

## La fin des «petits ports» de la Loire maritime, une rupture paysagère dans l'estuaire

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs des ponts et chaussées en charge des travaux d'aménagements portuaires entre Nantes et Saint-Nazaire emploient l'expression «petits ports» pour désigner les sites d'embarquement et de débarquement d'hommes et de marchandises qu'ils équipent d'infrastructures portuaires d'ampleur limitée. Cette expression les distingue du grand port de Nantes et bientôt de celui de Saint-Nazaire qui s'inscrivent dans une toute autre échelle, nationale et internationale, et une toute autre logique commerciale et industrielle<sup>1</sup>. *Estuarium* a choisi d'étudier un échantillon représentatif de dix-huit «petits ports» particulièrement actifs au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils se situent dans des communes localisées sur les deux rives de l'estuaire : sur la rive sud : Bouguenais (Bourg et Port-Lavigne), Saint-Jean-de-Boiseau (La Télindière, Boiseau et La Rivière), Frossay (Le Migron et La Roche), Saint-Viaud (La Ramée et La Vieille-Douve), Corsept (La Maison-Verte) ; sur la rive nord, Couëron (Couëron, Port-Launay et Port-Royal), Cordemais (La Côte et Nouveau-Port), Bouée (Rohars), Lavau-sur-Loire (Port de Lavau), Montoir-de-Bretagne puis Saint-Nazaire après 1865 (Méan)<sup>2</sup> (fig. 1).

Le dépouillement des registres des conseils municipaux<sup>3</sup> et, aux Archives départementales de Loire-Atlantique, des séries C, M, O et sur-

<sup>1</sup> Sur le port de Nantes, le point dans l'ouvrage récent de VAUTHIER-VÉZIER, Anne, *L'estuaire et le port : l'identité maritime de Nantes au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2007, 235 p. et bibliographie.

<sup>2</sup> En 2004 et 2005, *Estuarium* a étudié ces dix-huit représentants des «petits ports». Le résultat de cette étude intitulée *Étude historique et ethnologique des petits ports de l'estuaire de la Loire. Histoire des aménagements portuaires, fonctions et usages* est consultable sur le site web d'*Estuarium* à l'adresse : <http://petits.ports.free.fr/index.htm>.

<sup>3</sup> Consultables sur le site du conseil général de Loire-Atlantique, fonds d'archives numérisées, délibérations municipales, voir aussi plans cadastraux, cartes et plans, cartes postales et photographies.

tout S relatives aux travaux publics et aménagements réalisés dans l'estuaire de la Loire par le service des ponts et chaussées au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, permet de préciser le rôle économique et l'originalité de certains de ces «petits ports» et d'établir un historique de leurs aménagements portuaires. Les informations permettent également de préciser et de comprendre une évolution qui, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, conduit à la perte de la fonction portuaire et/ou à la disparition pure et simple de la quasi-totalité de ces «petits ports», Cordemais étant la seule exception notable. Cependant, depuis le début des années 1990, plusieurs communes, soucieuses de valoriser leur patrimoine fluvio-maritime et de retrouver un point de contact avec le fleuve, entreprennent de les restaurer et de les animer, redonnant ainsi une seconde vie à leurs ports<sup>4</sup>.

### Les «petits ports» de l'estuaire de la Loire, plaques tournantes d'un important trafic fluvial au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle

#### *Sites, évolution des sites et place des «petits ports» dans l'économie estuarienne avant le XIX<sup>e</sup> siècle*

Les «petits ports» de l'estuaire de la Loire occupent des sites d'abri généralement localisés dans des étiers ou des bras secondaires du fleuve. Au cours des temps, leur localisation a varié en raison de l'alluvionnement qui, en dépit de travaux entrepris, modifie les conditions d'accès au fleuve. Il en résulte des ports fossiles et des ports reliques : les ports fossiles sont des ports anciens fossilisés par les alluvions fluvio-marines ; alors que les ports reliques sont également des ports anciens mais qui subsistent dans le paysage à titre de relique, certains d'entre eux pouvant être encore utilisés (fig. 2).

Cette évolution générale peut être illustrée par un exemple. La paroisse de Cordemais est sans doute issue d'un démembrement de celle de Couëron à l'époque carolingienne. Dans les années 1040-1051, un bourg y est fondé en bordure de la Loire, sa création étant à mettre en relation avec l'activité et les revenus que génère cet axe majeur de communication. Établi au sud-est de ce nouveau centre, le premier port de Cordemais (*portum de Cordimense*) se situe au lieu-dit actuel Le Port sur l'étier du Tertre (ou du Port) dans le marais du Lot. Son nom de port Saint-

<sup>4</sup> Cette communication reprend une présentation sous forme de *power point*, qui faisait une plus large place à l'illustration, présentée par Éric Lemerle lors du Congrès de Saint-Nazaire. Une grande partie de celle-ci est consultable sur le site d'*Estuarium* : <http://www.estuarium.org/>

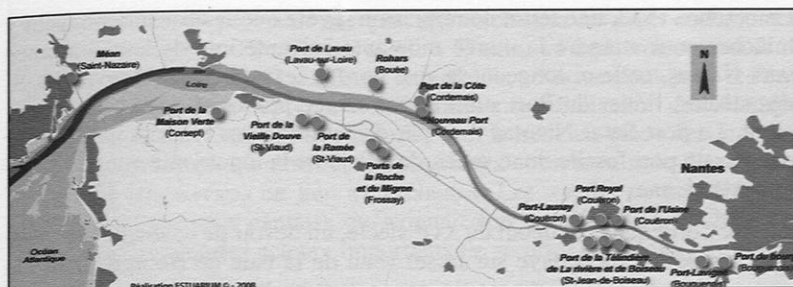


Figure 1 – Localisation des dix-huit «petits ports» de l'estuaire de la Loire étudiés par *Estuarium* (réalisation *Estuarium*).

Nicolas est à relier au prieuré fondé au XI<sup>e</sup> siècle par les moines de Saint-Nicolas d'Angers. Au cours du XII<sup>e</sup> siècle, les fils de Tutual, seigneur de Cordemais, font don au prieuré des parts qu'ils possèdent dans les revenus du port provenant de droits de voilage, péage et «pontonnage». Ce port n'est connu ensuite que par de rares mentions. En 1395, est cité l'étier de La Bicaudaye et le port du Petit-Cordemais. En 1430, le port de Cordemais est mentionné, et en 1443, il est distingué des terres à l'encontre. À la fin du Moyen Âge, dans *Le grant routtier et pillotage et enseignement pour encren tant es ports, havres, que aultres de la mer*, Pierre Garcie dit Ferrande évoque «le grand villaige et le pau» (mouillage) de Cordemais.

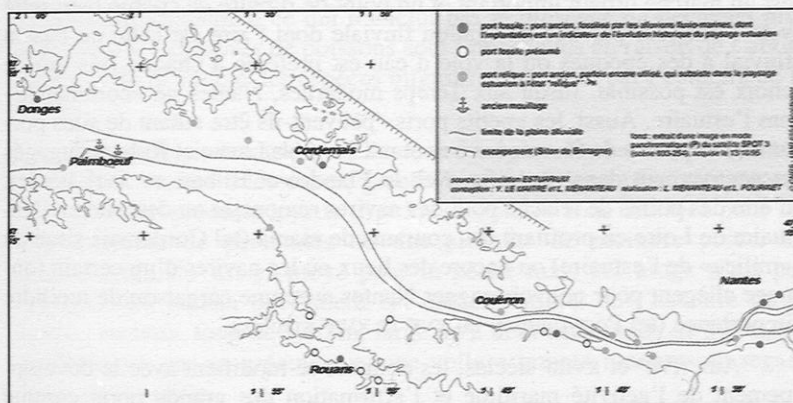


Figure 2 – Carte des ports fossiles et des ports reliques de l'estuaire de la Loire.  
(Source *Estuarium*, conception : Y. Le Maître et L. Ménanteau ; réalisation : L. Ménanteau et L. Pourinet).

