnemental qui aura marqué la fin du XXe siècle et les nouvelles préoccupations actuelles questionnent ainsi l'approche géographique -physique, humaine, économique...- de la vallée ligérienne, et plus globalement des cours d'eau en France : « Une nouvelle gouvernance des fleuves s'installe-t-elle ? »⁹⁵. Il semble donc pertinent d'interroger les enjeux et l'avenir des îles de Loire pour répondre à ces questions.

1. La question du franchissement, entre liens et frontières

Malgré des progrès techniques incontestables, les cours d'eau ont toujours été réticents à la domestication humaine. Leur force hydraulique et leur caractère imprévisible, qui ne manquent pas à la Loire, sont sources de défis pour ses riverains et l'utilisation des milieux fluviaux. Les îles sont de celles qui échappent parfois à la dominance humaine : « Terre de solitude, terre d'exil ou terre d'autonomie : accéder à une île n'a rien d'évident. »⁹⁶.

Leur accessibilité périlleuse renforce l'idée qu'elles peuvent encore être insoumises, libres et sauvages, comme des territoires échappant à la réalité car elles impliquent un franchissement. Qu'il soit simple et réalisable à pied à l'étiage ou synonyme d'un grand périple quand la crue fait rage, l'acte de franchir souligne l'excentricité des îles ; « Selon Madelenat, « passer outre le fleuve, c'est transgresser l'irréversibilité du temps, s'arracher à l'incarcération du présent et à l'inquiétude de l'instant. ».

L'île fluviale est un jardin paradisiaque, c'est un espace hors-temps. Lieu ceint par des limites spatiales et par sa clôture, il repousse les barrières temporelles. »⁹⁷. Par cette approche, la figure de l'île peut incarner tous les désirs de l'homme, ses plus grandes peurs et ses fantasmes les plus extravagants.

94. Yves-François LE LAY et Émeline COMBY, « Habiter les îles fluviales », *Géographie et cultures* [En ligne], 84 | 2012

95. SERNA Virginie, « La rivière aménagée : entre héritages et modernité, formes, techniques et mise en œuvre », *Aestuarium*, Muséum des sciences naturelles d'Orléans, 2004, p.240

96. Bernard RENOUX, « Éditorial », *Une île des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.3

97. Yves-François LE LAY et Émeline COMBY, « Habiter les îles fluviales », *Géographie et cultures* [En ligne], 84 | 2012

Alors, les îles de Loire, qui sont une forme d'insularité spécifique, ajoutent aux perceptions poétiques du paysage ligérien une touche de charme mystérieux, qui pousse à franchir et s'affranchir des frontières du fleuve : « Ces histoires d'îles dansent un étrange ballet, oscillant entre le réel et le fabuleux. »⁹⁸. A ce sujet, Yves-François Le Lay ajoute qu'« accéder à l'île, c'est descendre. Au contraire de l'ascension qui appelle l'extériorité, la descente invite à l'intime, au fragile et au douillet. », relevant ainsi la subtilité que peut incarner le geste architectural du pont.

De fait, traverser la Loire pour atteindre une île et rejoindre son intimité n'est pas une action anodine. Plus qu'un simple ouvrage technique, la rareté des ponts et la difficulté de les maintenir debout dans un environnement hostile -cruels, débâcles et fondations sableuses- en ont fait des constructions remarquables pour leurs usagers.

Jean de La Fontaine constatait déjà à son époque la prouesse dont relevaient la construction des ponts ligériens :

« Ce n'est pas petite gloire
Que d'être pont sur la Loire
On voit à ses pieds rouler
La plus belle des rivières »⁹⁹

Pour ce faire, un corps spécifique sera même créé dès le XVIIIe siècle ; le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, en charge, entre autres, du détail des ponts et chaussées et des turcies¹⁰⁰ et levées de la Loire. Ils marqueront une nouvelle « période importante de construction de ponts où les anciennes structures médiévales sont remplacées »¹⁰¹ : piles de ponts en maçonnerie et architectures en pierre prennent la place des ponts habités et en bois du Moyen-Age, signifiant une nouvelle emprise de l'Homme sur la Loire.

Néanmoins, l'accès aux îles n'est pas au cœur des réflexions de l'époque car seules les cités les plus peuplées bénéficient de ces constructions : « Sont alors construits les ponts de Blois par Jacques Gabriel en 1725 ; de Saumur par Cessart, Voglie et Lecreux, en 1756 ; d'Orléans par Huppeau et Perronet, en 1760 ; de Tours par Bayeux et Voglie en 1779. Leurs qualités sont remarquables, ils résisteront à de nombreuses débâcles et inondations. »¹⁰².

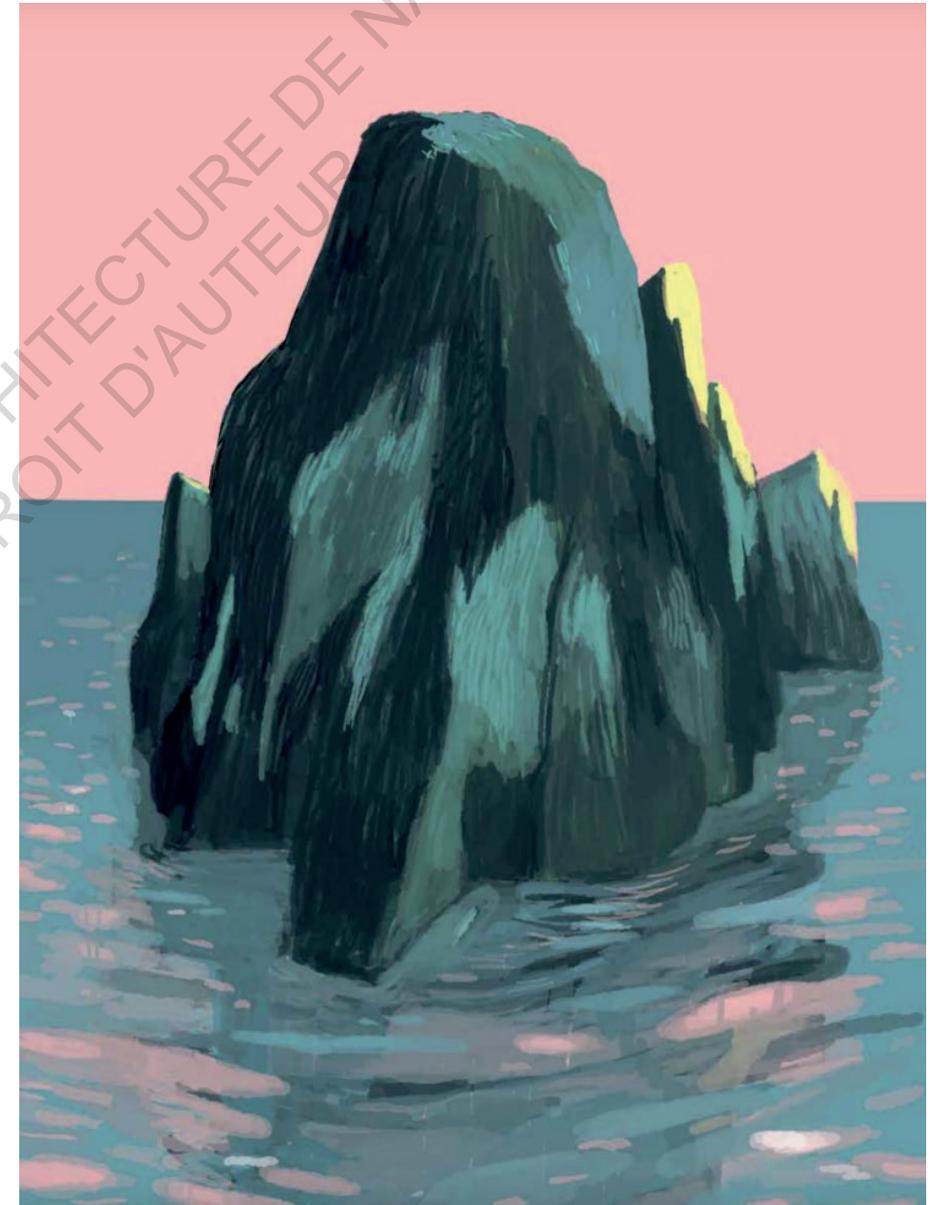
98. Bernard RENOUX, « Éditorial », *Une île des îles*, Revue 303, n°149, 2017, Nantes, Editions 303, p.3

