

Nantes et la vallée de l'Erdre (1).

Dans sa «description de la rivière d'Erdre depuis Nantes jusqu'à Nort», E. Richer écrivait en 1820: «la rivière d'Erdre est célèbre à Nantes par les sites pittoresques qu'elle présente, par le commerce des denrées du Nord du département et par les promenades qui s'y font tous les jours. C'est l'un des premiers objets que l'on désigne à la curiosité des étrangers.» (2). Nous pouvons faire la même remarque en 1983, car si l'on excepte le commerce qui a complètement disparu, l'engouement pour la vallée de l'Erdre et ses paysages reste toujours aussi fort. Il suffit de longer le quai de Versailles vers midi et de regarder l'embarquement des passagers sur les grands bateaux de l'Erdre pour une croisière-repas...

Les cours d'eau, et l'Erdre en particulier, ont joué de tout temps un rôle important dans l'expansion nantaise mais selon les époques, *la ville et l'eau ont eu des relations plus ou moins étroites.*

C'est la confluence de l'Erdre et de la Loire qui fixe le site primitif de Nantes, centre gallo-romain. Dès le VI^e siècle, l'évêque Félix ordonne les premiers travaux d'aménagement sur l'Erdre (chaussées), pour limiter les parties marécageuses, faciliter la circulation, améliorer la défense de la cité. Jusqu'au XVII^e siècle, c'est la vallée de l'Erdre qui va constituer l'axe principal du développement de la ville: le tracé des enceintes s'appuie sur l'Erdre (l'enceinte du XIII^e siècle englobe le futur quartier Saint-Nicolas, l'enceinte du XV^e siècle permet la création du quartier du Marchix sur la rive droite de la rivière), et la voirie mise en place tient compte des possibilités de franchissement de la vallée. Quant aux activités économiques, elles sont directement liées à la

1 — Cette communication reprend certains éléments des travaux universitaires suivants:

BEDOS (N.), *Le rôle de la vallée de l'Erdre dans l'expansion de Nantes*. Mémoire principal du D.E.S., 1965, U.E.R. de géographie de l'Université de Nantes, 213 p. dactylographiées.