En octobre 1533, une lettre de rémission révèle que les bateaux peuvent y relâcher pour attendre la marée montante suivante lors de leur remontée vers Nantes, celle-ci longeant la rive nord à cet endroit du fleuve. Au fil des siècles, l'étier du Port subit le colmatage provoqué par l'alluvionnement. Le port Saint-Nicolas finit par disparaître sous les sédiments, pour devenir un port fossile dont, seule, de nos jours la toponymie atteste l'existence ancienne.

À Cordemais, au début du XVI<sup>e</sup> siècle, un devoir de «sallaige» est levé à l'étier de La Bicaudaye sur le sel venu de la baie de Bourgneuf ou du pays guérandais dont une partie gagne ensuite l'intérieur des terres : en 1505, un document fait état de son acheminement en direction de Trans. Ces brèves annotations révèlent la fonction des «petits ports» : ils sont des carrefours aménagés, même sommairement, entre voies fluviale et maritime, d'une part, et terrestres, d'autre part. Leur vitalité et leur dynamisme dépendent de leur arrière-pays, de ses ressources et de ses possibilités de communications terrestres vers l'intérieur ; et également de l'exploitation de l'estuaire, tant de ses ressources que des possibilités de communication fluviale et maritime qu'il permet.

Antérieurement au XIX<sup>e</sup> siècle, l'hinterland des «petits ports» se limite à quelques paroisses, les voies de communications terrestres vers l'intérieur sont peu nombreuses et de qualité médiocre, d'autant plus que les franchissements de la Loire assurés par des ponts ne sont possibles qu'à Nantes ; la rive gauche et la rive droite ayant, de ce fait, peu de liens réguliers entre elles. Quant à la navigation, son mode de fonctionnement est fondé sur l'estuaire, c'est-à-dire, sur la façade atlantique, un axe de circulation qui relie la mer au port de la ville située en fond d'estuaire ; celui-ci est un marché urbain important et un point de rupture de charge bien relié vers l'intérieur par une navigation fluviale dont l'aire est celle du bassin fluvial à des époques où la voie d'eau est préférée à chaque fois que le choix est possible. Jusqu'aux Temps modernes, Nantes ne «commande» pas l'estuaire. Aussi, les «petits ports» peuvent-ils être autant de sites portuaires capables de fournir navires et marins (tels Lavau et Rohars engagés respectivement dans un trafic avec la Flandre et Bilbao au XVI<sup>e</sup> siècle), d'être des points de relâche pour des navires remontant ou descendant l'estuaire de Loire en profitant des courants de marée (tel Cordemais situé au «milieu» de l'estuaire) ou encore des lieux où les navires d'un certain tonnage allègent pour pouvoir gagner Nantes avec une cargaison de moindre importance (tel Port-Launay au XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles).

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les données se modifient avec le développement de l'activité maritime et l'affirmation des grands ports comme moteurs des économies nationales. Sur l'estuaire de la Loire, la navigation maritime s'organise en fonction de la place de Nantes qui seule dispose des moyens, en particulier financiers, nécessaires. Jusqu'alors port passif,

Nantes devient un port actif exerçant une tutelle sur les ports estuariens et les ports côtiers du Croisic, au nord, à Pornic, au sud, voire au-delà de Mesquer à Bourgneuf. Il s'affirme comme port d'armement pour les destinations lointaines à l'époque de la première mondialisation des échanges qui fait suite aux Grandes Découvertes et à la mise en place des premiers empires coloniaux. Paimbœuf s'impose alors comme la rade d'accueil et de départ des navires en lien avec Nantes. Les «petits ports» s'insèrent dans l'aire portuaire nantaise qui connaît son apogée, et, à l'échelon de l'estuaire, ils sont des acteurs importants de sa mise en valeur.

### *L'importance des «petits ports» dans l'économie estuarienne au XIX<sup>e</sup> siècle*

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le rayonnement des «petits ports» se réduit à leur milieu proche. Ils jouent un rôle essentiel dans la mise en valeur agricole de ce territoire. Les agriculteurs estuariens les utilisent afin d'exploiter les îles et leurs riches prairies (embarquement, débarquement du bétail, du foin, du roseau), de diffuser leurs productions (foins, bétail, mais également céréales et vins), dont la demande est croissante en particulier celle du foin à l'époque des transports hippomobiles et, dans l'armée, de la cavalerie. Les produits embarqués gagnent principalement Nantes, mais également d'autres destinations, voire l'étranger.

Les «petits ports» sont également des lieux à partir desquels le fleuve est exploité. On y extrait du sable, des pierres de carrières proches de la rive. La pêche en Loire est largement pratiquée, elle donne des ressources supplémentaires à des hommes engagés dans d'autres métiers à caractère saisonnier, ce qui n'exclut pas la présence de pêcheurs professionnels. Les prises de poissons sont importantes en raison de l'abondance et de la variété des espèces migratrices passant par l'estuaire de la Loire.

Ces utilisations variées de l'estuaire exigent des bateaux aux caractéristiques variées : les toues, grands bateaux à fond plat, servent aux transports de produits lourds (fig. 3). Les plates sont utilisées pour les déplacements de personnes ou des produits de moindre poids. Le «basse-indrais<sup>5</sup>» est employé pour la pêche mais cet usage n'est pas exclusif. Ce bateau polyvalent est caractéristique de l'estuaire de la Loire ; en bois, long de 5,50 m, large de 2 m et d'un poids de 500 kg, il se distingue par un gréement et une voilure impressionnants au regard de sa petite taille.

<sup>5</sup> Canot de pêche spécifique à l'estuaire de la Loire.



Figure 3 – Toes devant Cordemais lors des *Rencontres du Fleuve* 2006.  
(Cliché *Estuarium*).

Certains «petits ports» sont encore des lieux d'embarquement de voyageurs qui prennent le bac pour passer sur l'autre rive ou, un temps, à partir de 1822, un bateau à vapeur qui assure la navette entre l'embouchure du fleuve et Nantes. D'autres «petits ports» disposent de chantiers navals. Cependant, si leurs activités sont multiformes, certains se distinguent par des points forts ou des spécialisations.

*Les «petits ports» dont l'activité présente un point fort ou une spécialisation*

Port-Lavigne, situé à l'entrée du bourg de Bouguenais sur un bras de Loire, est le lieu d'expédition (plus de 50 000 barriques en 1879) d'une zone viticole produisant des vins blancs (muscadet et gros plant) jusqu'à l'arrivée en 1888 du phylloxéra, parasite qui ruine le vignoble de cette région. Avant cette date, à Bouguenais des marchands de gros en vin sont établis, et au Pellerin, deux vinaigrieres et plusieurs grossistes en vins et spiritueux. Port-Lavigne diffuse encore foin, roseau, fumier, sable et est un important port de pêche. Sur une plage de l'île de Cheviré, les pêcheurs

utilisent la senne, long filet de 120 m de long et de 10 m de chute, technique particulière qu'illustre la toile *Pêche à la senne à Port-Lavigne* peinte en 1937 par Edmond Bertreux.

Ancien village de pêcheurs et de tisserands, La Télindière tire son nom de l'activité de tissage du lin. Localisé à Saint-Jean-de-Boiseau sur un bras de Loire, le «petit port» de La Télindière, avec sa cale située au Pré-Commun, à l'entrée du village, est en contact avec la Loire. Sa particularité est liée à la présence des «courteux». Avant la mise au point des procédés frigorifiques, le transport et la conservation des denrées périssables à bord des navires transocéaniques utilisent des nattes de roseau tressé, appelées «courteux» dont la fabrication connaît un grand développement à l'époque du commerce triangulaire. D'autre part, au XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des herbagers, qui exploitent les îles et rives de la Basse-Loire, habitent Saint-Jean-de-Boiseau, commune composée de trois villages distincts : Boiseau, Saint-Jean (ou La Rivière) et La Télindière. La Télindière s'équipe au cours de ce siècle afin de permettre aux habitants d'entreposer foin et roseaux qui l'étaient jusqu'alors sur les quais du Pellerin. La Télindière dispose encore d'un chantier de construction navale spécialisé dans la construction de la batellerie fluviale qui se maintient jusqu'à la fin des années 1950.

Jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, deux activités saisonnières dominantes animent le «petit port» de Cordemais : la récolte du roseau à la fin de l'été et la pêche en hiver. On y pêche civelles (jeunes anguilles), alors très abondantes, saumons, aloses, plies, anguilles et autres lamproies. La plupart des pêcheurs sont des agriculteurs pluriactifs, ce qui n'exclut pas la vente et l'expédition de leur pêche en France comme à l'étranger. Pour la conservation du poisson, Cordemais se dote d'une glacière dont l'isolation thermique est faite avec des «courteux». À cela, s'ajoutent les autres activités caractéristiques des «petits ports». En 1912, une centaine de bateaux assurent l'ensemble d'un trafic qui porte sur 100 000 bottes de roseaux, 6 000 quintaux de foin, environ 100 tonnes de bois de charpente et 1 200 m<sup>3</sup> de sable. Plus de 2 000 bovins sont périodiquement transportés vers les prairies d'engraissement des îles et ramenés à Cordemais.

Avant la construction du canal maritime de la Basse-Loire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la paroisse de Frossay dispose de deux ports : La Roche et Le Migron. Le second, le plus important, est situé à la confluence de la Loire et du Tenu, sur un axe de circulation par lequel transitent, à l'époque médiévale, de nombreux produits circulant entre la baie de Bourgneuf et Nantes. Le Migron diffuse également des vins réputés – sous la Révolution, Frossay prend un temps le nom de Mont-Vineux. Le Migron expédie encore grains, bois, foin des îles de Loire, tuiles et briques de La Sicaudais et de La Feuillardais. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, s'ajoute un commerce important de nattes et de courteux en roseaux fabriquées à Saint-Jean-de-

Boiseau. Un artisanat florissant, surtout de tissage, anime les environs du Migron. Mais ce port joue surtout un rôle important dans le trafic du foin diffusé au niveau régional, principalement vers Nantes, et vers l'étranger, en particulier en Algérie. Ce commerce favorise l'équipement technique : en 1842, est mentionnée la présence au Migron d'une presse à foin, véritable innovation pour l'époque et la région, destinée à faciliter les expéditions par navire.

Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le port de La Maison-Verte (commune de Corsept) reçoit principalement la chaux en provenance de Montjean-sur-Loire qui est transportée par voie fluviale, en gabarres. La chaux est utilisée essentiellement pour la construction, mais également comme amendement pour les terres agricoles de la région. Ce «petit port» assure également la diffusion des productions agricoles du Pays de Retz.

Méan est localisé sur la rivière du Brivet qui se jette dans la Loire à son embouchure. L'actuelle renommée des chantiers navals de Saint-Nazaire ne doit pas faire oublier ce «petit port» célèbre au XIX<sup>e</sup> siècle pour la qualité des navires en bois destinés à la navigation fluviale et océanique que plusieurs chantiers construisent. Ces chantiers contribuent à développer un tissu industriel où prennent place des forges, des corderies, etc. Toutes ces petites entreprises allaient subir la concurrence des chantiers Scott (1862-1866) puis des chantiers de la Loire, ouverts en 1883, qui lancent des navires à coque de fer. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le port de Méan est encore un des lieux d'expédition de la tourbe et du «noir»<sup>6</sup> exploités en Brière, et un port de pêche.

*L'évolution des infrastructures des «petits ports»  
dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle (1845-1883) :  
du port naturel au port maçonné*

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, seuls Rohars, Lavau et semble-t-il la Ramée disposent de cales en enrochement. Les autres «petits ports» utilisent des vasières comme ports d'échouage capables de recevoir des bateaux à fond plat et à faible tirant d'eau, caractéristiques de la batellerie de l'estuaire.

Entre 1845 à 1883, les ponts et chaussées répondent aux demandes des communes estuariennes qui entendent s'équiper afin de répondre à l'augmentation croissante du volume des marchandises échangées à une époque où le fleuve, jusqu'à l'établissement de la ligne de chemin de fer

<sup>6</sup> Le «noir» est composé de vases organiques mêlées à des éléments tourbeux ; ces vases étant appelées «noir» en raison de leur couleur. Le «noir» était extrait des canaux et, une fois séché et tamisé, il était employé comme amendement pour l'agriculture. Il a fait l'objet au cours du XIX<sup>e</sup> siècle d'un commerce avant la généralisation des engrais chimiques.



entre Nantes et Saint-Nazaire en 1857, reste la principale voie de communication. Les ingénieurs construisent alors des cales – ou chaussées – empierrées et maçonnées, accessibles à toutes heures de la marée, qu'ils doublent de terre-pleins pour le stockage des marchandises en attente. C'est le cas à Méan entre 1845 et 1874, Lavau en 1850, Cordemais en 1852-1853, 1858-1860, et 1881-1882, le Migron en 1856-1857, La Maison-Verte, La Vieille-Douve et Rohars en 1860-1862, Port-Launay en 1866, La Télindière en 1868, la Ramée en 1879 et Port-Lavigne en 1882-1883... L'administration prend en compte, de manière systématique, les demandes d'entretien, de réparations des chaussées et de curage des étiers, voire d'extension des infrastructures.

Pour retracer l'histoire de ces aménagements, l'exemple de Cordemais peut être sollicité. Dans les années 1850, Cordemais se définit comme étant au centre d'un «pays agricole excessivement fertile» et voit un espoir de développement dans «l'achèvement du chemin vicinal de grande communication qui le relie à Sucé en traversant les communes les plus riches du département». Ce chemin doit permettre à Cordemais de concentrer «une énorme quantité de blé<sup>7</sup>» dont une partie s'exporte vers l'Angleterre par les ports de Couëron ou de Lavau. Or, ceux-ci sont mal reliés par la route à Cordemais. Aussi établir un point d'embarquement en ce lieu paraît-il judicieux, d'autant plus qu'il peut servir de débouché pour l'ensemble du canton de Saint-Étienne-de-Montluc. Faite par le conseil municipal, la demande d'un embarcadère est approuvée par le service des ponts et chaussées. Le 3 août 1853, l'ingénieur en chef Jegou se prononce pour la construction d'un «petit» ouvrage dans le bras de Cordemais, séparé du fleuve par les îles de La Calotte et de la Nation, ouvrage qu'il juge être un «complément nécessaire au chemin de grande communication n° 49 qui vient se terminer à la Loire». Ces premiers travaux se complètent en 1858, par la construction d'une cale d'embarquement, puis, en 1860, en amont, d'une cale et d'un terre-plein.

L'entretien de l'ouvrage est constant : par exemple, en 1867, il porte sur le pavage de la chaussée, les enrochements au pied de la cale pour lesquels sont utilisés des moellons d'une carrière située à Couëron, alors que l'exhaussement du pavage de la chaussée est réalisé sur une surface de 100 m<sup>2</sup> (20 m sur 5 m).

Le 22 août 1877, selon le rapport de l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, le port de Cordemais «se compose d'un môle avec escaliers sur les côtés pour avoir accès aux petites embarcations, d'une cale d'embarquement à l'aval et d'une cale en rampe avec terre-plein à l'amont servant

<sup>7</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, 510 S 13, rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées, 31 juillet 1853.

au dépôt des marchandises et des récoltes. Ce port est accessible à toutes les embarcations employées aux récoltes des îles et aux chaloupes du petit cabotage. Si la cale d'embarquement construite en 1858 est en bon état, la cale et le terre-plein de l'amont, construits vers 1860, ont au contraire besoin de réparations». Le 28 août 1877, un plan de modification de la cale est proposé dont les travaux s'achèvent en décembre 1879.