99. J. DE LA FONTAINE, « Relation d'un voyage de Paris en Limousin », 1663

100. Turcie : autrefois, levée de terre faite au bord de la Loire pour empêcher les inondations.

101. Val de Loire (site internet), *Connaître > Au fil de l'histoire > Les aménagements modernes*, « La construction des ponts »

102. *Ibid.*



^ Dessin de Benjamin Bachelier pour la Revue 303 « Une île, des îles »

III. Les îles de Loire, des territoires riches, précieux et à part

On notera tout de même la particularité du pont de Saumur, qui était à cette période un des seuls ponts reliant une rive à une île, nécessitant donc deux ponts au total pour traverser entièrement la Loire. Ce n'est que plus tard, avec le développement des ponts suspendus, des ponts métalliques puis des ponts en béton armé et la multiplication globale des points de franchissements dans la vallée que les îles vont petit à petit être utilisées comme supports de ponts et donc pour certaines, être connectées aux rives.

Pour autant, même si « Un pont est un lieu stratégique, [...] un enjeu économique, un facteur de développement »¹⁰³, tous les ponts qui ont été attachés à des îles ne sont pas forcément synonymes d'une réelle connexion à ces dernières. Par exemple, les quelques ponts ferroviaires qui traversent des îles, ne les desservent pas et les utilisent seulement comme des appuis pour leur piles ; les îles concernées se retrouvent alors certes reliées physiquement aux rives, leur faisant presque perdre leur insularité, sans pour autant les raccorder réellement à un quelconque réseau existant.

Par conséquent, le caractère évident de "lien" que peuvent incarner les ponts et les ouvrages de franchissement pour les îles, s'avère plus subtil, inexistant, voire même contraire à cette fonction prédestinée de jonction territoriale. Nous pouvons citer par exemple le cas du pont suspendu d'Ancenis, véritable frontière historique entre l'Anjou et la Bretagne, toujours visible sur les blasons de ses pylônes (aujourd'hui délimitation entre Ancenis, en Loire-Atlantique et Orée d'Anjou, dans le Maine-et-Loire).

Fig. 36. Les blasons du pont d'Ancenis comme symboles d'une frontière



103. Val de Loire (site internet), *Connaître > A la carte > La ville d'Orléans, « Le pont de l'Europe »*

1. La question du franchissement, entre liens et frontières

Quelques kilomètres en amont, cette même frontière est matérialisée par une île qui endosse directement le rôle de limite entre les communes de Saint-Florent-le-Vieil (Maine-et-Loire) et Varades (Loire-Atlantique). L'île Batailleuse est reliée à la rive sud par un pont à haubans et à la rive nord par un pont suspendu, qui ont pour effet de marquer le rattachement de l'île à ces rives, comme pour la fixer définitivement, sans pour autant l'inclure pleinement dans une aire définie car la délimitation départementale la traverse de part en part.



Fig. 37. Vue aérienne des deux ponts de l'île Batailleuse

Une situation similaire peut s'observer quelques îles en amont, sur celle de Chalonnes : cette dernière, solidement ancrée aux berges par une ligne de ponts dans l'axe Nord-Sud au niveau de la ville de Chalonnes-sur-Loire, fait partie de la zone de protection du patrimoine mondial de l'UNESCO du Val de Loire, Chalonnes étant la commune la plus à l'Ouest du site. Sa particularité réside dans le fait que la pointe aval de cette île appartient à la commune de Montjean-sur-Loire qui ne figure pas dans la zone de protection du Val de Loire, et elle se rattache alors comme elle peut à sa rive d'appartenance à l'aide d'un petit pont au-dessus du bras sud de la Loire.

Cette spécificité administrative peut se montrer handicapante pour les habitants concernés qui ne disposent pas des outils nécessaires pour protéger leur "bout d'île" au même titre que la partie amont, et qui ressentent une certaine forme d'injustice et de mise à l'écart, comme cela a pu être rapporté lors de la table ronde « Franchir la Loire : quels enjeux pour les ponts de Loire ? » qui s'est tenue à l'abbaye de Saint-Florent-le-Vieil dans le cadre des Journées Nationales de l'Architecture, organisée par la DRAC Pays de la Loire le 14 octobre 2022.

La dualité lien-limite que jouent les îles et leurs ponts sur la Loire est ancrée depuis bien longtemps dans le territoire ligérien, car dès l'époque romaine, le chapelet d'îles qui forme aujourd'hui l'île de Nantes et permettait la traversée du fleuve, se situait aux confins de deux grandes régions : l'Armorique, au Nord, représentée par *Condevincum* (actuelle Nantes) et le Poitou, au Sud, représenté par *Ratiatum* (actuel Rezé) ; « Deux villes, deux cités, deux Provinces, et la Loire pour frontière et comme trait d'union »¹⁰⁴. Malgré la morphologie actuelle du fleuve à Nantes, bien différente de celle de l'époque antique, l'idée générale de la Loire comme à la fois coupure de l'espace urbain et redistribution de nouveaux territoires, est restée.

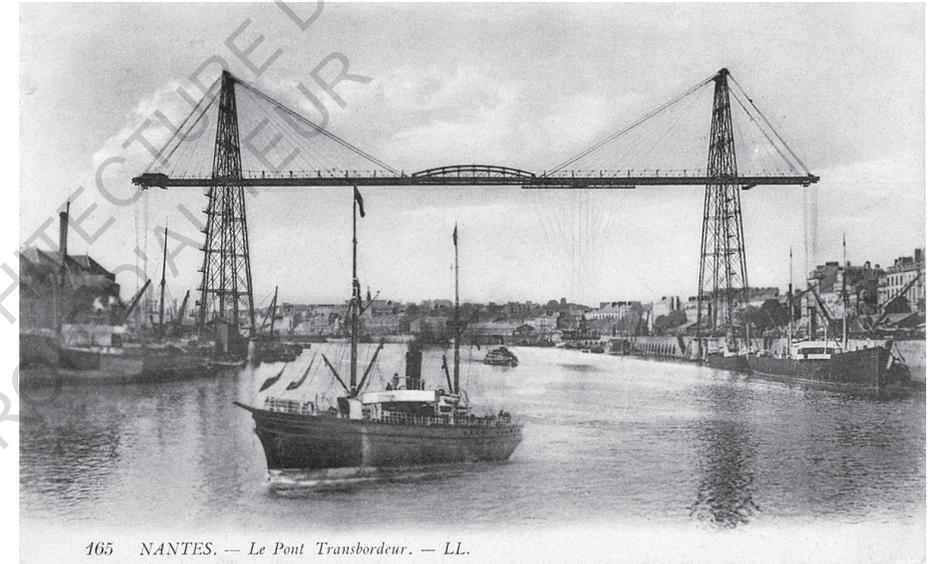
Aujourd'hui, « l'île de Nantes est reliée aux deux rives du fleuve par 13 ponts »¹⁰⁵, plus une ligne de ponts ferroviaires en sa pointe Est, mais qui ne s'y connecte pas réellement. Fermement harnachée de toutes parts, l'île de Nantes a perdu définitivement son caractère mouvant d'île ligérienne, au bénéfice d'une totale inclusion dans l'urbanité nantaise. Pourtant, ces ponts mettent en exergue une problématique contradictoire à l'intégration de l'île dans son environnement urbain : sont-ils de simples lieux de passage non intégrés à la ville ? Se résument-ils à des ouvrages techniques qui nous excluent du paysage ? Car malgré leur ouverture sur la Loire et les points de vue offerts, personne ne s'y arrête jamais et les traverser relève souvent d'une lutte contre les éléments.