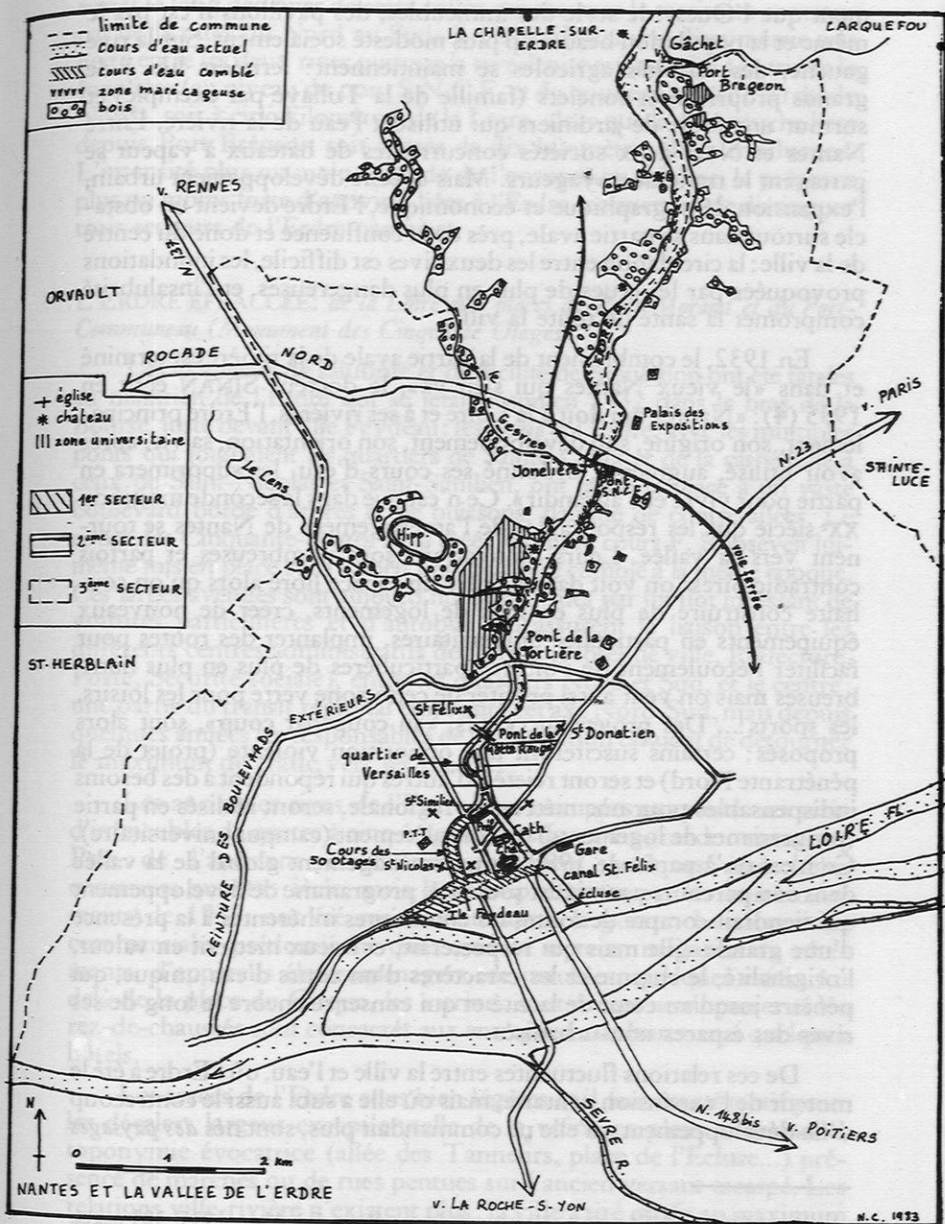
CROIX-BEDOS (N.), *La vallée de l'Erdre et Nantes*, in cahiers Nantais, n° 5 — janvier 1972. p. 5 à p. 79. U.E.R. de géographie — Nantes.

2 — RICHER (E.), *Description de la rivière d'Erdre depuis Nantes jusqu'à Nort* — Nantes, 1820, in 4°, 60 p.

présence du cours d'eau navigable mais aussi fournisseur d'énergie utilisée par les moulins (à blé, à papier) établis sur les chaussées (Barbin, Port-Communeau); le commerce du bois et des peaux venus du Nord du futur département permet le développement d'un artisanat florissant (charpentiers, tanneurs...), et l'eau au pouvoir blanchissant exceptionnel attire les blanchisseuses! (3).

Au XVIII^e siècle, l'expansion nantaise change de rythme et avec l'essor du commerce maritime, c'est vers l'Ouest, vers l'estuaire de la Loire que s'étendent les constructions, les équipements, les monuments, les ateliers et les entrepôts. L'Erdre subit le contre-coup de cet âge d'or nantais mais n'est plus le moteur du développement : des quais, des ports sont construits de la confluence (juste en face de l'île Feydeau) jusqu'à l'île de Versailles. Le commerce est quelque peu perturbé par les chaussées, les ponts étroits qui créent des ruptures de charges et provoquent une augmentation des frais de transport entre Loire et Erdre, entre le Nord du département et Nantes. Les chaussées seront détruites, les ponts reconstruits, mais ce qui va réactiver le commerce et donc provoquer un regain d'intérêt pour l'Erdre, c'est la création du canal de Nantes à Brest. Jusqu'en 1830, la navigation se faisait seulement de Nort à Nantes sur trente kilomètres : produits agricoles, bois, charbon (Languin), minerai de fer (Riaillé, Candé) arrivaient grâce à l'Erdre au cœur de Nantes. L'ouverture du canal élargit considérablement les relations nantaises puisque c'est toute la Bretagne qui est alors reliée à Nantes : le canal débute au ruisseau de Quiheix dont la confluence est située à vingt-deux kilomètres de Nantes, rejoint la Vilaine près de Redon, emprunte l'Oust, fait la jonction avec le Blavet et, par l'Aulne, atteint Brest. Nantes exporte sable, chaux, engrais, vins et reçoit en retour bois, fer, poteries. Des chalands empruntent le canal longé par un chemin de halage sauf en aval de Sucé : en 1869, un service de remorquage est inauguré pour pallier cette absence. Signalons que l'absence du chemin de halage et donc l'accès direct aux rives pour les propriétaires fonciers riverains seront à l'origine de nombreux conflits au XX^e siècle, tout en étant aussi facteurs de préservation du site de la vallée. Le commerce entretient tout au long des rives de l'Erdre, dans sa partie nantaise, des activités économiques : fabriques, entrepôts, ateliers de toute sorte et aussi de très nombreux chantiers navals. Au cours du XIX^e siècle également, des rues sont créées, des lotissements mis en place mais la partie Nord de Nantes se construit moins rapide-

