



Réflexion collective initiée par le CLD dans le souci de la meilleure intégration possible

Soumission d'une « variante » complémentaire au pré-projet du réaménagement du seuil de Bellevue

L'intervention essentielle du « programme de reconquête du lit de la Loire entre Les Ponts-de-Cé et Nantes » est le réaménagement du seuil de Bellevue détourné en 1976 tant son rôle était déterminant pour le maintien de la ligne d'eau de « l'estuaire amont » et pour assurer une transition avec l'estuaire aval fortement endigué et surcreusé. Un aménagement reposant sur le principe d'un chenal artificiel resserré sur une longueur de 1300 m et comportant quatre paliers dégressifs est à l'étude pour permettre une perte de charge sédimentaire et un relèvement de la ligne d'eau de l'ordre d'un mètre aux étiages de basse mer, tout en respectant un cahier des charges prescrivant en particulier :

- la non aggravation des crues ;
- le passage des poissons migrateurs ;
- un mouillage minimal d'un mètre pour la navigation.



Le CLD et les riverains attachés au patrimoine fluvial se félicitent de la décision de réaménager le site de Bellevue, une « réparation » demandée depuis près de quarante ans. Le pré-projet présenté est ingénieux et répond aux nécessités de blocage des sédiments et de relèvement de la ligne d'eau, même si, selon le dicton, « on ne fait pas d'omelette sans casser les oeufs ». Ceci vaut pour ce projet d'aménagement qui implique un gros volume d'enrochements pour calibrer le chenal et réaliser les nombreux tenons, d'où son caractère très artificiel devant le village de « Bellevue » (au nom évocateur) malgré l'immersion des ouvrages hors périodes d'étiages et basses mers. Le pré-projet interroge sur plusieurs points : l'abandon du seuil historique, les conséquences au niveau du port et de l'accès au chenal, la rapidité relative de la transition et ses effets pour la navigation, les connexions de sortie des bras de Thouaré et Clémentine, l'absence d'amélioration pour le bras de l'île Héron et donc pour le Boireau et le marais de Goulaine... Sans à-priori et sans surtout remettre en cause ce réaménagement essentiel, le CLD s'est interrogé sur le pré-projet, ses avantages, ses inconvénients, avec la préoccupation d'assurer dans toute la mesure du possible :

- la préservation du site, du cadre de vie et des usages : seuil historique, village et port de Bellevue, accès au fleuve ;
- la sinuosité caractéristique du chenal pour favoriser le fonctionnement hydro-sédimentaire ;
- le libre débouché des bras des îles de la Chênaie et de Clémentine ;
- l'amélioration des connexions du bras de l'île Héron, du Boireau de St Sébastien, du canal du marais de Goulaine ;
- une transition amortie et progressive de la marche amont-aval pour faciliter le passage des poissons migrateurs et des bateaux adaptés au fleuve, réduire les érosions, limiter la force de l'onde de marée.