Cependant, depuis la mise en place par M. Giraudière d'une presse à fourrage, qui permet la mise en botte du foin et des roseaux provenant des îles de la Loire, les installations portuaires de Cordemais sont jugées insuffisantes. La municipalité réclame une extension qu'accepte l'administration des ponts et chaussées. Le 21 décembre 1881, il est proposé de construire, en aval de la chaussée, une nouvelle cale de 55 m de longueur et de 15 m de largeur, et derrière celle-ci, un terre-plein, remblayé pour se trouver au-dessus du niveau des grandes marées, destiné au dépôt des marchandises. Les travaux sont prévus pour le mois d'avril 1882 afin que les habitants puissent débarquer pendant l'été les récoltes des îles (fig. 4).

La réalisation prend du retard – la décision ministérielle les autorisant n'intervenant qu'en mai-juin 1882 – et la conduite des travaux suscite des

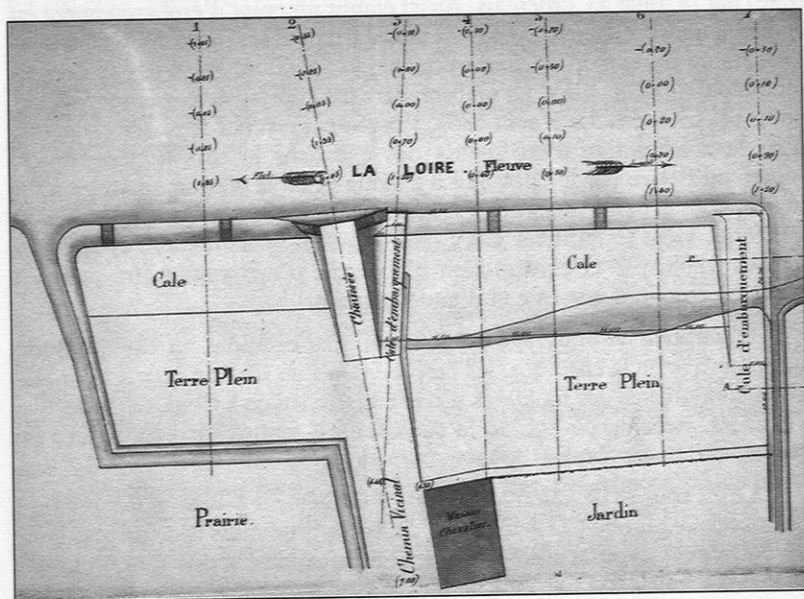


Figure 4 – Plan du projet de la construction de cales en aval de la chaussée actuelle du port de La Côte, dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées, 21 décembre 1881.

(Arch. dép. Loire-Atlantique, PCS 1072).

inquiétudes. Le 30 juin 1884, dans une lettre à M. Calimaque, l'entrepreneur en charge du chantier, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées se fait l'écho des plaintes adressées au préfet : «Monsieur le Préfet m'a signalé la façon déplorable avec laquelle étaient conduits les travaux de la cale de Cordemais. Plus généralement, il est reproché au maître d'œuvre la négligence apportée dans la conduite des travaux d'entretien de la Loire, et il lui est demandé de presser la cale de Cordemais et la cale de Saint-Étienne-de-Montluc». À Cordemais, des perrés sont démolis et refaits. Enfin, le 30 juin 1885, un procès-verbal de réception définitive est dressé. Estimé à 5 500 F, le coût de la cale est pris en charge par l'État, la commune ne s'étant engagée qu'à fournir gratuitement les terrains nécessaires.

Ce port est ensuite l'objet de travaux d'entretien. Par exemple, en 1886, il est fait état de la fourniture de «débris de carrière pour corroi sous le cantelage à réparer, de moellons de choix pour réparation des perrés, et de la fourniture de bois de chêne pour le couronnement de la chaussée». L'État reste à l'écoute des communautés de pêcheurs, d'agriculteurs et de marinières de l'estuaire fluvial, et de leurs élus. Cependant, il n'est plus alors question de contribuer à l'équipement des «petits ports». À une demande du conseil municipal de Cordemais visant à élargir la chaussée – sa largeur étant jugée insuffisante pour les manœuvres des charrettes qui y viennent décharger du sable –, le 24 mars 1894, l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées répond par une fin de non-recevoir. En rappelant les dimensions du port, «un môle où plutôt une chaussée», large 4,50 m et long de 17 m, encadré d'«une cale en amont du môle», de 30 m sur 10, et d'une «autre cale en aval du môle» de 40 m sur 15, l'ingénieur signifie qu'elles sont suffisantes pour satisfaire le mouvement portuaire.

Dans les années 1883-1885, une page se tourne : la phase, commencée en 1845, marquée par l'équipement des «petit ports», s'achève. Le développement industrialo-portuaire de la Basse-Loire impose, au détriment des «petits ports», une logique maritime, longitudinale, dans la gestion des aménagements hydrauliques.

À partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle :  
la rupture entre l'estuaire fluvial et l'estuaire maritime

#### *L'aménagement du lit du fleuve et la fin des «petits ports»*

La fin des années 1880 marque un tournant. Le trafic des «petits ports» est compromis par le développement des voies de communications terrestres – réseaux ferré et routier – et, plus encore, par les conséquences des travaux d'aménagements du fleuve. Solution d'urgence, le monumental canal maritime de la Basse-Loire est ouvert à la navigation en 1892 ; il permet aux navires d'éviter sur 15 km la portion intermédiaire – complè-

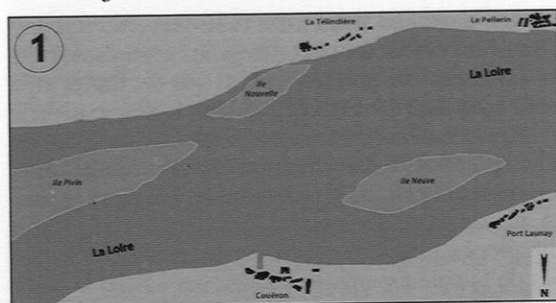


Figure 5 a  
La Loire avant la che-  
nalisation.

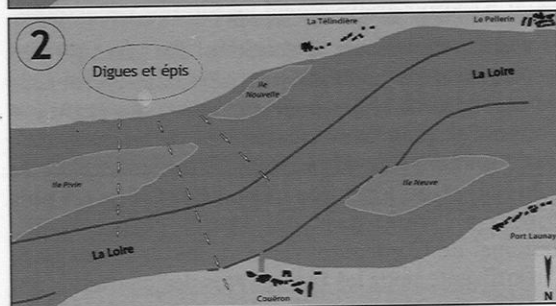


Figure 5 b  
La création d'un chenal  
unique de «grande navi-  
gation».

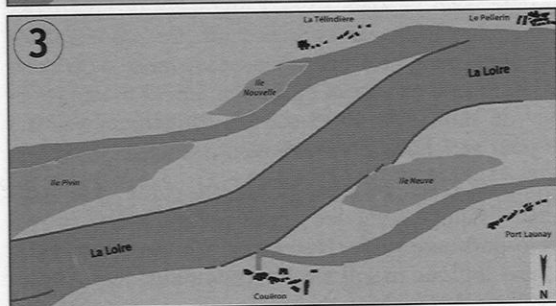


Figure 5 c  
L'alluvionnement pro-  
gresse, des îles dispa-  
raissent, des bras secon-  
daires de Loire subsis-  
tent.

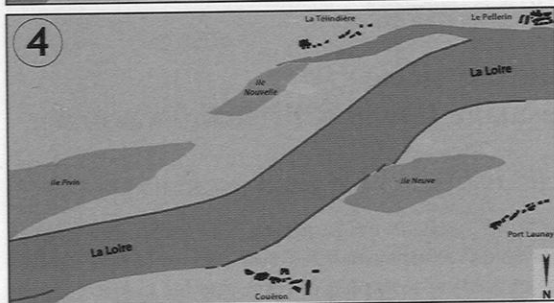


Figure 5 d  
État actuel, les «petits  
ports» ont perdu leur  
contact avec le fleuve.