Il n'y a pas si longtemps, un des ponts reliant l'île de Nantes au centre-ville proposait pourtant une expérience tout à fait originale : « Le pont transbordeur était aussi inséparable de l'image du port [de Nantes] que l'est la tour Eiffel de la perspective du champ de Mars ; il la cadrerait parfaitement ; encore maintenant [en 1985], ses jambages de colosse de Rhodes continuent au fond de mon œil à réunir en pointillé le quai de la Fosse aux chantiers de l'île Beaulieu, où il transférait aux heures ouvrables d'un bord à l'autre de la

104. Texte issu de l'exposition permanente du *Chronographe* portant sur le port antique de Rezé, visitée le 15/10/2022

105. Wikipédia (site internet), *Île de Nantes*, « Accès »

Loire -lentement, majestueusement- sa cargaison de cottes bleues. Je ne l'ai jamais emprunté. Ces grandes constructions d'acier filigrané m'ont toujours paru essentiellement décoratives. Superbement anti-fonctionnelles, elles sont restées pour moi ce qu'était la tour Eiffel pour Arthur Cravan, « belle comme une fougère ». »¹⁰⁶.



465 NANTES. — Le Pont Transbordeur. — LL.

Fig. 38. Carte postale du pont transbordeur de Nantes au début du XXe siècle

Alors même que l'époque était beaucoup plus industrielle qu'aujourd'hui et sûrement moins encline à la déambulation et à la contemplation, ces propos nous informent que certains ponts méritent leur place de monument symbolique de la ville. Ils sont plus que des ouvrages purement techniques, ils peuvent constituer de véritables ouvrages d'art tout en offrant une expérience atypique du franchissement de la Loire. Pour allier techniques constructives et expériences spatiales, quoi de mieux que l'architecture comme outil de conception des ponts ? Nous rejoignons ici les propos de Dietmar Feichtinger, convaincu que l'environnement des projets constitue la base, le fondement de toute architecture, un guide plus qu'une contrainte, il porte une grande attention aux structures même des ouvrages. « C'est l'os du bâtiment et tout architecte devrait s'y intéresser ». En ce sens, les ponts et les passerelles constituent un exercice de style : « C'est de l'architecture mise à nue où l'on ne peut rien cacher. Les principes de base font le projet. ».

106. Julien GRACQ, *La Forme d'une ville*, Paris, José Corti, 1985

En parallèle, le franchissement d'un fleuve qui peut laisser place à une finesse architecturale très structurée et ainsi matérialiser concrètement le lien entre les îles et leurs rives, illustre aussi d'autres principes d'ordres plus politiques : « Les ponts représentent plus qu'un simple moyen de traverser les cours d'eau : ces constructions doivent également être considérées en tant qu'éléments de propagande, symboles de puissance d'un État capable d'établir des relations ininterrompues sur de très longues distances, expressions de la supériorité du génie humain sur la nature, défis aux éléments et intrusions dans le domaine du sacré. »¹⁰⁷.

Les ponts prennent alors le rôle d'images fortes, évocatrices, démonstratrices, loin de leur fonction utilitaire première, qui est de connecter deux espaces séparés par la nature, de rendre accessible un territoire insulaire depuis la rive, d'aménager des îles sauvages difficilement apprivoisables au milieu du fleuve. Les ponts connectés aux îles ont ainsi une influence directe sur les ambiances de ces dernières, car ils sont très souvent porteurs d'un développement soudain des surfaces insulaires, rendu possible par une accessibilité accrue et simplifiée de leurs espaces.

Au même titre que les digues et levées qui ont un impact immédiat sur la mouvance des bancs de sable, des îles et de leur formation à travers un écoulement des eaux modifié, les ouvrages de franchissement reliés aux îles apportent une présence humaine dominante sur la naturalité des paysages ligériens.

Par ailleurs, selon Gabriel Turquet-de-Beauregard, chef de service de l'UDAP 49, « Les ponts sont les seuls aménagements qui anthropisent véritablement le fleuve »¹⁰⁸, d'autant qu'ils sont non soumis au code de l'urbanisme. Cela permet donc indirectement à chaque pont d'avoir son style, son identité et son écriture architecturale qui renforcent leur présence dans le territoire et l'attachement local qui peut leur être donné. A l'image du maire de Saint-Florent-le-Vieil, qui souligne à quel point lui et ses concitoyens sont « très tributaires des ponts en tant que ligériens »¹⁰⁹.

107. Annie DUMONT, « Les ponts de la Loire à l'époque gallo-romaine », *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve* [En ligne], Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013

108. Propos recueillis lors de la table ronde « Franchir la Loire : quels enjeux pour les ponts de Loire ? » du 14 octobre 2022, à l'abbaye de Saint-Florent-le-Vieil dans le cadre des Journées Nationales de l'Architecture et organisée par la DRAC Pays de la Loire

109. *Ibid.*

L'importance grandissante des points de franchissements sur la Loire au fil du temps est telle, que selon Bruno Marmioli, directeur de la Mission Val de Loire, on peut aisément « lire la culture ligérienne à travers les grandes périodes de constructions des ponts »¹¹⁰, qui correspondent à partir de la Renaissance aux principales périodes de métamorphoses profondes de la vallée ligérienne.

A la fois liens, frontières, marques culturelles distinctives et parfois symboles politiques, les ponts sont aussi aujourd'hui des vecteurs d'appropriation du paysage, en tant que « rares endroits du fleuve desquels on peut approcher la Loire sans naviguer dessus »¹¹¹. Appartenant au domaine public et accessibles à tous, ils facilitent l'accès à la Loire et offrent des points de vue uniques sur la vallée, tout en banalisant l'acte de franchissement, qui peut alors être à l'origine d'un certain désintérêt pour le paysage, tant il devient aisé de s'y projeter, notamment dans les îles qui deviennent de fait atteignables -presque- sans effort.

Le caractère isolé des îles de Loire est source de nombreuses différences entre les diverses étendues de terre entourées des eaux du fleuve ; la question de l'accessibilité devient alors prépondérante dans le traitement et l'évolution des espaces concernés : plus ou moins cultivés, aménagés, délaissés... Le lien avec la rive symbolise cette grande disparité : « Seules une dizaine d'îles [entre Saumur et Nantes] sont reliées aux rives par un pont, quelques autres ont un trait d'union avec une rive par le biais de gués, plus ou moins bien adaptés. D'autres sont accessibles au gré des étiages ou du rythme des marées. Mais un nombre important demeure inaccessible autrement que par bateau. L'existence de ce lien est aujourd'hui devenue un élément important de l'avenir des îles, l'accessibilité favorisant le maintien des hommes ou de leur activité. »¹¹².