3 — Tout le quartier de Barbin était célèbre pour ses blanchisseuses qui lavaient le linge des planteurs de Saint-Domingue! Aux XIX^e et XX^e siècles, c'est surtout le quartier Saint-Donatien qui regroupa les blanchisseuses. Voir RAGON (M.), *L'accent de ma mère*, éd. Albin michel, 1980.



ment que l'Ouest : le style des immeubles, des pavillons n'est pas le même et la population beaucoup plus modeste socialement. Sur la rive gauche, des activités agricoles se maintiennent : fermiers liés à de grands propriétaires fonciers (famille de la Tullaye par exemple) et surtout une foule de jardiniers qui utilisent l'eau de la rivière. Entre Nantes et Nort deux sociétés concurrentes de bateaux à vapeur se partagent le trafic de voyageurs. Mais avec le développement urbain, l'expansion démographique et économique, l'Erdre devient un obstacle surtout dans sa partie avale, près de la confluence et donc du centre de la ville : la circulation entre les deux rives est difficile, les inondations provoquées par les crues de plus en plus dangereuses, et l'insalubrité compromet la santé de toute la ville.

En 1932, le comblement de la partie avale de la rivière est terminé et dans « le vieux Nantes qui s'en va », le docteur SINAN écrit en 1935 (4) : « Nantes qui doit à la Loire et à ses rivières, l'Erdre principalement, son origine, son développement, son orientation, sa vie, après avoir utilisé, augmenté, ordonné ses cours d'eau, les supprimera en partie pour vivre et s'agrandir ». Ce n'est que dans la seconde moitié du XX^e siècle que les responsables de l'aménagement de Nantes se tournent vers la vallée. Leurs motivations sont nombreuses et parfois contradictoires : on voit dans l'Erdre un espace libre alors qu'on souhaite construire de plus en plus de logements, créer de nouveaux équipements en particulier universitaires, implanter des routes pour faciliter l'écoulement de voitures particulières de plus en plus nombreuses mais on veut aussi profiter de cette zone verte pour les loisirs, les sports !... Des projets successifs, « au coup par coup », sont alors proposés : certains susciteront une opposition violente (projet de la pénétrante Nord) et seront rejetés, d'autres qui répondent à des besoins indispensables pour une métropole régionale, seront réalisés en partie (programmes de logements) ou complètement (campus universitaire). Ce n'est qu'à partir de 1980 qu'un aménagement global de la vallée dans son parcours nantais est souhaité, programme de développement qui tiendrait compte de toutes les contraintes inhérentes à la présence d'une grande ville mais qui respecterait, et mieux mettrait en valeur, l'originalité, le charme et les caractères d'un cours d'eau unique, qui pénètre jusqu'au cœur de la cité et qui conserve encore le long de ses rives des espaces non-urbanisés.