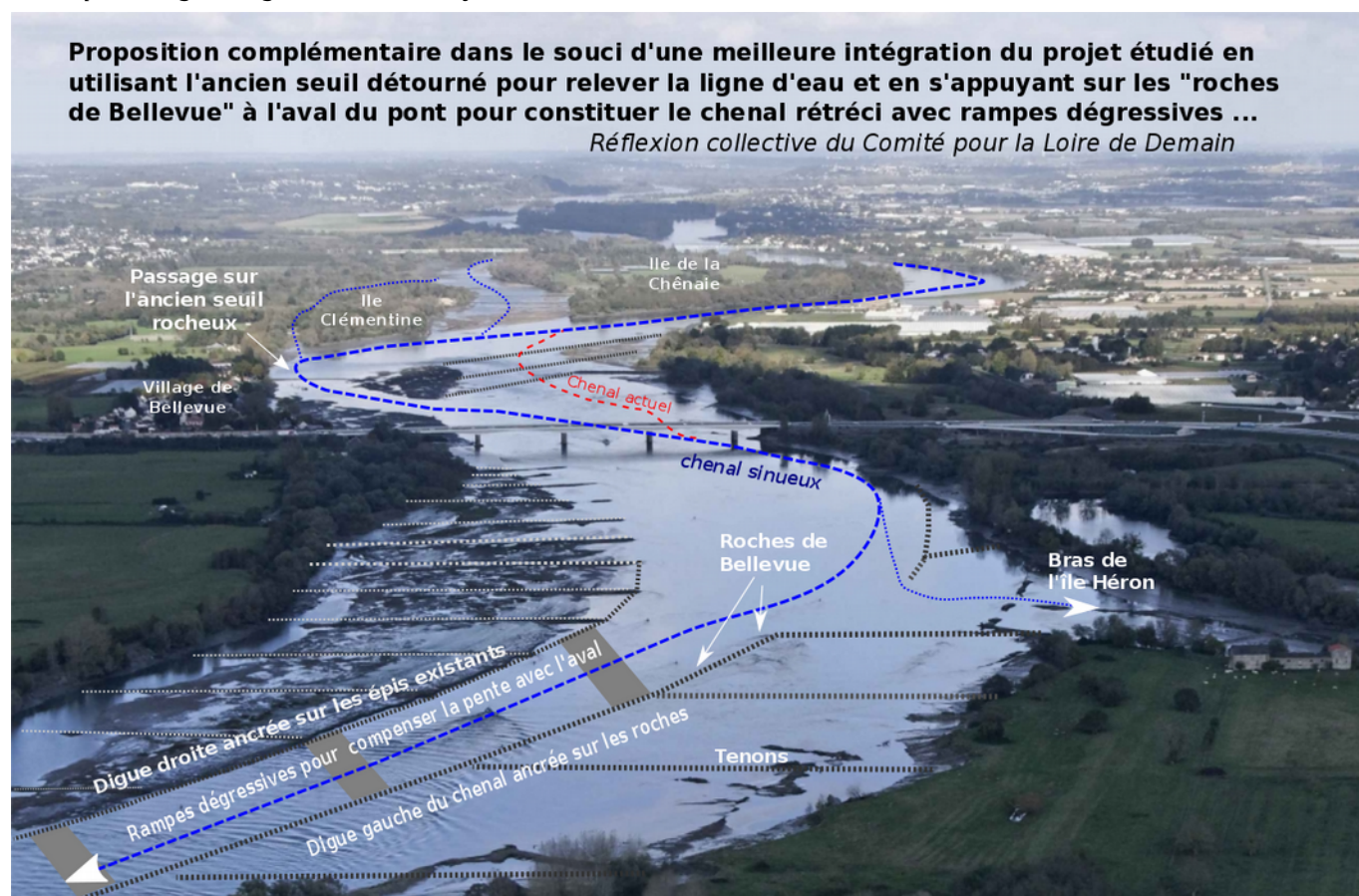
Sur la base du pré-projet, le CLD a recherché avec des acteurs locaux (riverains, pêcheurs, élus, associations) des variantes mieux intégrées s'appuyant en particulier sur la géologie locale, déterminante sur ce secteur, marquée par l'affleurement rocheux en amont du pont correspondant au seuil historique et par les roches de Bellevue à l'aval, dans son prolongement. Cette réflexion est engagée depuis le 31 août 2015, jour de la visite d'observation organisée par le CLD

sur les sites d'Oudon à bord de la Luce et de Bellevue à bord du Lory III. C'est au cours de cette dernière visite, par un débit d'étiage de 150 m³/s et une grande marée de coefficient 114, que le pilote et pêcheur professionnel, Claude Janin, a fait découvrir aux différents invités les roches de Bellevue, émergeant à ce moment au milieu du chenal à l'aval du pont, à la hauteur de l'île Héron. Ces roches méconnues étaient en fait confondues par la plupart avec le seuil rocheux amont.