110. *Ibid.*

111. Propos de Bruno Marmioli, directeur de la Mission Val de Loire, recueillis lors de la table ronde, *op. cit.*

112. Jean RENARD, « Aujo rd, Nantes : CORELA, 1997, p.71

A cet égard, nous pouvons mentionner le projet lauréat du futur pont Anne de Bretagne à Nantes, qui incarne une nouvelle approche dans le traitement des ponts sur la Loire et par extension, leur rapport aux îles ligériennes et leur avenir. Porté par l'agence Dietmar Feichtinger Architectes, ce pont a pour vocation d'être « bien plus qu'un simple franchissement de la Loire, il se veut tour à tour pont-nature, pont-place, pont-belvédère, espace public à part entière »¹¹³. Ce projet instaure alors un rapport novateur aux îles de Loire et à leur desserte à travers la question de la forme et de l'occupation de l'ouvrage d'art. Il nous questionne sur les enjeux multiples de ces territoires fragiles mais de plus en plus convoités que sont les îles ligériennes. Ces dernières sont en effet sujettes à de nombreuses problématiques futures de nature environnementales, économiques, touristiques... et influent directement la gestion globale de l'aménagement de la vallée. A quoi seront donc soumises "les îles de demain" ?



Fig. 39. Image de synthèse du futur pont Anne de Bretagne à Nantes, par l'agence Dietmar Feichtinger Architectes

113. Nantes métropole (site internet), *Actualités*, « Comprendre le futur pont Anne de Bretagne en 5 points »

2. Les îles de demain : enjeux et relations prospectives

Le paysage ligérien possède de nombreux caractères incarnés par ses îles. Les plus prégnants demeurent certainement sa mouvance perpétuelle -qui a tendance à l'être de moins en moins- et sa naturalité qui en découle. Toutefois, les interventions humaines progressives dans cet environnement l'ont fortement transformé, faisant de la Loire un véritable hydrosystème anthropisé.

Pour les îles et leurs usagers, on dénote deux histoires, pas forcément tributaires l'une de l'autre et encore moins synchrones, qui abondent en ce sens : « l'histoire de leur géomorphologie et celle de leur peuplement. De la première, la sociologie, contrairement aux sciences de la nature, de la géographie physique ou de l'écologie, aurait, selon l'opinion commune, peu à dire. Sauf à signaler le rôle essentiel tenu par les hommes dans la production de l'espace (ingénieurs, résidents et usagers) et à montrer que les configurations changeantes des territoires et des paysages sont objets de discours et de commentaires incessants de la part des îliens, hantés par les humeurs du fleuve. »¹¹⁴.

Pourtant, bien que l'évolution des espaces insulaires sur le long terme soit indéniable, il peut sembler ironique qu'à une époque donnée, ces métamorphoses physiques découlent au contraire d'une volonté de préservation des îles, de leurs rives et contours, par peur de les voir disparaître ou de perdre ses propriétés : « L'île incarne alors une image d'intimité mystérieuse, riche d'une puissance affective. Qu'est-ce qui motive les politiques, les gestionnaires et les riverains à recréer et donc à imiter le naturel des îles fluviales ? Dans le même temps, pourquoi s'efforcent-ils de figer les environnements insulaires, au prix d'un entretien parfois coûteux ? »¹¹⁵.

Alors, bien que contradictoire, ce sont bien les interventions humaines et leurs volontés de maîtriser la Loire, de pérenniser ses bras, de conserver ses îles et de limiter l'érosion de ces berges qui ont le plus transformé le fleuve, dans un sens où il a perdu son caractère vivant et évolutif. La sédentarisation des paysages a eu un effet plus dévastateur sur la vallée que son objectif initial qui était de préserver et domestiquer ses terres.

114. Jean-Noël RETIERE, « Gens des îles, Approche socio-démographique », *Îles de Loire : actes des troisièmes rencontres du Conservatoire du 6 septembre 1996 à Béhuard*, Nantes : CORELA, 1997

115. Yves-François LE LAY et Émeline COMBY, « Habiter les îles fluviales », *Géographie et cultures* [En ligne], 84 | 2012

La fixation des îles et leur rattachement progressif aux rives sont un des symboles de cette dégradation paysagère dans le Val de Loire. Tout cela n'a été que progressivement compris par les ligériens à la fin du XXe siècle, quand les impacts sur l'environnement ont commencé à se faire fortement ressentir : « Faire des barrages et des digues dans l'illusion d'assagir la Loire, c'est lui couper sa respiration, c'est la coincer dans un carcan. Aménager la Loire, c'est donc porter atteinte à tout un équilibre, à tous ces mécanismes qui font que le système fonctionne, qu'il est vivant. »¹¹⁶. Alors, doit-on continuer à aménager la Loire et ses îles pour conserver le peu de naturalité qu'il leur reste ou doit-on plutôt "désaménager" le fleuve pour lui rendre sa liberté, au risque d'en perdre le contrôle ainsi que les territoires qu'il traverse ?

Au regard des enjeux engagés et des populations concernées, il semble malheureusement impossible d'opter pour la deuxième solution, et les politiques publiques d'aménagement du fleuve mises en place depuis les années 90 abondent en ce sens. Les Plans Loire Grandeur Nature consécutifs ont « pour objectif de développer l'économie, de préserver le patrimoine naturel et la protection des personnes et des biens notamment face aux inondations. »¹¹⁷.

Cependant, même si l'avenir du fleuve semble scellé, donnant la priorité à l'économie et à la sécurité plutôt qu'à son expression naturelle, la volonté de « préserver le patrimoine naturel » et les problèmes de sécheresse et d'ensablement de plus en plus récurrents semblent regagner de l'importance aux yeux des ligériens.

Le remodelage des épis, qui ont tendance à aggraver les phénomènes d'érosion et d'incision du lit de la Loire, s'inscrit dans un projet de reconquête du lit du fleuve entre les Ponts-de-Cé et Nantes et a pour objectif de remonter la ligne d'eau à l'étiage. Cela permettra aussi de reconnecter les boires et bras secondaires de la vallée et ainsi d'obtenir une meilleure mobilité du sable. Les îles pourraient alors sobrement retrouver une certaine mouvance à long terme.

Paradoxalement à tout ce que nous venons de dire, il existe quelques exceptions aux conséquences néfastes des interventions humaines dans le lit de la Loire. Celles-ci concernent notamment les opérations de dévégétalisation des îles ligériennes afin de conserver de grandes surfaces de prairies qui facilitent l'écoulement des eaux lors des crues.

116. Monique COULET, « Quand le fleuve respire », *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, p.40

117. Plan Loire Grandeur Nature (site internet), Accueil

En effet, il ne faut pas oublier que la végétation participe majoritairement à la fixation des îles en empêchant le sable de glisser et les eaux de couler. Alors, même s'il peut paraître contre-intuitif de déboiser des zones végétales pour préserver leur naturalité, ces interventions de l'homme sur les îles et le fleuve restent les rares formes d'aménagements qui favorisent plutôt l'authenticité de la vallée.

Dans cette continuité, nous pouvons observer que « l'entretien des îles, globalement, perdure. L'exploitation intensive de l'herbe, quelques boisements autorisés et organisés, le développement de nouvelles fonctions comme les réserves naturelles, les golfs, les espaces ludiques... apparaissent comme autant de possibilités assez favorisées par la diversité des îles. »¹¹⁸.