Figure 5 – La chenalisation de la Loire et la déconnexion des «petits ports» d'étiér ou de bras de fleuve d'avec la Loire.  
(Réalisation Estuarium, Éric Lemerle).

tement envasée – du fleuve. Mais à cette date, l'augmentation de la taille des navires rend le canal maritime déjà obsolète. De nouveaux travaux sont effectués directement à l'intérieur du lit du fleuve. Ils visent, par la concentration du fleuve dans un chenal unique et étroit, au renforcement de la vitesse de son courant et l'approfondissement du chenal de navigation. Cela conduit à une chenalisation du fleuve obtenu par endiguement et à une limitation de sa divagation dans les bras, les étiers et les marais. Dans ces zones, l'intensité du phénomène de «chasse» se trouve réduit, ce qui contribue à accélérer leur colmatage alluvionnaire dont sont victimes également les «petits ports» ; si l'envasement est un phénomène naturel qui affecte tous les estuaires du monde, des phénomènes d'ordre anthropique peuvent l'accélérer de manière importante (fig. 5 a-b-c-d).

Face à l'envasement progressif des étiers et des bras secondaires du fleuve, les riverains réclament des travaux afin de continuer à utiliser leurs ports : exhaussement des quais et curage des étiers. Mais leur mise en œuvre exige des moyens que l'administration juge désormais disproportionnés avec l'importance réelle du trafic. À Cordemais, où, durant l'été 1898 d'une sécheresse exceptionnelle, l'envasement atteint un seuil critique – les bateaux ne peuvent plus entrer ni sortir du port –, le salut vient d'une crue du fleuve qui emporte la plus grande partie des vases accumulées pendant les basses eaux de l'été.

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, s'ouvre une nouvelle phase. L'aménagement du canal maritime de la Basse-Loire entrepris à la fin xix<sup>e</sup> siècle s'étant révélé insuffisant pour assurer la remontée de navires vers Nantes<sup>8</sup>, la priorité est alors donnée à l'amélioration de la navigabilité du fleuve. Il s'agit d'assurer directement la navigation de navires au tirant d'eau toujours plus important, depuis son embouchure jusqu'au port de Nantes. Pour se faire, il est décidé un programme de grands travaux qui sont déclarés d'utilité publique par la loi du 24 décembre 1903 qui est suivie par d'autres lois de même nature en 1913 et 1933. Ceux-ci s'inspirent d'idées traditionnelles qu'au xviii<sup>e</sup> siècle l'ingénieur de la Marine Magin a expérimentées à Nantes et en aval de cette ville. Il s'agit toujours de concentrer l'énergie hydraulique dans un seul et même chenal de navigation afin d'en favoriser l'entretien par auto-dragage grâce à un effet de chasse attendu à chaque renversement de marée. Cela conduit à un vaste programme d'endiguement systématique du fleuve – qui prolonge celui réalisé en aval de Nantes, puis au-delà de Couëron –, destiné à créer un chenal unique dit de «grande navigation» entre l'embouchure et Nantes. La partie aval de l'estuaire, quant à elle, bénéficie de travaux et d'aménagements spécifiques, notamment la création d'une forme d'entonnoir pour augmenter la force du cou-

<sup>8</sup> Son utilisation pour la navigation maritime est définitivement abandonnée en 1913.



Figure 6 – Les trois sections de l'estuaire de la Loire  
(Réalisation *Estuarium*, Éric Lemerle).

rant entrant à marée montante dans l'embouchure de l'estuaire, ou encore la suppression du chenal sud qui passait à proximité de Paimbœuf et de Corsept au profit d'un chenal nord, de forme convexe, qui longe Montoir-de-Bretagne et Donges. Ces actions, combinées au développement industriel et commercial de l'estuaire, font que, de nos jours, de Nantes à l'embouchure, trois sections d'estuaire se distinguent : endiguée, intermédiaire et maritime (fig. 6).

Dans la section intermédiaire, la création d'un chenal de «grande navigation» scelle le destin des «petits ports». Soucieux d'éviter la dispersion de l'énergie hydraulique, les ingénieurs suppriment de façon systématique les îles et les bancs de sables, caractéristiques de l'ancien lit du fleuve, et ferment les bras du fleuve et les étiers. Les «petits ports», situés dans les étiers ou dans les bras du fleuve, sont condamnés à disparaître. Déconnectés du fleuve, les anciens sites sont laissés sans entretien et deviennent à terme des ports reliques (fig. 7).

Certains d'entre eux sont déplacés en bordure du chenal de «grande navigation». Ils subsistent un temps avant d'être victimes, d'une part, de leur dangerosité relative, en raison du fort courant et du manque d'abri par gros temps, et, d'autre part, du développement de la circulation automobile. C'est un monde qui disparaît : «Autrefois, le port était imprégné de vie et d'animation. Il y avait du mouvement avec tous ces bateaux qui entraient et qui sortaient, des gens qui débarquaient du matériel, du pois-



Figure 7 – L'«ancien» port de Lavau, autrefois en bordure de Loire, est aujourd'hui distant de plus d'un kilomètre et demi du fleuve.

(Cliché Denis Pillet, Inventaire Général).

son..., alors que maintenant c'est mort, il n'y a plus rien», déplore ce riverain du port de la Maison-Verte à Corsept.

D'autres évolutions s'enclenchent dont les effets se développent lentement mais qui contribuent à modifier le milieu et le paysage estuariens. La déconnexion progressive entre le fleuve et les zones humides latérales qui servaient de frayères et de nurseries aux espèces estuariennes sédentaires ou migratrices, le renforcement des courants fluviaux et de marée, la remontée vers l'amont de la marée dynamique, du front de salinité et du «bouchon vaseux» et le renforcement de la pollution ont pour résultat la réduction de la richesse halieutique de l'estuaire. Sur les rives, les ouvrages hydrauliques, en particulier les écluses, perdent de leur efficacité et le système de gestion de l'eau dans les prairies humides, qui selon les saisons sont irriguées ou drainées, est compromis : les zones humides régressent. Le paysage est bouleversé, le lien avec le fleuve n'existe plus : à Saint-Viaud, souligne un habitant, la Loire est désormais à «au moins 600 m. [...] Là où il y a les prés, c'était le bras de la Loire» désormais comblé. Rupture avec le fleuve, rupture paysagère, un monde disparaît.

Pour préciser l'évolution des «petits ports», l'exemple de Cordemais peut être à nouveau sollicité.

### *L'exemple de «petit port» de Cordemais*

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, la mise en place des programmes définis par les ingénieurs des ponts et chaussées suscite incompréhension et protestations chez les populations riveraines des «petits ports». Le 26 août 1900, le conseil municipal de Cordemais s'inquiète de projets visant à «faire combler complètement dans un avenir prochain le petit bras de Loire qui sert de port à Cordemais», ce qui «aurait pour effet d'empêcher l'irrigation des marais si riches de la Roche et du Lot, et qui causerait un préjudice considérable aux habitants et en particulier aux propriétaires et fermiers qui exploitent les îles de la Loire et dont les barques, ainsi que celles des pêcheurs qui viennent nombreux à Cordemais, trouvent dans le mauvais temps, un abri sûr dans le port». La défense ne manque pas d'habileté. Le conseil sait que les transports à l'échelle de l'estuaire peuvent être assurés par le chemin de fer et que la réflexion menée par les ingénieurs conduit à une chenalisation du fleuve. En mettant l'accent sur le rôle local du port de La Côte, le conseil s'efforce, en jouant la carte de l'intérêt local, de garder son port.