L'idée née de la réflexion collective

De ces observations et de ces échanges est sortie une idée simple et complémentaire, presque évidente, celle de réutiliser l'ancien seuil historique passant sur l'affleurement rocheux en rive droite devant le village de Bellevue et d'adapter à cette cote de référence* le principe étudié de chenal resserré avec rampes dégressives à l'aval du pont en s'appuyant sur la ligne des « roches de Bellevue » au droit de la tête de l'île Héron.

* Le point haut du seuil de Bellevue relevé en 1974 était situé à $-0,90$ m NGF69 (cf annexe 4). Le zéro de l'ancienne échelle de Bellevue, situé à l'aval de la crête du seuil, est à la cote $+0,74$ m NGF69, soit près de 1,60 m plus haut.. A noter qu'une digue longitudinale était déjà ancrée à l'aval sur les "roches de Bellevue" en 1847 avant la chenalisation...



Quels seraient les avantages présumés ?

- Une longueur de transition doublée :

* L'espace de transition atteindrait plus de 3 km (au lieu de 1800 m dans le pré-projet), comprenant le passage sur le seuil historique, l'espace intermédiaire et l'aménagement aval avec son chenal resserré et ses rampes successives, jouant le rôle de second seuil tout en amortissant la pente amont-aval. Cette augmentation de la transition et le passage sur deux seuils distants devraient logiquement atténuer les effets du courant et les érosions au bénéfice de la navigation et des poissons migrateurs. Les piles du pont de Bellevue seraient moins exposées et retrouveraient les conditions existantes avant le détournement du seuil au lieu de se situer juste à l'aval du chenal endigué et de ses turbulences.

- Une accentuation de la sinuosité :

* Cette configuration permettrait de créer deux inflexions allongeant le parcours de plus de 10 % et de conserver ainsi les caractéristiques hydrologiques du fleuve : ceci atténuerait la pente, augmenterait les frottements latéraux et favoriserait la formation typique de dépôts de sable entre ces sinuosités. Guidé par des duits de type chevrettes, le chenal passerait donc d'abord en rive droite sur l'affleurement rocheux de l'ancien seuil en suivant la courbe naturelle, en rive gauche à l'aval du pont, puis de nouveau en rive droite au-delà de la ligne des « roches de Bellevue ».

- Un volume d'enrochements plus faible :

* Les enrochements devraient être limités aussi bien en amont du pont du fait du passage sur le haut fond du seuil historique en bordure de rive, qu'en aval par l'utilisation de la ligne des roches de Bellevue et du réseau d'épis en place pour calibrer le chenal resserré. Des ouvrages dégressifs seraient à prévoir dans le bras de l'île Héron à l'aval de la connexion avec le Boireau de St Sébastien pour ne pas le transformer en dérivation à fort courant. Une étude géologique a été commandée au BRGM avec sondages géophysiques dans le cadre du programme de reconquête pour avoir une