L'engouement touristique pour cette Loire culturelle et sauvage peut alors être une solution durable d'apports économiques et d'entretien des îles du fleuve, tant que les activités restent maîtrisées, encadrées et non massives. La préservation des îles de Loire « sauvages », l'entretien subtil des îles habitées et le retour à une Loire moins contrainte deviennent alors inhérents à l'évolution globale de la vallée. Néanmoins, il subsiste des territoires où il est difficile voire impossible d'appliquer ces volontés : les îles fortement urbanisées, sujettes à une pression foncière exponentielle à la polarité de la ville.

A travers l'exemple de l'île de Nantes, nous verrons les différentes possibilités d'orientations prospectives pour ce type d'île en particulier, cas d'étude d'un renouvellement urbain important. Et quoi de mieux pour achever cette réflexion sur les îles de Loire que d'aborder l'île de Nantes, dernière terre entourée par les bras du fleuve, solidement attachée à son passé, ancrée dans le présent et tournée vers l'avenir, qui ponctue l'archipel des îles de Loire.

Comme nous avons pu le voir succinctement dans divers aspects de ce mémoire, le chapelet des îles nantaises qui sont devenues aujourd'hui l'unique île ligérienne de la ville, présente une histoire riche et très singulière dans son rapport au fleuve et ses aménagements. L'idée ici n'est pas de retracer toute cette histoire, que nous avons déjà évoquée avec parcimonie, mais plutôt de questionner la forme actuelle de l'île qui découle de politiques entamées au début du siècle, et ses dimensions prospectives, ses enjeux à venir.

118. Jean RENARD, « Aujourd'hui, les îles », *Îles de Loire : actes des troisièmes rencontres du Conservatoire du 6 septembre 1996 à Béhuard*, Nantes : CORELA, 1997, p.81

Pour restituer le contexte, nous sommes à la fin des années 80, l'activité industrielle et portuaire de l'Ouest de l'île bat de l'aile, les Nantais se sont détournés de la Loire et la partie Est développe un urbanisme des années 60, qui mixe logements, activités tertiaires et grands équipements publics. La période post-industrielle qui suit sera alors celle d'une île à réinventer et d'espaces à requalifier. Bien qu'il soit devenu un élément fort de l'aménagement urbain, le fleuve ligérien est entré au cœur des problématiques de renouvellement urbain au bout de plusieurs années de réflexions, au début desquelles la Loire n'avait pas la même importance dans les débats.

Finalement, les Nantais se sont rendus compte « qu'au-delà des contraintes physiques et des atouts paysagers qu'elle représente, la Loire met en évidence à Nantes des enjeux majeurs qui en font un élément incontournable de l'aménagement actuel. »¹¹⁹, ce pourquoi il était indispensable de retisser des liens forts, physiquement et psychologiquement, entre la ville et son fleuve. Cette prépondérance de la Loire sur son territoire et la nécessité de l'inclure dans les réflexions portées sur l'avenir de l'île a rapidement été perçue par le tandem d'architectes paysagistes Chemetoff-Berthomieu, qui en 1999 constatait déjà que « Dans l'île, toute action d'aménagement renvoie directement ou indirectement au thème de l'ouverture de la ville sur la Loire. C'est dans l'île de Nantes que le rapport entre la ville et le fleuve peut être cultivé et conférer à tout aménagement son sens. Toute action entreprise devra satisfaire à l'idée qu'elle introduit, qu'elle développe, qu'elle restaure une relation de la ville avec l'eau. [...] Il s'agit à la fois de trouver un moyen, une manière vivante de cultiver la mémoire des activités passées qui ont marqué l'histoire des relations entre le fleuve et la ville, et en même temps de faire en sorte que l'agglomération tout entière développe en son centre géographique le paysage d'une ville ouverte sur le fleuve ».

En effet, même si la Loire n'a désormais plus de conséquences physiques, morphologiques et concrètes de son action sur l'île, elle n'en reste pas moins un espace insulaire à part, entouré d'eau et auquel il faut porter la plus grande attention car elle s'inscrit dans le grand paysage ligérien. Ce qu'elle a en plus de ses semblables, c'est sa forte dimension urbaine et son passé industriel qui implique forcément une approche différente : la grande majorité des surfaces étant déjà urbanisées, imperméabilisées et anciennement construites, la question qui se pose concerne plutôt un retour à une certaine naturalité, du moins cadre de vie agréable, tout en reconstruisant des quartiers pouvant accueillir de nouveaux logements, services publics et tous types d'équipements.

119. Aude CHASSERIAU, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », Norois [En ligne], 192 | 2004

A ce sujet, « Le plan conçu par les architectes propose une série de transformations et d'aménagements pour tous les espaces publics du secteur. Il divise aussi l'île en une multitude d'îlots pour lesquels il envisage des fonctions, des formes urbaines, des projets, sans rien arrêter mais en produisant un cahier des charges architectural. Les îlots seront construits au fur et à mesure des besoins par des promoteurs privés, des entreprises ou des bailleurs sociaux, dans le respect des recommandations émises dans le plan.



Fig. 40. Plan guide Chemetoff de l'île de Nantes, actualisé en 2008

De cette façon, les architectes ne prévoient pas par le menu les constructions qui viendront prendre place sur l'île mais ils retraitent l'ensemble du cadre des espaces publics (rues, places, berges, quais, espaces de loisirs, transports publics) et améliorent l'environnement et le cadre de vie, contribuant ainsi à rendre le quartier plus attractif pour les futurs investisseurs, tout en orientant de façon souple le développement à venir de cet espace. »¹²⁰.

120. Aude CHASSERIAU, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », Norois [En ligne], 192 | 2004

De fait, l'île de Nantes n'est peut-être pas la plus représentative des îles de Loire dans sa forme, mais elle incarne, dans ses enjeux exacerbés par son environnement urbain, des problématiques qui peuvent s'appliquer à de nombreuses îles ligériennes. Les questions de l'accessibilité, de la centralité potentielle dans un territoire, du rapport à la Loire, à ses ressources et à la nature en général, des volontés de préservation culturelles et/ou patrimoniales et des possibilités de développement sont autant de sujets communs à la très grande diversité des îles de Loire. « Il n'y a pas, contrairement à l'idée reçue, un modèle d'île qui serait reproductible, même si l'imaginaire a produit une représentation idéalisée où l'île est faite de prairie naturelle, de chênes ou frênes têtards. »¹²¹, mais bel et bien des enjeux globaux applicables à tous ces territoires insulaires qui présentent chacun leurs particularités.

Par ailleurs, « le projet île de Nantes, constitue pour la ville, en termes de marketing urbain, une vitrine promotionnelle de son développement, de son dynamisme et de ses projets. »¹²² et peut pleinement s'exprimer grâce à l'insularité du programme. En effet, le fait que cela concerne un espace délimité et détaché du reste de la ville a tendance à amplifier la personnalité et l'originalité du projet. C'est l'île qui donne son sens à l'urbanisation, qui la cadre avec des frontières précises, ne laissant point de doute quant à son domaine d'application : cette étendue de terre entièrement entourée d'eau. L'endroit insulaire devient alors un laboratoire à part, un lieu de fabrique où tout peut se réaliser car il offre un imaginaire foisonnant sans pour autant déteindre sur le reste de la ville.

