

Atelier Ville-Mer-Fleuve

GRAND DÉBAT PUBLIC "NANTES, LA LOIRE ET NOUS"

Le grand débat public "Nantes, la Loire et nous" est ouvert.

Dans ce cadre, le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.

La Loire et moi, la Loire et nous

La Loire de tous se nourrit de la Loire de chacun. C'est la raison pour laquelle les impressions, les souvenirs, les projets, les envies sont si essentiels au projet commun.

Les membres du Conseil de développement sont ainsi invités à livrer leur ressenti personnel ou partagé.



L'exercice vu par Marc MOUSSION – 14 octobre 2014
m.moussion@yahoo.fr

Né à Thouaré sur Loire, à 200 mètres des Ponts, dans une maison dont le bas du jardin borde les berges de la Loire, je ne peux pas ignorer mes racines de Ligérien et je me sens très concerné par la Loire, ayant vécu mes vingt premières années sur ses berges.

En faisant un peu d'histoire, on découvre que la gare S.N.C.F. de Thouaré a été ouverte en 1851. C'est en 1875 que le Conseil Général décide de construire les Ponts de Thouaré qui sont ouverts à la circulation en 1881 et dès 1882, tous les riverains de la Loire demandent l'établissement à Thouaré d'une gare de marchandises, ce qui fut réalisé ultérieurement avec succès.

À partir des années 30, Thouaré a commencé à devenir un lieu de villégiature des Nantais qui, à la belle saison, arrivaient par le train, le week-end, à la recherche d'évasion, de pêche, de baignades et de gastronomie. Ce phénomène touristique avant l'heure profita très largement aux bonnes affaires des commerces de la commune et des cafés-restaurants en particulier.

Comme quoi, le franchissement de la Loire, associé au développement du transport ferroviaire, ne devait pas être considéré comme un obstacle mais au contraire comme une infrastructure de développement économique et touristique, vecteur d'accroissement de relations humaines et de bien-être.

Mes vingt premières années se sont écoulées au gré des différents rythmes de la Loire avec ses différents visages selon les saisons.

L'été en période d'étiage, les berges offraient des plages de sable qui faisaient la joie des habitants et des Nantais qui venaient également les fréquenter. Le courant du fleuve, assez puissant dans le bras principal, nécessitait de rester prudent face à ses dangers. Mais, à la marée montante, dont l'onde se fait sentir jusqu'à Ancenis, le courant diminue pour finir par s'inverser, le volume du fleuve se gonfle et finit par offrir un vaste plan d'eau apaisé propice à la baignade et au canotage.

Aujourd'hui, après déroctage du socle de pierre de Sainte-Luce, le bouchon vaseux de la Loire remonte progressivement vers l'amont et a largement dépassé Thouaré. La conséquence directe de ce phénomène s'est traduite par le remplacement des bancs de sable par des bancs de vase, la disparition des plages et une modification de l'écosystème.

L'hiver, selon les conditions climatiques, par grand froid, il arrive que la Loire charrie des glaçons et puisse être prise par les glaces. Par deux fois, en février 1956 et en janvier 1963, avec des températures de moins douze et moins quinze, j'ai pu traverser la Loire à pied à Thouaré. A la fin de l'hiver et au début du printemps, à la fonte des neiges, la Loire grossit et sort fréquemment de son lit pour atteindre certaines années des crues d'une ampleur dévastatrice pour les riverains. Ce fut le cas au cours de l'hiver 1952, bien que la crue fut inférieure à celle de 1910 et celle de 1936, où toutes les pièces du rez-de-chaussée de la maison que nous habitons furent recouvertes de plus de 40 cm d'eau pendant plusieurs jours.

Des années 50 aux années 70, la Loire a connu un trafic fluvial intense avec toutes les sociétés d'extraction qui ramenaient le sable des sites d'extraction aux terminaux sabliers installés sur les berges où venaient s'approvisionner les camions à destination des chantiers de construction ou vers les tenues maraîchères de la vallée. Pendant cette période, la Compagnie des Pétroles de l'Ouest avait armé trois chalands pétroliers, de grande capacité, pour transporter le Pétrole, plusieurs fois par semaine, de la Raffinerie de Donges, au dépôt pétrolier de Bouchemaine.

Mais aujourd'hui, l'extraction de sable en Loire a été interdite, toutes les entreprises qui armaient des péniches de transport de sable ont disparu et le seul navire fluvio-maritime (le St-Germain) qui pêchait le sable en mer et le ramenait du Terminal sablier de Saint-Julien de Concelles, vient d'être désarmé pour des raisons réglementaires et économiques. Quant au transport du pétrole par voie fluviale, entre Donges et Bouchemaine, il a été remplacé par le transport ferroviaire. Jusqu'à nouvel ordre, il n'y a plus actuellement de transport fluvial sur la Loire en amont de Nantes. De plus, l'arrêt de l'extraction de sable en Loire a pour effet de remonter le niveau du lit du fleuve, ce qui ne peut que favoriser les crues de la Loire pour l'avenir.

Maintenant, résidant à Nantes, le devenir de la Loire et de ses franchissements me préoccupe à juste titre. La façon de les concevoir doit continuer à favoriser le développement économique et les relations humaines entre les deux rives, avec un juste équilibre pour l'ensemble de la Métropole, en tenant compte des facteurs de risque d'inondation et en sachant préserver et respecter tous les critères nécessaires à la continuité et au développement de la navigation maritime et fluviale pour l'avenir.