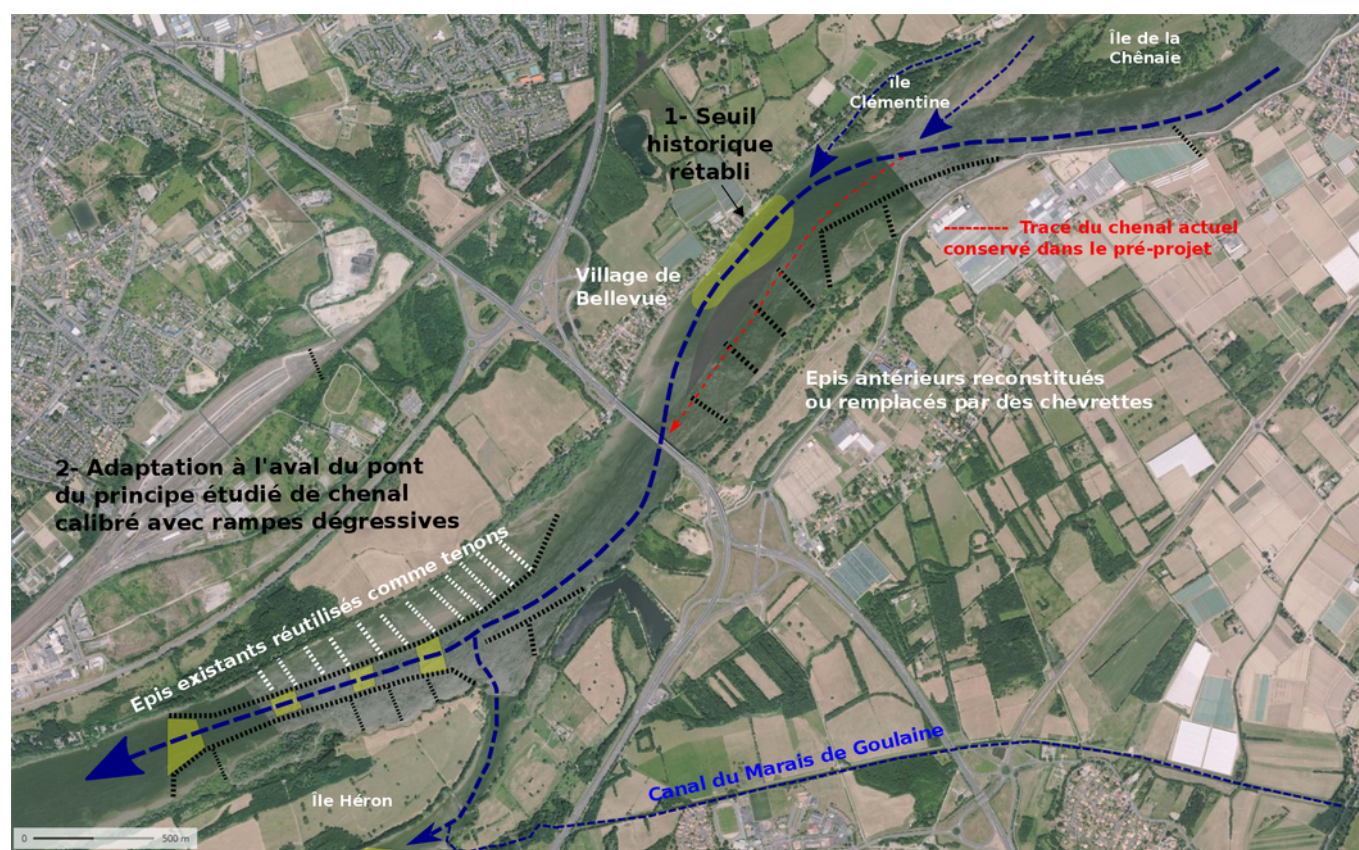
meilleure information sur le profil du socle rocheux de l'ancien lit (paléolit). Il serait fort intéressant de connaître ce profil à l'aval du pont pour en tenir compte dans les aménagements projetés (il est probable en effet que les roches de Bellevue sont le prolongement du même affleurement constituant l'ancien seuil à l'amont du pont, à confirmer par des sondages).

- Une meilleure connexion des différents bras, du Boireau et du canal du marais de Goulaine :

* La réutilisation du seuil de Bellevue permettrait le libre débouché des bras de Thouaré et Clémentine sans aucun aménagement perturbant, et la réalisation du chenal resserré à l'aval du pont devrait permettre une remontée importante de la ligne d'eau d'étiage au profit du bras Héron, du Boireau de St Sébastien et du canal de Goulaine qui y débouche.

- Une meilleure intégration au site de Bellevue, au village, au port, aux usages traditionnels et touristiques :

* Le simple fait de conserver le passage sur ce seuil rocheux emblématique redouté des marins pour ses rapides et alors considéré comme la "frontière" entre le fleuve et l'estuaire maritime, est déjà en soi d'un grand intérêt pour le patrimoine ligérien. Il l'est aussi pour le cadre de vie de ce village des bords de Loire très fréquenté aussi bien par les Lucéens que les Nantais depuis la Prairie de Mauves (pistes piétonnes et cyclistes). Tout ce qui fait l'attrait du site, paysage, usage du port et accès au chenal, pêche et canotage, terrasses des cafés... bénéficierait du rétablissement de l'ancien seuil plutôt que d'un ouvrage totalement artificiel.