Après plusieurs années d'expérimentations et de réalisations, l'île de Nantes apparaît donc plutôt comme une réussite pour la majorité, grâce au dynamisme qu'elle a initié et aux idées qu'elle a insufflé, devenant alors un territoire à connecter et à intégrer pleinement à la ville, au même titre que le fleuve qui l'a créée. Mais le chemin est encore long, tant il reste d'espaces à requalifier (quartier Sud-Ouest) et de solutions pratiques à apporter (nouveau CHU, desserte des transports...) au milieu de cette Loire venteuse et agitée. « Tour à tour atout puis handicap, le fleuve se retrouve toujours au cœur des problématiques d'urbanisme et d'aménagement de la ville, qu'il s'agisse de la création d'un nouveau franchissement, de la constitution de la métropole Nantes – Saint-Nazaire ou du lancement d'un projet de renouvellement urbain sur l'île de Nantes. La Loire est constamment le lieu d'un projet, ponctuel ou complexe, aujourd'hui plus que jamais, illustrant la tumultueuse histoire qui lie la ville à son fleuve. »¹²³ et les îles à leur environnement.

121. Jean RENARD, « Aujourd'hui, les îles », *Iles de Loire : actes des troisièmes rencontres du Conservatoire du 6 septembre 1996 à Béhuard*, Nantes : CORELA, 1997, p.71

122. Aude CHASSERIAU, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », *Norois* [En ligne], 192 | 2004

123. *Ibid.*

Malgré tout, dans cette vallée fortement anthropisée et dont l'évolution reste à déterminer, l'existence et la place des îles peuvent encore être questionnées car l'Homme n'est pas prêt de désertier et la pression environnementale se fait de plus en plus ressentir. Qu'advierait-il alors du paysage ligérien et de ses îles si l'on laissait le fleuve libre mais dans ses dispositions actuelles ? Car sans l'ombre d'un doute, « à travers l'histoire de la Loire et ce que l'on en connaît aujourd'hui, on constate que les changements sont essentiellement provoqués par les hommes. »¹²⁴. Et si jamais l'eau ne venait pas à manquer, de nouvelles problématiques se poseraient et on pourrait « s'interroger sur les moyens de retrouver un champ d'expansion des eaux le plus large possible. L'érosion étant naturelle, il faut laisser à la Loire la capacité de dissiper sa force d'énergie si l'on veut diminuer un peu sa force d'érosion. Mais cela touche parfois fortement les rives des îles dont l'avenir est incertain. »¹²⁵.

Il semble alors primordial de questionner l'aménagement des îles dans le territoire ligérien, d'autant qu'elles ont toujours présenté des intérêts paysagers et affectifs particuliers dans leur contexte : les îliens tiennent à leurs îles et la Loire leur doit son caractère sauvage. Cela explique entre autres pourquoi « L'État et les communautés riveraines se sont efforcés de contrôler et de modeler les îles fluviales ; la spécificité de cet intérêt procède notamment de leur instabilité récurrente : les îles restent tributaires des processus fluviaux qui les créent, les entretiennent et peuvent remettre en question jusqu'à leur existence même. »¹²⁶. Le meilleur moyen de faire valoir l'importance des îles de Loire serait alors de fédérer une identité ligérienne commune qui donnerait assez de voix et de force aux volontés locales pour préserver ces espaces précieux : « C'est des politiques territoriales et, notamment, de la concertation et de l'harmonisation des politiques urbaines que peut naître l'idée d'un territoire ligérien identifié. »¹²⁷. Alors, les îles de Loire font face à de nombreux enjeux diversifiés pour leur avenir, bien que certaines comme l'île de Nantes soient des territoires un peu à part, la ruralité qui fait le charme de ces insularités est aussi à l'origine d'un manque d'attention porté à ces espaces, au détriment des urbanités. Mais tout reste à décider ; les îles de Loire n'attendent que d'être choyées pour ne pas finir noyées.

124. Nicole LE NEVEZ, propos recueillis de l'oral dans *Iles de Loire : actes des troisièmes rencontres du Conservatoire du 6 septembre 1996 à Béhuard*, Nantes : CORELA, 1997, p.87

125. *Ibid.*

126. Yves-François LE LAY et Émeline COMBY, « Habiter les îles fluviales », *Géographie et cultures* [En ligne], 84 | 2012

127. Bruno LETELLIER, « Une identité ligérienne à construire », *Val de Loire, Revue* 303, n°121, 2012, p.118

Conclusion

Le paysage ligérien tel qu'il nous apparaît aujourd'hui résulte de centaines d'années d'interactions entre activités humaines et dynamiques du fleuve. Le fruit de ces actions se matérialise notamment sous la forme d'îles, typiques de la vallée de la Loire, qui évoluent avec le temps. De par leurs aménagements, leur diversité et leurs ambiances propres, ces îles deviennent alors un prisme d'analyse du fleuve et de son environnement tout à fait pertinentes. Fasciné par la Loire et ses grands paysages, il me semblait ainsi évident de les questionner dans ce mémoire, en prenant le soin d'y apporter une dimension historique, sensible et architecturale.

Dès leur origine, les îles de Loire symbolisent l'irrégularité du plus grand fleuve de France : leur mouvance est l'essence même de leur existence. D'abord banc de sable, puis îlot végétal et enfin île fluviale, ces dernières apparaissent et disparaissent au gré des extrêmes hydrauliques du fleuve. Seules certaines persistances appuyées sur des affleurements rocheux demeurent à peu près fixes. Au début de leur cohabitation avec la Loire, les humains étaient donc principalement tributaires des caprices du fleuve pour vivre, manger, habiter ou se déplacer. Mais très rapidement, la richesse du territoire et les avantages qu'il offrait poussèrent les sociétés riveraines à apprivoiser le cours d'eau. Les installations en lien avec la navigation et la pêche constituaient les principaux aménagements humains de la vallée ; le franchissement restait exceptionnel ou temporaire. Dans un tel contexte, les îles ne représentaient pas de réels enjeux et étaient donc cantonnées à un rôle d'arrière-plan, participant seulement au caractère sauvage et imprévisible du fleuve.

Par la suite, les évolutions successives des populations ligériennes ont impliqué toujours plus de constructions et d'aménagements qui ont eu tendance à accélérer les transferts d'alluvions et par extension l'apparence de la vallée. La place de plus en plus importante qu'a occupé la navigation fluviale a aussi eu pour effet d'augmenter significativement les aménagements portuaires qui bordaient davantage la Loire. Dans des temps similaires, l'apparition des digues et levées pour maîtriser les crues a définitivement scellé le sort du val : les tresses de sables se chenalisent, les courants s'intensifient et les îles deviennent alors de nouveaux territoires à conquérir. La Loire et ses îles évoluent de concert, soumises à la même dynamique sédimentaire. A cette époque, même si la naturalité des atmosphères ligériennes dominent encore et les crues atteignent leur plus grande violence, on constate malgré tout une véritable artificialisation du paysage, qui s'illustre par la construction de ponts et l'apparition d'habitations insulaires.

L'avènement du chemin de fer industrialise définitivement la vallée de Loire en barrant l'horizon à coup de grands ponts en treillis métalliques. En dépit de la fin de la navigation fluviale, les épis massivement mis en place pendant en aval des Ponts-de-Cé participent à la dégradation du lit mineur en creusant son chenal. Avec l'essor de la voiture, la bétonnisation des berges, l'extraction de sable et l'implantation de centrales nucléaires, la Loire connaît ses heures les plus sombres et n'a jamais été autant rejetée par ses riverains.