De ces relations fluctuantes entre la ville et l'eau, où l'Erdre a été le moteur de l'expansion nantaise, mais où elle a subi aussi le contrecoup d'un développement qu'elle ne commandait plus, sont nés *des paysages*

4 — SINAN (A.) *Le vieux Nantes qui s'en va*, Paris, Ed. May, 1935, 303 pages.

variés le long des rives de cette vallée qui traverse le territoire communal de Nantes du Nord au Sud : il y a d'ailleurs une dissymétrie très nette entre les deux rives puisque la rive droite est nantaise à partir de la Jonelière (au niveau du pont S.N.C.F. et du nouveau pont de la rocade Nord), soit à cinq kilomètres de la Loire, alors que la rive gauche l'est depuis Port Brégeon soit à près de dix kilomètres de la confluence. L'intensité plus ou moins grande de l'occupation urbaine, la présence plus ou moins forte d'activités liées à l'Erdre, permettent de distinguer trois secteurs de l'Erdre nantaise.

L'ERDRE EFFACÉE : *de la Loire aux places du Pont-Morand et du Port-Communeau (Monument des Cinquante Otages).*

Les exigences de salubrité et de facilité de circulation ont été fatales au maintien de l'Erdre qui se jetait jusqu'en 1932 dans le bras de la Bourse, juste devant l'île Feydeau : les quais et l'Erdre, avec les multiples ponts qui joignaient les quartiers de Sainte-Croix et de la cathédrale à ceux de Saint-Nicolas et Saint-Similien, ont laissé la place à un vaste boulevard bordé d'arbres et de buissons, flanqué de contre-allées. Le cours des Cinquante-otages ainsi créé, rejoint le cours F. Roosevelt lui-même mis en place sur l'ancien bras de Loire comblé à la même époque. Ces larges avenues sont aujourd'hui parcourues par un flot incessant de voitures particulières et d'autobus qui assurent la liaison entre les différents centres administratifs de la ville (Hôtel de ville, Préfecture, Poste, Sécurité sociale), entre les quartiers Nord et Sud, et le centre ; une partie du transit régional emprunte cet axe Nord-Sud, mais depuis quelques années les responsables de la circulation essaient de détourner le maximum du trafic vers les rocades.

Les anciennes rives de l'Erdre sont occupées par toute une série d'immeubles de quatre à cinq étages, massifs et sans grande originalité. Près de l'ancienne confluence subsistent quelques immeubles construits au XIX^e siècle, mais beaucoup détruits par les bombardements de 1943, ont été reconstruits après la guerre. Les fonctions commerciales prédominent dans tout ce secteur : magasins de vêtements, d'appareils électroménagers, de meubles, quelques cafés. Au delà de la place du Cirque, les vitrines sont moins nombreuses et les rez-de-chaussée sont consacrés aux entrepôts, aux bureaux, à quelques hôtels.

Les traces de l'Erdre sont bien légères et il faut être attentif pour les déceler : largeur exceptionnelle de la voirie en plein centre-ville, toponymie évocatrice (allée des Tanneurs, place de l'Ecluse...) présence de marches ou de rues pentues sur l'ancien versant escarpé. Les relations ville-rivière n'existent plus : la ville a tiré profit au maximum

de l'ancienne vallée mais le cours d'eau, détourné par un canal sous les cours Saint-André et Saint-Pierre près de la cathédrale, a disparu. Après son parcours souterrain, l'Erdre rejoint le canal Saint-Félix et la Loire: une écluse maintient les eaux à 4,08 m au-dessus de la Loire à l'étiage, et donne donc à l'Erdre les caractères d'un cours d'eau «suspendu» au-dessus de la Loire.