Croquis représentant la variante du réaménagement de Bellevue soumise par le CLD avec passage sur l'ancien seuil en amont du pont et réalisation du chenal resserré avec rampes dégradées à l'aval sur le principe du pré-projet étudié.

Demande d'étude comparative

Compte tenu de la meilleure progressivité et de son intégration au patrimoine, aux usages, à la géologie locale et à l'hydrologie du fleuve, nous soumettons modestement, mais avec espoir, cette idée de principe aux techniciens pour que soient étudiés la faisabilité, l'efficacité et le coût de cette variante complémentaire en comparaison avec le pré-projet présenté en 2013, avec toute liberté pour l'améliorer et l'adapter au profit du fleuve ! Cet aménagement lourd et capital marquera durablement le site de Bellevue et le cours amont. Sous la maîtrise d'ouvrage de VNF, le maître d'oeuvre chargé de la réalisation (EGIS EAU - CNR) doit maintenant poursuivre les études pour concrétiser les objectifs en se référant au pré-projet mais avec la liberté de le faire évoluer.

Le moment est donc opportun (et ultime) d'étudier toutes les possibilités avant modélisation sur maquette hydraulique, « sinon cela serait une lacune » (dixit un technicien concerné). Il va de soi que nous ne pourrions accepter sereinement le caractère artificiel du pré-projet présenté que si la solution mieux intégrée de réutiliser l'ancien seuil et d'adapter le chenal resserré à l'aval en s'appuyant sur les roches de Bellevue s'avère irréalisable ou inefficace après étude comparative... Outre les bénéfices escomptés déjà précisés, le rétablissement du passage sur le seuil historique est aussi à notre avis la meilleure base pour tendre à retrouver progressivement les conditions hydrologiques et la ligne d'eau des années 1970, l'objectif prioritaire. Les risques d'inondation dans ce secteur ne seraient donc pas aggravés par rapport à cette période où déjà le niveau d'étiage s'était abaissé de plus de 2 m depuis 1900.



Vue panoramique vers l'amont prise du pont de Bellevue le 2 septembre 2015 à l'étiage de basse mer. A gauche, le village de Bellevue et l'ancien chenal sinueux contournant l'îlot rocheux ; à droite, la bouée rouge délimitant la bordure du nouveau chenal passant maintenant en rive gauche (donc à droite sur la photo !).



Le village et l'ancien chenal contournant l'îlot...



Vue du pont vers l'aval : le réseau d'épis en rive droite pouvant être réutilisé pour ancrer la bordure du chenal resserré ; au fond à gauche, le bras de l'île Héron...



La cale abreuvoir et des bateaux au mouillage devant le village de Bellevue...



Une des roches de Bellevue émergeant au milieu du chenal à l'étiage et à fort coefficient de basse mer...

Comité pour la Loire de Demain .
pour contribuer au rééquilibrage du fleuve
loire-de-demain-4449@orange.fr
www.loire-de-demain.fr



VIVE LA LOIRE ARMORICAINE !
« OUVRONS-LUI LES BRAS... »

Annexes (téléchargeables sur le site du CLD)

Annexe 1 : Coupe transversale au niveau du pont de Bellevue (F. Ottman)

Annexe 2 : La section de Bellevue en 1847 (Carte du chemin de fer entre Orléans et Nantes – Charpentier - BnF)