Bien vite, les programmes des ponts et chaussées se précisent. Dans le cadre de l'avant-projet proposé par l'administration des ponts et chaussées, les travaux, déclarés d'utilité publique par la loi du 24 décembre 1903, prévoient d'endiguer le fleuve jusqu'à Cordemais. Une digue s'appuyant sur la rive sud de l'île Calotte/Nation doit être édifiée, ce qui signifie le comblement du bras de Cordemais et du port de La Côte. Un vif émoi saisit alors la population locale que n'apaisent pas les mesures d'accompagnement envisagées : prolongement des étiers en vue de sauvegarder les conditions de dessèchement et de desserte des propriétés riveraines du marais ; report des installations portuaires sur le fleuve, c'est-à-dire vers la tête de l'île de Calotte à la nouvelle embouchure de l'étier du Port.

Pour le conseil municipal de Cordemais, cette proposition de port à l'embouchure de l'étier du Port, n'est pas satisfaisante. Le 29 août 1909, il «considère qu'un quai à l'étier du Bourg [ou de Cordemais] serait aussi utile, sinon plus, que celui de l'étier du Port, attendu que la plus grande partie des prairies des îles exploitées par les habitants de la localité se trouvent en aval de Cordemais et qu'en cas de mauvais temps, il serait un refuge pour les bateaux chargés d'animaux ou de foin». L'enjeu a une certaine importance. En 1912, l'ingénieur des ponts et chaussées signale que «le bras de Cordemais, qui a une longueur de 1,7 km et une largeur de 100 m, constitue en tous temps un excellent abri pour les nombreuses embarcations qui s'y réfugient. En moyenne, il y a presque constamment 40 à 50 bateaux qui stationnent dans le bras de Cordemais. Les jours de mauvais temps, 100 à 120 bateaux viennent s'y réfugier». La pêche est pratiquée. Des mareyeurs viennent chercher les poissons pêchés pour l'expédition, protégés par un mélange de fougères et de glace et conditionnés



dans des bourriches d'osier, par train ou par bateau, en France comme à l'étranger.

La logique du chenal de «grande navigation» conduit, le 12 mars 1912, l'administration des ponts et chaussées à imposer son projet de création d'un nouveau port à Cordemais situé à la nouvelle embouchure de l'étier du Port. Le conseil municipal de Cordemais se soumet mais demande en complément la construction d'un garage pour les bateaux fréquentant ce port et situé dans l'étier de Cordemais : le port d'étier subsistant en tant qu'annexe du nouveau port. Le 22 mars 1912, l'ingénieur des ponts et chaussées reconnaît le bien fondé de la demande : «Le garage demandé [...] à l'étier de Cordemais est certainement très utile ; les barques, totes et gabares de Cordemais sont assez nombreuses pour ne pouvoir s'abriter dans l'étier du port». Les plans peuvent être dressés et les travaux commencer.

Le 16 juillet 1912, le plan d'une cale double est établi par l'ingénieur des ponts et chaussées. Elle est située en bordure de Loire le long de la digue projetée sur l'île de La Calotte/Nation dans le prolongement du chemin de Cordemais. Le chemin qui conduit au nouveau port devant franchir le bras de Cordemais, resté en eau, un pont est prévu comportant une seule voie de 60 m d'ouverture. L'alimentation en eau du bras de Cordemais et l'évacuation des eaux qu'il collecte sont permises par une ouverture pratiquée dans la digue de la rive nord de la Loire, à l'entrée et à l'extrémité du bras, sur une largeur de 80 m (fig. 8).

Les travaux sont réalisés en 1914. Par souci d'économie, il n'est réalisé qu'une passerelle en béton armé en guise de pont. Par cette passerelle,

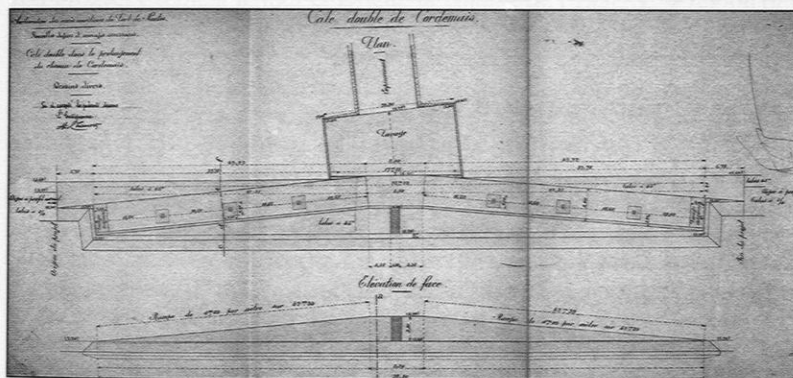


Figure 8 – Plan d'une cale double, dans le prolongement du chemin de Cordemais. Dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées, juillet 1912. (Source Arch. dép. Loire-Atlantique, 1904, S 711).

Cordemais est relié à son nouveau port situé en bordure du chenal de grande navigation, au milieu de l'île Nation.

En 1914, Cordemais dispose donc d'un port sur la Loire et son bras de Loire reste en eau. Mais ces deux éléments sont problématiques. Le nouveau port sur la Loire, baptisé le Quai-Neuf ou le Nouveau-Port, est utilisé entre 1899 et 1939 par le bac qui fait la navette entre le port du Migron (sur la rive sud) et Cordemais, et encore pour le transport de produits agricoles. Mais il se révèle être peu pratique en raison du courant et dangereux en cas de mauvais temps. Après avoir servi une trentaine d'années, il est abandonné. Sa chaussée et ses deux cales inclinées subsistent toujours dans le paysage. Le Nouveau-Port appartient désormais de la famille des «ports-reliques» de l'estuaire.

Quant au bras de Cordemais, il s'envase. Le 21 juillet 1924, les ponts et chaussées reconnaissent que celui-ci présente «une certaine importance, tant pour les bateaux de pêche que pour les embarcations servant au transport des fourrages pendant la belle saison. Pour les premiers, il constitue le seul port de refuge praticable dans toute la section intermédiaire de la Loire maritime, pour les secondes, il assure la desserte des vastes étendues de prairies qui bordent la rive du fleuve dans cette région». Mais les dévasements entrepris ne peuvent apporter de solution que momentanée. Au milieu du xx<sup>e</sup> siècle, l'envasement est tel que les bateaux ne peuvent sortir ou entrer qu'à certaines heures, entre la fin de la marée haute et le début de la marée basse. Le môle et les cales disparaissent peu à peu sous plusieurs centimètres de vase. À cette date, le bras de Loire, site de l'ancien «petit port» de La Côte, paraît condamné à disparaître.

Dans les années 1950, les «petits ports» sont condamnés. Cependant, leur souvenir perdure. Quarante ans plus tard, une vie nouvelle s'offre à beaucoup d'entre eux.

Le «petit port» aujourd'hui :  
objet de la reconquête du fleuve et des rives de l'estuaire  
et de valorisation patrimoniale

*Le constat d'un fleuve dégradé,  
peu accessible et au patrimoine méconnu*

Les années 1990 et le début des années 2000 marquent incontestablement un renouveau dans la perception, l'appréhension et l'approche des riverains, des élus et responsables institutionnels vis-à-vis de la Loire dans sa partie estuarienne. Jusqu'à cette période, dans la zone intermédiaire, d'une part, parce qu'il est le symbole d'une prospérité économique perdue,

et, d'autre part, parce que sa morphologie et son fonctionnement hydraulique ont été profondément remaniés, le fleuve est peu (ou mal) perçu, comme tombé en disgrâce et dans l'oubli ; à certains égards, il est presque devenu inhospitalier, étranger au reste du territoire dont il est déconnecté. Beaucoup de riverains méconnaissent la Loire, les «anciens» ne l'évoquant qu'au passé, regrettant sa beauté, son effervescence et la richesse qu'elle offrait du temps de leur jeunesse ; quant aux nouveaux habitants, ce territoire s'avère indéchiffrable, illisible, vide de sens et identitairement exsangue.