L'ERDRE BANALISÉE: *du Pont Morand au Pont de la Tortière*

La présence de l'Erdre coulant à l'air libre, les cales et les quais qui la bordent presque complètement jusqu'au Pont de la Tortière pourraient laisser croire qu'une large place est laissée à l'eau jusqu'au cœur de la ville. En réalité, si on analyse de près l'occupation des rives, les équipements et aménagements, la vallée de l'Erdre apparaît dans ce secteur comme un espace convoité par les citadins à la recherche de terrains pour construire, d'axes de circulation pour les voitures. A part quelques travaux récents qui soulignent une recherche pour mettre en valeur cet atout que représente en plein centre-ville une coulée d'eau et de verdure de cette importance, toute une série d'indices montrent une désaffection à l'égard de la rivière et de sa vallée qui devient alors un espace «banalisé» où les caractères originaux sont abandonnés.

La fonction commerciale a complètement disparu. Depuis 1977, tout le trafic a été reporté sur le seul canal Saint-Félix en aval du tunnel: quelques dépôts de sables se sont maintenus sur le quai de Versailles jusqu'en 1979, puis ont été supprimés. Le transport de sable de Loire concerne aujourd'hui une seule entreprise de neuf salariés: par an, 150 000 tonnes de sable transitent sur les quais du canal Saint-Félix. L'Erdre ou plus exactement le canal de Nantes à Brest n'offre plus d'intérêt à cause de sa vétusté et les limites de charge très faibles: 100 tonnes sur le canal, 200 tonnes sur l'Erdre canalisée, et 225 tonnes sur le canal Saint-Félix. Les écluses nombreuses et petites ne permettent pas non plus l'écoulement d'un trafic important. Seules quelques péniches empruntent aujourd'hui l'Erdre: elles rejoignent les chantiers navals MERRE à Nort pour réparation et entretien. Les péniches neuves qui veulent regagner la Loire, doivent être ou de faible tirant d'eau, ou bien coupées en morceaux de 50 m sur 7 pour pouvoir passer le tunnel! Rappelons qu'en 1965, le trafic était de 600 000 tonnes dont les trois-quarts étaient constitués par le trafic urbain entre le quai de Versailles et la Loire.

Ce qui contribue à accentuer cette impression d'abandon de la rivière, c'est aussi toute une série de bateaux amarrés depuis plusieurs mois et pour certains, plusieurs années, le long des quais Ceineray et de Versailles.

Les activités artisanales et industrielles liées à la présence de l'eau, au commerce ont cessé ou ont été déplacées vers d'autres secteurs. Plus de chantiers navals ! Les laveries industrielles, vingt-cinq ans après les bateaux-lavoirs, ont fermé leurs portes ! Les imprimeries sont parties vers des zones industrielles mieux équipées.

Le seul intérêt que l'on semble reconnaître à la vallée de l'Erdre, c'est d'offrir des espaces constructibles, des aires de stationnement et des axes de dégagement pour la circulation automobile. Il faut d'ailleurs distinguer plusieurs secteurs et surtout opposer rive droite et rive gauche à propos de l'essor des constructions et du développement du trafic routier. Sur la rive droite, où l'Erdre a été complètement canalisée depuis le quai de Versailles jusqu'au boulevard Van Isemghem et est longée par une voirie reliant le Pont Morand au Pont de la Tortière, les conditions foncières et les équipements se prêtaient mieux aux opérations immobilières. Peu à peu, les entrepôts du quartier de Versailles, les maisons hétéroclites du quartier Saint-Félix anciennement faubourg Barbin, les pavillons des coteaux bordant le boulevard Van Isemghem, sont détruits et remplacés par un front d'immeubles de sept à huit étages, de haut standing. Ce mur de béton qui masque complètement l'ancienne structure de l'habitat étagé le long du versant, est tout à fait comparable à ce qui s'est passé dans certaines stations balnéaires en front de mer.

Par contre sur la rive gauche, et surtout en amont du pont de la Motte Rouge, le manque d'équipements (pas de réseau d'égouts, pas de voies longeant la rivière), et les rues en cul de sac perpendiculaires à la rivière ont freiné l'expansion urbaine. Certes quelques immeubles isolés ont été construits, mais on retrouve un versant très verdoyant, une végétation de roseaux, le long de la rive, une vallée à peine touchée par l'urbanisation semble-t-il. En 1972, le projet d'une « pénétrante », autoroute qui aurait drainé toute la circulation du Nord de Nantes vers le Sud, et qui aurait donc complètement changé l'aspect de cette rive gauche, provoqua une série de manifestations et fut abandonné. Pour le moment aucun aménagement n'est lancé dans ce secteur mais il est révélateur de voir grimper le prix des maisons depuis 1981.

