

L'estuaire de la Loire : un ancien golf parsemé d'îles et de ports...

A certaines époques l'emprisonnement de l'eau de mer sous forme de glace a entraîné une phase de régression marine, c'est-à-dire un abaissement du niveau marin. Il y a 10000 ans le niveau de la mer s'était abaissé de plus de cent mètres au-dessous du niveau actuel et le fleuve s'écoulait beaucoup plus bas.

À l'inverse, les périodes interglaciaires ont été l'occasion d'épisodes de transgressions, c'est-à-dire d'invasion des continents par l'eau de mer. Les côtes actuelles doivent leur aspect actuel à la dernière transgression, la transgression flandrienne, qui se terminera vers -2500 avant J.-C.

Dans l'estuaire, à la fin de la transgression flandrienne, le niveau marin était une dizaine de mètres inférieur à l'actuel. Des habitats néolithiques « submergés » à environ 5-7 m sous le niveau actuel de la Loire ont été découverts à Ancenis.

La fonte des glaces entraîna donc l'inondation de vastes zones continentales

A noter que la Brière est encore un élément du golfe qui constitue l'estuaire. Elle en sera ensuite isolée par un cordon vaseux.

Ensuite se produisit un colmatage par les alluvions fluviomarines de l'ensemble de l'espace estuarien accentué par les ouvrages artificiels et le creusement du lit navigable de la Loire.

Les petits ports Les ports d'étiérs

Leur histoire commence à peu près au



Le port de Lavau sur Loire au début du XXème siècle



Moyen Âge, dans les années 1050-1150, après la fin des invasions normandes. Ce sont de petits ports d'étiérs qui se situent sur chaque commune riveraine

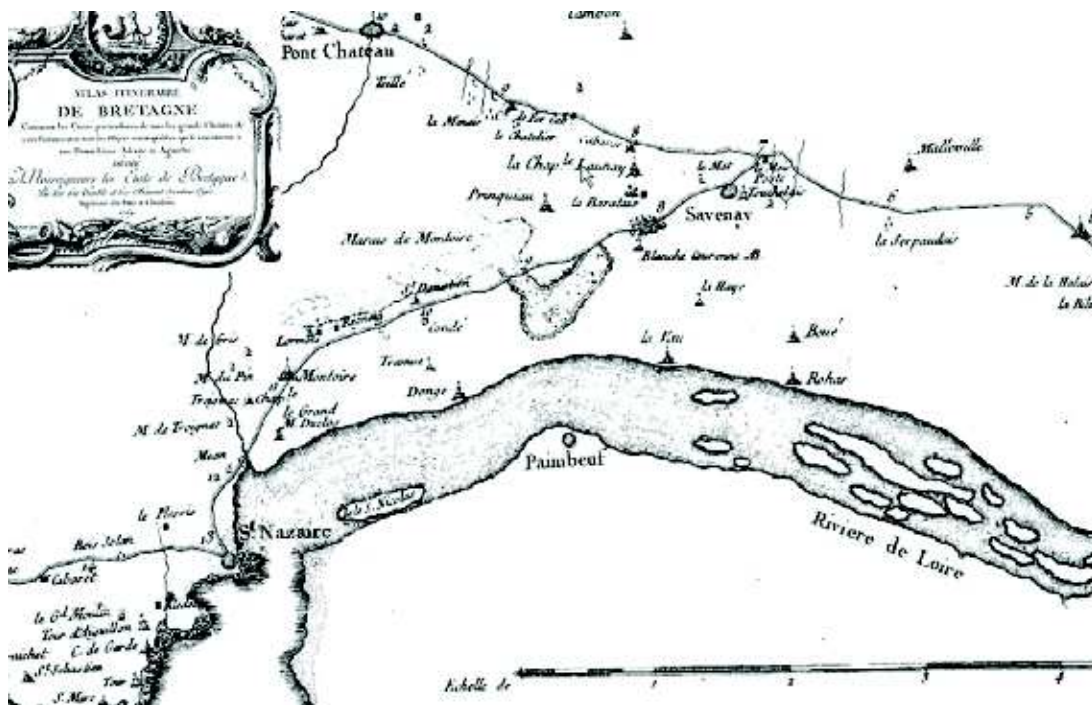
du fleuve entre Nantes et Saint-Nazaire ; on en trouve également en amont. Ils parsemaient toutes les rives de l'estuaire. Certains de ces ports sont aujourd'hui

absorbés entièrement par la terre. Ce sont des ports fossiles. Ceux qui ont gardé une activité réduite sont dits reliques, c'est la cas de Rohars ou Lavau sur Loire.