Les îles de Loire survivent comme elles peuvent de l'agriculture et du pâturage, tout en subissant les conséquences des aménagements lourds du fleuve ; elles se fixent et se végétalisent, perdant progressivement leur caractère mouvant. Heureusement, à la fin du XXe siècle, de nouvelles mentalités émergent et se rendent compte que la Loire va mal, et rapidement des politiques publiques de protections environnementales et patrimoniales voient le jour afin d'éviter le pire. Les îles deviennent un symbole de la Loire sauvage, et figures de proue du renouveau ligérien. L'explication d'une telle apogée des milieux insulaires puise cependant ses racines dans des représentations plus anciennes...

La matrice esthétique du paysage ligérien prend forme dès la Renaissance dans les poèmes de Rabelais et Du Bellay : elle est complétée au fur et à mesure par diverses descriptions picturales qui mettent en scène les caractéristiques principales du val de Loire. Cette lumière douce si particulière, ces formes courbes et ces scènes pittoresque aboutissent à un imaginaire romantique de la vallée, porté à son apothéose par les interprétations de William Turner qui occupent tous les esprits. Mais encore à cette période, les îles restent au second plan, comme pour confirmer la prédominance des espaces urbanisés, construits ou occupés par l'homme sur les étendues naturelles.

Il faudra attendre quelques années, avec les écrits d'auteurs ligériens comme Gracq et Bazin, avant que les îles ne soient plus associées à l'encombrement et à l'ensablement singulier du fleuve. Leur sensibilité à l'égard de leurs terres natales sera le point de départ d'autres réflexions et contemplations sur la vallée de la Loire, avec une approche plus respectueuse de l'environnement et de ses attributs, que constituent par exemple les îles. Toutefois, même s'il est évident que chaque artiste possède sa propre vision du paysage, il semble malgré tout possible de se construire un val de Loire imaginaire en faisant la synthèse de toutes ces perceptions originales. Qu'en est-il alors des ambiances réelles de cette vallée ?

La réponse évidente se trouve en s'immergeant directement au cœur des atmosphères à expérimenter. Pour ce faire, quoi de mieux que de vivre la Loire et ses îles pendant 4 jours en canoë afin d'observer la pluralité des ambiances insulaires. Du jeudi 29 septembre au dimanche 2 octobre 2022, accompagné de mes trois colocataires, nous avons donc effectué une descente de Tours à Nantes sous des conditions météorologiques variées et dans des décors très disparates.

Ce qu'il en est ressorti, c'est l'importance indéniable de la présence humaine dans la vallée ligérienne et les impacts directs qu'elle exerce sur son environnement ainsi que la grande diversité des îles et leurs aménagements : les petits îlots de verdure des premiers kilomètres du parcours se transforment progressivement en longues îles habitées et cultivées. Les paysages traversés sont presque tout le temps caractérisés par l'état d'occupation de leurs îles associées. Cette aventure nous a aussi permis de prendre conscience de la fragilité de ces écosystèmes et de la difficulté à y accéder, du fait de leur insularité. Alors, les aménagements futurs de ces milieux à part seront décisifs pour leur préservation...

L'île comme lieu onirique et terre de convoitise découle de son inaccessibilité. Or, à la différence des îles maritimes, les îles de la Loire peuvent être sujettes à un rattachement définitif au "continent" : les ponts et la question du franchissement introduisent la notion de lien pour certaines, de frontière pour d'autres. Constructions marquantes dans le paysage, les ponts sont aussi l'expression de la dominance humaine sur les territoires qu'ils occupent : véritables attaches insulaires, les ouvrages de franchissement lient les îles aux rives et scellent ainsi leur destin, enterrant presque définitivement leur possibilité de s'emporter et de s'éroder dans les eaux du fleuve. Pour certaines plus urbaines, la délimitation de leurs contours est fixée depuis plus longtemps encore, mais permet de soulever d'autres problématiques quant à leur habitabilité et leur rapport à la ville.

Dans la période d'incertitude environnementale actuelle, les îles de Loire, à l'image de leur fleuve, sont totalement concernées : le manque d'eau conduira-t-il à un ensablement quasi-total des bras et donc à la disparition des îles en tant qu'étendues de terre entourées d'eau ou dans d'autres cas, l'érosion accélérée par les constructions humaines aura-t-elle raison des îles en les faisant disparaître ? Ce qui semble certain c'est que les questions de centralité dans le territoire, d'accessibilité et d'équilibre entre développement et préservation, propres à l'île de Nantes, peuvent s'appliquer à toutes les îles de la Loire, qui caractérisent le paysage ligérien et entretiennent une relation dépendante avec la fleuve. Pour garantir cette identité paysagère singularisée par les îles ligériennes, de nombreuses problématiques entrent en jeu dans le développement futur du territoire.

Comme dernière précision, il semblera essentiel de spécifier que ce travail de recherche ne se veut pas exhaustif sur la question, tant de nombreux détails pourraient encore être amenés comme réponse à la caractérisation du paysage ligérien par les îles de Loire. Les réflexions initiées ici apportent plutôt une vue générale du sujet, avec la volonté de mettre en exergue la richesse de la vallée de la Loire et la diversité de ses îles, sans se focaliser sur un quelconque point de vue trop spécifique. D'innombrables pistes sont encore à approfondir ; les rôles de la faune et la flore, les ressentis des habitants, des données précises sur l'occupation des surfaces insulaires...

Pour conclure, je citerai un anonyme dans *Où le fleuve écrit l'histoire... et autres lettres de Loire*, qui résume mon expérience personnelle vis-à-vis du plus long fleuve de France : « Les paysages ne sont pas de simples décors. Tout comme les visages, ils impriment une marque durable en mon esprit.



Fig. 41. Sans nom, aquarelle de François Desbordes

Bibliographie

Ouvrages

ANF Fondation des Artistes pour la Nature, *Pour une Loire vivante / That the Loire may live*, Paris : Gallimard, 1996, 142p.

BAZIN René, *La douce France*, 1911

BORÉ Henri, *Les îles de la Loire Angevine et Nantaise*. Nantes : Chez l'auteur, 1994, 82p.

CORELA Conservatoire Régional des Rives de la Loire et de ses Affluents, *Iles de Loire : actes des troisièmes rencontres du Conservatoire du 6 septembre 1996 à Béhuard*, Nantes : CORELA, 1997, 95p.

DE BALZAC Honoré, *La Femme de trente ans*, 1842

DE LA FONTAINE Jean, *Relation d'un voyage de Paris en Limousin*, 1663

DION Roger, *Histoire des levées de la Loire*. 1961, réédité par CNRS Editions en juin 2017, 312p.

DION Roger, *Le Val de Loire : étude de géographie régionale*. Marseille, Laffitte Reprints, 1978, 752p.

DU BELLAY Joachim, *Les Regrets*, 1558

GLAZIOU Joël, *Où le fleuve écrit l'histoire : et autres lettres de Loire*. Nantes : Siloë, 1997, 83p.

GRACQ Julien, *Lettrines II*, José Corti, Paris, 1974, 256p.

POITRINEAU Abel, *La Loire, les peuples du fleuve*, Le Coteau : Horvath, 1989, 174p.

SOUSA Philippe, *(Les) hommes et la Loire*. Nantes : ENSA Nantes, 1997

STENDHAL, *Mémoires d'un touriste*, 1838

VALLÈS Jules, *L'Enfant*, 1878

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Revue et articles

La Loire, revue 303 (2002, oct.-nov.-déc.) n° 75. Nantes : Hôtel de Région, 2002, 365p.