À partir de ce constat, une prise de conscience de la nécessité et de l'intérêt de la reconquête de l'ensemble du fleuve (la Loire, mais aussi ses rives et les marais en relation hydraulique avec lui,...) et de son fonctionnement est née. Rapidement, elle se renforce pour s'imposer de nos jours comme un dogme et un enjeu majeur de développement. Les décideurs locaux et les personnes en charge de l'aménagement et de la mise en valeur de ce territoire ont désormais pour ambition de renouer avec le fleuve, de se «réconcilier» avec lui, de comprendre l'évolution d'un paysage profondément transformé, de retrouver les traces d'une mise en valeur et d'activités anciennes, d'un patrimoine menacé et méconnu. Le fleuve est à nouveau au centre et au cœur de toutes les préoccupations.

### *Vers une globalisation et une politique de protection et la mise en valeur de l'estuaire de la Loire*

Cette prise de conscience à l'échelle estuarienne s'accompagne d'une démarche volontariste de la part des institutionnels. À partir du milieu des années 1990, une succession de plans et de programmes de planification voit progressivement le jour et affiche la volonté de l'État, de la région des Pays-de-la-Loire et des collectivités locales, d'intervenir en terme de protection et de valorisation de l'estuaire de la Loire. La richesse environnementale, mais également la qualité du patrimoine culturel, historique et ethnologique de l'estuaire deviennent des pierres angulaires du développement de cette partie du territoire «métropolitain». Citons notamment le plan Loire grandeur nature (PLGN) initié en 1994 (qui engage conjointement la région des Pays-de-la-Loire et l'État), le programme concerté pour l'aménagement, le développement et la protection de l'estuaire de la Loire (PCADPEL) lancé en 1997 et qui est à l'origine de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire qui pose clairement les orientations de l'État pour l'estuaire, le programme Rives de Loire de Nantes Métropole, le projet urbain nantais Île de Nantes ou bien encore le schéma de cohérence territorial (SCOT) de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire, document opposable qui trace, depuis mars 2007, à l'échelle des collectivités locales estuariennes, les grands traits de l'aménagement de ce territoire.

*La création d'outils  
pour la promotion du patrimoine estuarien  
en tant que levier de développement  
de la métropole Nantes / Saint-Nazaire*

Cette volonté clairement affichée est à l'origine de la création d'outils opérationnels destinés à promouvoir l'estuaire de manière globale et durable : l'association *Estuarium* a été créée en 1996 par la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) des Pays-de-la-Loire pour identifier, connaître et faire découvrir le patrimoine estuarien. Plus récemment, des événementiels comme *Estuaire Nantes <> St-Nazaire*<sup>9</sup> ou les *Rencontres du fleuve* ont véritablement impulsé et généré un nouvel élan et un intérêt sans précédent auprès du public pour la découverte du territoire estuarien autour des thèmes respectifs de l'art contemporain et de l'environnement (fig. 9).



Figure 9 – La parade nautique des vieux gréements lors des *Rencontres du Fleuve* 2006, à Cordemais.  
(Cliché *Estuarium*).

<sup>9</sup> Cette manifestation est une biennale ; à l'édition 2007 (750 000 visiteurs) doivent succéder celles programmées en 2009 et 2011.

### *Les «petits ports» en tant qu'objets de la reconquête du fleuve*

Pour les communes riveraines du fleuve, ce mouvement de reconquête se matérialise, entre autres, par la redécouverte du point de contact historique et identitaire avec le fleuve : le «petit port». Depuis le milieu des années 1990, plusieurs communes ou acteurs privés locaux, soucieux de valoriser leur histoire et leur patrimoine fluvio-maritime, ont entrepris d'en restaurer tout ou partie. Il s'agit alors de débarrasser les anciennes cales ou les quais de l'épaisse couche de vase qui les recouvre, de leur redonner (une seconde) vie, de les rendre accessibles. Le réaménagement des cales et autres infrastructures portuaires n'est généralement que la première phase d'une mise en valeur qui comprend également la création d'événements festifs locaux, organisés avec le concours de la population et des associations riveraines de plus en plus concernées et impliquées, qui se déclinent en autant de fêtes du port valorisant et racontant le site portuaire tel qu'il existait autrefois. Prenons quelques exemples :

– en 1994, la ville de Bouguenais et l'association *Les roseaux de Port-Lavigne* décide de réhabiliter Port-Lavigne et ses quais pour créer un



Figure 10 – Visite du port réaménagé à Port-Lavigne, dans le cadre d'*Estuaire 2007*.

(Cliché *Estuarium*).

cadre propice à la promenade. Plus largement, le projet *Pollen* a pour ambition de valoriser les espaces naturels et agricoles et de faire participer les habitants à la définition et réalisation des projets retenus. Dans ce cadre, un circuit-barques et un chemin des canotiers ont été ouverts au public en 2000. À cette occasion, la cale de 1882-1883 a été rénovée, l'ancien étier nettoyé et désensasé et un vannage a été construit afin d'assurer dans l'étier une hauteur d'eau suffisante à la navigation et ce de façon constante (fig. 10) ;

– à Lavau-sur-Loire, la fête du port est organisée chaque année depuis près de dix ans, initialement dans le cadre de la remontée du sel, événement qui faisait renaître la route du sel entre les marais salants de la presqu'île guérandaise, le port de Nantes et les ports plus en amont. *Estuaire Nantes* <> *St-Nazaire 2007*, avec l'installation de deux œuvres (l'une pérenne : l'observatoire de T. Kawamata ; l'autre éphémère : la réplique de la Maison du port, installée dans la Loire de J.-L. Courcoult) et la transformation de la Maison du port en crêperie-librairie ont fait de Lavau-sur-Loire un village portuaire très prisé ;

– dans le cadre du programme de Nantes Métropole *Rives de Loire*, en 2003, la municipalité de Couëron a réhabilité ses rives ainsi que le petit port de l'étier du Dareau. C'est un véritable espace public qui a été recréé directement en bordure du fleuve et qui participe, au même titre que l'événement festif organisé tous les deux ans sur site (*Couëron en fête*), à la réappropriation du fleuve par la population. À noter également la présence d'une œuvre pérenne d'*Estuaire 2007* à Couëron (l'œuvre *Did I miss something ?* de Jeppe Hein) ;

– à Saint-Jean-de-Boiseau, dans l'ancien village portuaire de La Télindière, l'association *Mémoire de Loire* (anciennement *Toue, Loire et traditions*) œuvre pour la découverte de ce port relique qui, autrefois, vivait de la Loire et possédait notamment un chantier naval spécialisé dans la construction de bateaux en bois (toues, « futreaux », etc.). Cette association rappelle que ce village de mariniers était animé par le trafic de denrées agricoles, le transport de bétail et la pêche.

Ce phénomène de réappropriation/renaissance/animation touche également les affluents de la Loire comme la Sèvre nantaise. Citons le cas de la cale Beautour (Vertou), dont l'embellissement et le réaménagement à des fins ludiques et de loisirs, vient à peine de s'achever ou bien encore le quai Léon Sécher à Rezé qui a accueilli en 2008 la 13<sup>e</sup> édition des *Fêtes du quai Léon Sécher*. Au-delà du lien social que ce type d'événements tisse et génère, ces diverses manifestations donnent du sens à des « friches » historiques et réaffirment l'identité fluviale des espaces bordiers de l'estuaire et de ses affluents.

### *Le cas particulier de Cordemais*

Cordemais est encore une fois un cas particulier. Le port de La Côte, situé dans un bras de Loire n'a pas disparu à l'image des autres «petits ports» et de nos jours, dans cette commune, l'activité portuaire connaît une certaine activité. Ces particularités s'expliquent par l'implantation d'une centrale thermique sur le site de l'île de La Calotte/Nation. Commencée en 1966, la centrale est opérationnelle en 1970. Pour les aménagements portuaires de Cordemais, ce grand équipement énergétique a deux conséquences. D'une part, sur la rive de la Loire, la centrale thermique aménage un appontement pour recevoir les barges chargées du charbon nécessaire à sa production, acheminées par voie fluviale à partir du terminal charbonnier de Montoir. D'autre part, les rejets d'eau de refroidissement de la centrale se font dans le bras de Cordemais. Ils permettent, par un effet de chasse d'eau, le curage et l'entretien du chenal qui mène à la Loire : les vases sont rejetées vers le fleuve. Le problème de l'envasement est résolu et l'accès au port est assuré dans de bonnes conditions de navigabilité et en toutes circonstances : le port de la Côte redevient opérationnel.