Pourtant, des signes existent dans tous ces quartiers longés par l'Erdre et qui se situent à l'intérieur de la ceinture des boulevards donc très proches du centre, signes qui montrent un renouveau dans les rapports entre les aménageurs et le cours d'eau, un regain d'intérêt pour mettre en valeur l'Erdre.

Pour que les Nantais profitent le plus possible des charmes de la rivière une promenade agrémentée de massifs de fleurs et de plantations d'arbres a été aménagée le long du boulevard Van Isemghem

séparant nettement circulation automobile et piétonnière. De même, l'île de Versailles est en cours de transformation pour devenir un parc de détente.

Si le trafic commercial a disparu, les promenades sur l'eau connaissent un bel essor. Depuis 1950, l'armement LEBERT-BUISSON amarre ses bateaux sur le quai de Versailles. Cette entreprise qui avait un chiffre d'affaires de 1,4 million de francs en 1977, atteint, en 1982, 12 millions! Elle emploie quarante-sept salariés et, sur cinq bateaux, transporte 110.000 passagers par an qui profitent d'une croisière commentée sur l'Erdre de Nantes à Sucé. Certains bateaux sont équipés en restaurants.

Le trafic fluvial plaisancier progresse également d'année en année: d'après un comptage fait à l'écluse de Quiheix, 308 bateaux empruntaient le canal de Nantes à Brest en 1975, 821 en 1980. Ce trafic pourrait être amélioré s'il y avait un meilleur fonctionnement des écluses: ainsi l'écluse à la confluence de la Loire ne fonctionne pas en août, l'éclusier étant en vacances! De plus le rattachement avec l'ensemble des canaux bretons est perturbé depuis la construction du barrage de Guerlédan.

Depuis quelques années un habitat sur l'eau apparaît: il s'agit d'anciens bateaux aménagés (péniches, bateaux-lavoirs) mais aussi d'expériences originales créées par des architectes voulant mettre en valeur toutes les possibilités de l'eau.

Au total, ce second secteur apparaît bien hétéroclite: toute une partie a été l'objet d'un aménagement anarchique, sans intervention des pouvoirs publics, privilégiant les constructions privées et la circulation automobile. La rive gauche a été en grande partie préservée et offre encore des possibilités pour un aménagement global respectant l'originalité de la vallée, coulée verte au milieu de la ville. Enfin quelques éléments sont mis en place pour utiliser au mieux le cours d'eau et pour le mettre en valeur.

L'ERDRE EN LIBERTÉ: *du pont de la Tortière aux limites septentrionales de la commune nantaise*

A partir du pont de la Tortière, la ville desserre son emprise sur la vallée: les quais disparaissent, les rives s'écartent, le cours d'eau reprend de l'ampleur, la végétation l'emporte sur l'habitat. Tout ce secteur a été préservé de l'urbanisation jusqu'aux années soixante de notre siècle pour deux raisons essentielles: l'absence de chemins de halage n'a pas permis l'accès libre aux rives, et a donc interdit les constructions sauvages; les rives ont été « colonisées » aux XVIII^e et

XIX^e siècles par des grands domaines avec châteaux, résidences de détente pour les bourgeois et commerçants nantais, ou habitations principales de familles nobles. Ces domaines ont constitué des réserves d'espaces qui ont pu être utilisées pour de grands équipements lorsque cela s'avéra nécessaire. Dans ce secteur, rive droite et rive gauche peuvent être également opposées.