Une île, des îles, revue 303 (2017) n°149. Nantes : Hôtel de Région, 2017, 256p.

Val de Loire, revue 303 (2012) hors-série n°121. Nantes : Hôtel de Région, juin 2012, 272p.

Aestuaria, *La rivière aménagée : entre héritages et modernité, formes, techniques et mise en œuvre*. Actes du colloque international, Muséum des sciences naturelles d'Orléans, 15-16 octobre 2004 / textes réunis par Virginie Serna et Alain Gallicé

LE NEVEZ Nicole, FILÂTRE Pascal, KIENTZ Isabelle, *Iles de Loire*, revue 303 (janvier-février-mars 1995) n° XLIV. Nantes : Hôtel de Région, 1995, pp.62-72

Franchir la Loire et le Cher : les ponts de Tours au fil du temps, revue La Loire et ses terroirs (2020) n°104. Combleux (45) : Loire et Terroirs, 2020, pp.102-119

Mémoires et travaux d'étudiants

FOX Bianca, *L'objet insulaire : du lieu, à la figure, à la représentation*. 2022, ENSA Nantes, Mémoire de Master

LE BECHENNEC Christine, *Mouvances des îles de la Loire*. 2002, ENSA Nantes, TPE

Articles en ligne

BARRAUD Régis, CARCAUD Nathalie, DAVODEAU Hervé, MONTEBAULT David and PORDOY Claire, "Les épis de la Loire armoricaine, un héritage à la patrimonialité incertaine", *Noroi* [Online], 228 | 2013, Online since 30 September 2015, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/noroi/4729>; DOI: <https://doi.org/10.4000/noroi.4729>

DUMONT, Annie. Les ponts de la Loire à l'époque gallo-romaine In : *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve* [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013 (généré le 20 décembre 2022). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pur/27343>>. ISBN : 9782753549395. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.27343>.

GRIVEL Stéphane et GAUTIER Emmanuèle, « Mise en place des îles fluviales en Loire moyenne, du 19^e siècle à aujourd'hui », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Environnement, Nature, Paysage, document 615, mis en ligne le 24 juillet 2012, consulté le 02 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/25451> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25451>

JOLIET Fabienne, BEAUJOUAN Véronique and JACOB Marta, "Quelle naturalité du paysage ligérien ?", *Noroi* [Online], 192 | 2004/3, Online since 20 August 2008, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/noroi/921>; DOI: <https://doi.org/10.4000/noroi.921>

LE LAY Yves-François and COMBY Émeline, "Habiter les îles fluviales ", *Géographie et cultures* [Online], 84 | 2012, Online since 04 November 2013, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/gc/2523>; DOI: <https://doi.org/10.4000/gc.2523>

NABET Fouzi, GRIVEL Stéphane et GAUTIER Emmanuèle, « Le rôle des aménagements sur la réponse topo-sédimentaire d'un cours d'eau à différents événements hydrologiques, la Loire moyenne », *Géomorphologie : relief, processus, environnement* [En ligne], vol.22 - n° 2 | 2016, mis en ligne le 06 juin 2016, consulté le 02 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/geomorphologie/11398> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geomorphologie.11398>

PORTAL Claire, BARRAUD Régis and DAVODEAU Hervé, "Introduction. La patrimonialisation des paysages de l'eau dans l'ouest de la France", *Noroi* [Online], 228 | 2013, Online since 30 September 2013, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/noroi/4714>; DOI: <https://doi.org/10.4000/noroi.4714>

Sylvain Rode, « De l'aménagement au ménagement des cours d'eau : le bassin de la Loire, miroir de l'évolution des rapports entre aménagement fluvial et environnement », *Cybergeo: European Journal of Geography* [Online], Environment, Nature, Landscape, document 506, Online since 22 September 2010, connection on 20 December 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/23253> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23253>

Hervé Davodeau, "La patrimonialisation : un vecteur d'appropriation des vallées ligériennes ?", *Norois* [Online], 192 | 2004/3, Online since 20 August 2008, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/noroi/891>; DOI: <https://doi.org/10.4000/noroi.891>

Jimmy Mouchard, David Guitton, Martial Monteil, Xavier Favreau, Nicolas Ménez and Matthieu Yacger, "Le port romain du quartier de Saint-Lupien à Rezé/Ratiatum (Loire-Atlantique) : origine et évolution", *Gallia* [Online], 77-1 | 2020, Online since 29 April 2021, connection on 20 December 2022. URL: <http://journals.openedition.org/gallia/5773>; DOI: <https://doi.org/10.4000/gallia.5773>

Aude Chasseriau, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », *Noroi* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 20 août 2008, consulté le 20 décembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/noroi/899> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/noroi.899>

Oudot Dominique. Les îles de la Loire angevine armoricaine . In: *Noroi*, n°142, Avril-Juin 1989. pp. 205-223. DOI : <https://doi.org/10.3406/noroi.1989.4436> www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1989_num_142_1_4436

Gasowski Zbigniew. L'enfoncement du lit de la Loire / The entrenchment of the Loire's river bed. In: *Revue de géographie de Lyon*, vol. 69, n°1, 1994. Enfoncement des lits fluviaux : processus naturels et impacts des activités humaines. pp. 41-45. DOI : <https://doi.org/10.3406/geoca.1994.4236> www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1994_num_69_1_4236

Sites internet

Histoire et géographie du Val de Loire
<https://www.valdeloire.org/Connaitre/Au-fil-de-l-histoire>

Plan Loire Grandeur Nature
<https://www.plan-loire.fr/home.html>

Photos aériennes de la vallée
<https://www.loire-estuaire.org/LoireVueDuCiel/Grande-Visite-de-la-Loire.html>

Informations complémentaires et touristiques sur les îles
<https://www.valdeloire-france.com/balades/balades-nature/des-espaces-naturels-dune-grande-richeesse/les-iles-sauvages-de-la-loire>

Approche historio-géologique des sédiments ligériens
<https://vivreaveclefleuve Loire.univ-tours.fr/les-sediments/>

Listes des îles sur la Loire
https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_%C3%AEles_sur_la_Loire

Diaporama de photographies aériennes de la Loire armoricaine
<https://www.loire-de-demain.fr/descente-en-uhl-de-la-loire-armoricaine-ph-cld-pide/>

Nouvelles découvertes archéologiques dans le lit de la Loire
<https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Pays-de-la-Loire/Vos-actualites/Des-pecheries-medievales-et-des-epaves-modernes-refont-surface-en-bord-de-Loire>

Histoire de l'extraction du sable de Loire et de ses conséquences
https://www.larep.fr/orleans-45000/actualites/pourquoi-desensabler-la-loire-serait-une-tres-mauvaise-idee_13621738/

Projet lauréat du futur aménagement du pont Anne de Bretagne
<https://metropole.nantes.fr/actualites/2022/deplacements-stationnement/laureat-pont-anne-de-bretagne>

Parmi les innombrables richesses qu'abrite la vallée de la Loire, certains espaces sont moins accessibles que d'autres. Intrigantes par leurs formes, leurs usages et leurs ambiances, les îles de la Loire représentent une très grande diversité de territoires entre Tours et Nantes. Alors sans plus tarder, embarquez pour ce voyage initiatique sur le plus grand fleuve de France, l'un des derniers qui n'a pas été canalisé. Des plateaux calcaires à la vase de l'estuaire, cela sera l'occasion de questionner l'impact des aménagements humains sur le paysage vu, connu ou vécu.