L'association des amis du port, créée en 1971, aide à sa renaissance. Dans les années 1970, elle redonne vie aux anciennes structures portuaires. À partir de 1984, l'appui financier de la commune lui permet de doter le port d'appontements flottants et d'une passerelle, les premiers pontons



Figure 11 – Le port de la Côte en 2006.  
(Cliché Xavier Trochu).

sont construits en aval de la passerelle, puis, dix ans plus tard, en amont. Entre 1992 et 1994, c'est l'environnement du port qui est mis en valeur avec la réhabilitation de la capitainerie – la maison du port –, et du restaurant, *L'ancre de marine* (fig. 11).

De nos jours, le port de la Côte est le seul parmi les «petits ports» estuariens à être accessible aux bateaux à toute heure dans des conditions de sécurité assurées. Aussi est-il en plein développement. En période hivernale, il est animé par une flottille d'une trentaine de bateaux de pêche qui se consacre essentiellement à la capture de l'alevin d'anguille : la civelle. Cordemais est le premier port civellier de la Loire. Pêchée autrefois pour servir à la fabrication de colle ou utilisée pour la fumure des terres, la civelle prend, dans les années 1970, une importante valeur marchande : la ressource se raréfiant et le marché s'ouvrant à l'international. De nos jours, elle est exportée, vivante, par avion principalement vers la Chine pour y être élevée puis vendue sous forme d'anguilles surtout sur le marché japonais (1 kg de civelles – soit 3 000 à 4 000 individus – permet la production d'environ 600 kg d'anguilles).

Une nouvelle activité nautique participe à l'animation du port le reste de l'année : la plaisance. En 1990, l'accent est mis sur la plaisance traditionnelle avec la naissance de l'Old-Yatching-Cordemais-Océan (OYCO). Grâce au concours financier de la municipalité et du conseil général de la Loire-Atlantique, il fait revivre *La Reine*, ancien «basse-indrais» célèbre pour ses exploits nautiques lors des régates qui avaient lieu sur la Loire comme sur l'Erdre entre 1920 à 1935. Reconstitué – à partir des plans réalisés en 1919 par George Lebeau, charpentier naval à Trentemoult – par le chantier L. Fouchard à Couëron, l'un des derniers chantiers traditionnels encore en activité dans l'estuaire, il porte le nom *La Reine de Cordemais*. De nos jours, une trentaine de bateaux de plaisance est régulièrement basée au port de la Côte, rejoint par une quinzaine d'autres qui s'y amarrent occasionnellement.

D'autres activités s'y ajoutent. Depuis août 2004, un port à sec permet d'entreposer jusqu'à 300 bateaux, dont la mise à l'eau et la sortie des embarcations se fait à partir de la cale aval du port actuel, réaménagée spécialement. De là, les bateaux sont transportés à quelques centaines de mètres en amont, non loin de l'ancien port Saint-Nicolas, pour y être stockés et entretenus.

Ce dynamisme justifie la construction de nouveaux aménagements en 2007 et 2008. Il s'agit de l'installation d'un nouveau ponton de 50 m (en plus des deux pontons existants longs l'un de 60 m et l'autre de 120 m), de la réalisation d'une cale de carénage écologique (récupération et retraitement des eaux de nettoyage), de l'embellissement des abords et de la réalisation d'un nettoyage des cales par rampe automatique. Ces travaux visent à rendre le port plus fonctionnel et plus convivial.



Ce rapide survol historique permet de dégager un élément majeur pour la compréhension de l'identité territoriale de l'estuaire de la Loire<sup>10</sup>. Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, les «petits ports» sont autant de carrefours entre voies fluviale et maritime, d'une part, et terrestres, d'autre part. Leur vitalité et leur dynamisme dépendent de leur arrière-pays, de l'exploitation de l'estuaire, et, à une époque où Nantes ne «domine» pas l'estuaire, ils sont autant d'avant-ports de Nantes. Au cours des XVII<sup>e</sup> siècle et XVIII<sup>e</sup> siècle, Nantes s'affirme comme port d'armement pour les destinations lointaines, Paimbœuf s'impose comme la rade d'accueil et de départ des navires et les «petits ports» s'insèrent dans l'aire portuaire nantaise. Ils sont des acteurs importants de la mise en valeur du territoire estuarien, lieu d'échanges polyvalents. Au XIX<sup>e</sup> siècle, certains d'entre eux se spécialisent dans tel ou tel trafic. À la fin de ce siècle et au XX<sup>e</sup> siècle, l'avènement de nouveaux moyens de communications et, surtout, les aménagements du lit de l'estuaire, changent radicalement les données. Les «petits ports» perdent leur accès au fleuve : ils sont condamnés et disparaissent, le port de La Côte à Cordemais étant l'exception. La rupture est majeure. Un paysage nouveau se met en place. Depuis 1990, certaines communes s'efforcent de rétablir ce lien avec le fleuve. S'agissant véritablement pour eux d'une seconde vie, à vocation patrimoniale et identitaire, ces «petits ports» deviennent des éléments-clés de ce contact. Ils sont souvent réhabilités dans le cadre de programmes de valorisation patrimoniale. De nos jours, ces initiatives locales sont relayées par de nouveaux supports<sup>11</sup> et événements majeurs à l'échelle de l'estuaire comme *Estuaire Nantes* <> *St-Nazaire* ou les *Rencontres du fleuve*.

Éric LEMERLE, Yves LE MAÎTRE et Alain GALLICÉ  
pour *Estuarium*

<sup>10</sup> Cet article fait suite à une première approche réalisée par LE MAÎTRE, Yves et LEMERLE, Éric, «Les «petits ports» de la Basse-Loire ou la «face cachée de l'estuaire»», dans LOÏC MÉNANTEAU et Alain GALLICÉ (éd.), *Pour une archéologie des estuaires, Æstuarium, Cultures et développement durable*, 5, 2004, coll. Les dossiers d'Ethnopôle, p. 285-314 ; et à une étude à caractère ethnologique restée inédite, *Éléments sur les pratiques et usages des «petits ports» de l'estuaire de la Loire du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, 2006, 617 p. comprenant, entre autres, une bibliographie exhaustive sur l'estuaire de la Loire, disponible auprès d'*Estuarium* à Cordemais (estuarium@wanadoo.fr), où l'on trouvera les références d'archives non signalées dans le présent article.

<sup>11</sup> ESTUARUM, *L'estuaire vu du fleuve de Nantes à Saint-Nazaire*, Nantes, Coiffard, 2007, 83 p.

*RÉSUMÉ*

Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, les «petits ports» sont des carrefours entre voies fluviale et maritime, d'une part, et terrestres, d'autre part. Leur vitalité dépend de leur arrière-pays, de l'exploitation de l'estuaire, et ils sont des avant-ports de Nantes. Au cours des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, Nantes s'affirme comme port d'armement pour les destinations lointaines, Paimbœuf s'impose comme la rade des navires et les «petits ports» s'insèrent dans l'aire portuaire nantaise. Ils sont des acteurs importants de la mise en valeur du territoire estuarien. Lieu d'échanges polyvalents, certains se spécialisent dans tel ou tel trafic au XIX<sup>e</sup> siècle. À la fin de ce siècle et au XX<sup>e</sup> siècle, les aménagements du lit de l'estuaire changent radicalement les données. Les «petits ports» perdent leur accès au fleuve : ils sont condamnés et disparaissent, Cordemais étant l'exception. La rupture est majeure. Depuis 1990, certaines communes s'efforcent de rétablir ce lien avec le fleuve. Les «petits ports» sont souvent réhabilités dans le cadre de programmes de valorisation patrimoniale, menés de nos jours à l'échelle de l'estuaire.