La carte des anciens petits ports d'estuaire

Ces abris qui étaient en fonds d'étiérs se sont déplacés depuis leur emplacement d'origine vers le lit navigable de la Loire, où il y avait plus de tirant d'eau au fur et à mesure du colmatage alluvionnaire et de l'augmentation de la taille des bateaux.



L'estuaire en 1769

A l'époque antique et au début du moyen âge l'accès à la Loire indispensable au commerce se fait à partir des avancées terrestres qui sont autant de petites îles et presqu'îles dans l'estuaire et l'espace marécageux.

Une image satellite de 1995 a permis aux chercheurs d'Estuarium d'établir une carte des limites alluvionnaires de l'estuaire de la Loire et de l'implantation des anciens ports (paléoports).

Leur activité, aujourd'hui oubliée, était d'une importance capitale pour l'économie de la région.

On constate que la plupart des sites portuaires anciens ne sont pas localisés sur les rives du lit estuarien actuel, rectifié et unique, mais bien au contact du lit majeur.

L'aménagement au XXe siècle

L'augmentation de la taille des bateaux et l'ensablement de l'estuaire vont obliger les autorités à trouver des solutions pour la remontée vers Nantes.

En 1867 la chambre de commerce de Nantes met à l'étude deux projets.

Le premier retenu consistera à créer un canal artificiel de Frossay au Pellerin, ouvert en 1892 et fermé dès 1913. C'est un échec.

Le second prévoit par endiguement et dragage de resserrer le lit du fleuve réduit à un chenal unique en l'ouvrant vers la mer.

En raison de l'échec du canal ce deuxième plan va rapidement être mis en chantier.

En 1903 une première loi de programmation visant l'aménagement de l'estuaire est lancée.



L'estuaire aujourd'hui

Elle consiste à mettre en application les études, nouvelles à l'époque, de l'ingénieur Lechalas qui avait préconisé d'ouvrir le chenal en entonnoir vers la mer. Cette loi permet en plus du dragage et du déroctage, d'endiguer la Loire du Pellerin à Paimboeuf afin de combler les bras secondaires. Entre 1900 et 1914 la profondeur du lit navigable va être multipliée par six.

Les théories de Lechalas seront donc pleinement confortées et reprises par la suite dans des estuaires du monde entier.

Mais dans la Loire elles vont précipiter la disparition des petits ports d'estuaire déjà menacés par l'envasement naturel.

Une évolution inéluctable

Malgré tous les aménagements la remontée de l'estuaire vers Nantes devient de plus en plus difficile.

Si l'existence de ce port stratégique en fond d'estuaire était justifiée dès

l'antiquité sous le nom de Portus Namnetum, le XXe siècle marque le déclin de son activité maritime.

Déjà Paimboeuf avait été un avant port nécessaire pour le débarquement des marchandises.

L'amélioration des routes et l'arrivée du chemin de fer vont précipiter l'abandon des petits ports devenus inutiles.

Lors de son voyage dans l'Ouest, en 1808, Napoléon descendit la Loire jusqu'à Saint-Nazaire et, d'après ses ordres, des ingénieurs furent chargés d'étudier les moyens d'améliorer la navigation de la Basse-Loire. Ils déclarèrent que la création d'un grand établissement maritime à Saint-Nazaire pourrait suppléer le fleuve défaillant.

Même si des travaux furent effectués sur nos petits ports d'estuaire au cours du XIXe siècle, leur sort étaient scellé et leur abandon inévitable.