La rive droite a été équipée à partir de 1961, en zone universitaire, en profitant d'une succession de belles propriétés depuis la Tortière jusqu'à la Jonelière. Un effort a été fait pour préserver les rives et les bâtiments administratifs, les instituts, les écoles supérieures se cachent derrière les bosquets d'arbres. Peu à peu le quartier universitaire devient aussi un quartier résidentiel avec constructions d'immeubles et de pavillons. Quant au vieux village de la Jonelière, lieu traditionnel de loisirs pour les Nantais, il se transforme peu à peu avec la mise en place d'immeubles de haut standing et l'accès aux rives devient plus difficile.

La rive gauche offre encore de vastes espaces disponibles. Les structures foncières juxtaposaient les grands domaines entourées de fermes ou de métairies et les villages, petits ports, le long de l'Érdre. Quelques activités agricoles subsistent, polyculture et maraîchage, mais les contraintes liées au développement de la ville sont de plus en plus gênantes (passage de l'égout par exemple). Des opérations immobilières ont été mises en place le long de l'Érdre : à la Trémisnière, à Port Boyer, à l'Eraudière. Il n'y a pas eu vraiment de politique de réserves foncières mais plutôt des équipements au coup par coup. Ainsi certaines opérations réalisées en pleine nature ont été coûteuses sur le plan financier (Chantrerie par exemple). Des promoteurs privés ont également mis en place des immeubles luxueux, profitant de l'accès direct à la rivière (Port Durand) : certains particuliers ont fait construire des résidences (Belle-Isle) avec gares d'eau privées. Sur le plan sportif, ou tout simplement pour les loisirs, il y a beaucoup d'installations sauvages, qui ne respectent pas les règlements. Depuis 1980, la mairie met en place une promenade qui doit longer toute la rive gauche depuis Gachet jusqu'à la Tortière, en passant par une série d'équipements comme le parc de la Chantrerie, celui de la Beaujoire. C'est une réalisation intéressante qui permet le libre accès de tous à la rivière, tout en profitant des charmes de la vallée.

Finalement, on retrouve dans tout ce secteur, une vallée presque intacte, qui constitue encore, au moins sur la rive gauche une réserve importante d'espace, et qui offre de nombreuses possibilités pour les loisirs et la pratique des sports liés à l'eau.

*

**

Depuis 1980, un projet d'aménagement global des rives, pour faire de l'Erdre dans Nantes un véritable port de plaisance, a été proposé. Ce projet a été critiqué dans la mesure où il n'était pas assez ambitieux, donnant à l'Erdre un rôle passif alors que certains voudraient que l'Erdre redevienne le moteur de l'expansion, le pôle d'animation dans la ville.

Au delà des limites communales nantaises, l'influence de l'Erdre sur la ville existe encore : jusqu'à Sucé, la vallée est en effet admirable avec ses coteaux plus ou moins escarpés, la succession des châteaux ou des belles demeures, les anses formées par l'arrivée des petits affluents qui élargissent soudain la vallée. La navigation de plaisance, les sports nautiques, la pêche, les promenades peuvent être pratiquées facilement aux portes même de la ville. Après la Chapelle-sur-Erdre et Carquefou, Saint-Mars-du-Désert, Sucé, connaissent le phénomène d'urbanisation avec l'arrivée de Nantais qui viennent habiter ces communes tout en continuant à travailler à Nantes. Dans ce mouvement de péri-urbanisation, l'Erdre constitue un atout indiscutable.

L'Erdre, axe prioritaire pour le développement de Nantes, impulsant activités et paysages de la ville, puis axe secondaire ayant surtout une fonction économique, a été ensuite délaissée. On a voulu banaliser ce cours d'eau, en exploitant seulement les réserves d'espaces qu'il possédait, pour la construction et la circulation automobile. Dans bien des villes européennes, les responsables ont su réaliser un équilibre harmonieux et séduisant entre les contraintes liées au développement d'une grande ville et les avantages économiques, esthétiques, offerts par une voie d'eau. Il serait dommage qu'une telle solution ne puisse être trouvée pour l'Erdre et Nantes.

Nicole CROIX