Annexe 3 : Le détournement de Bellevue en 1976

Annexe 4 : Les cotes du fond du chenal au seuil de Bellevue en 1974

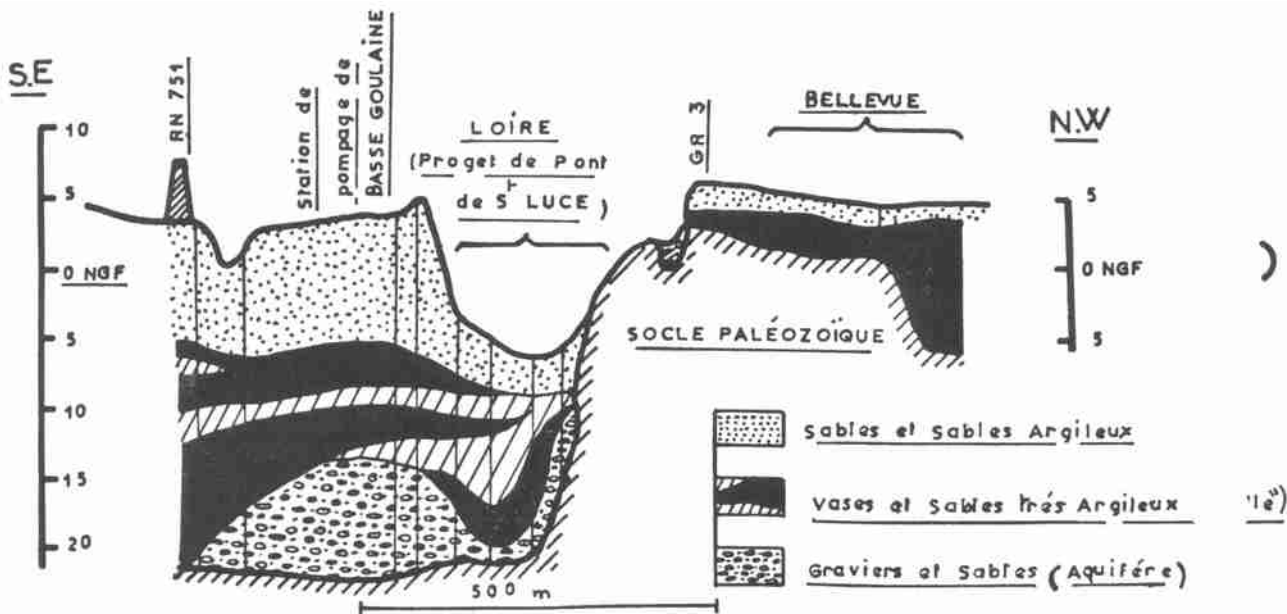
Annexe 5: Le secteur stratégique de l'île Perdue et de l'ancien seuil de Château-Guy

Soumission d'une « variante » complémentaire au pré-projet du réaménagement du seuil de Bellevue

ANNEXE 1 :

Coupe transversale au niveau du pont de Bellevue par F. Ottman (Université de Nantes) – 1969

Cette coupe montre la configuration géologique du lit de la Loire à Bellevue au niveau du pont, à l'aval du seuil historique : On s'aperçoit que le village sur la rive droite (repère du GR 3) est établi sur des alluvions reposant sur un bombement du socle rocheux de l'ancien lit, entre deux entailles de profondeur inégale.

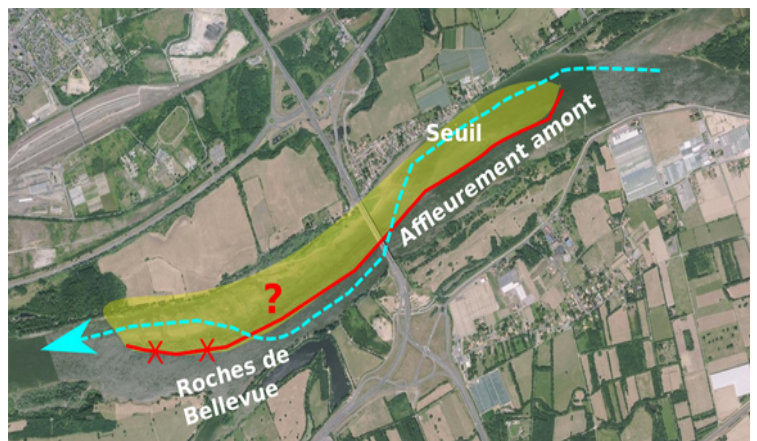


En contrebas du village, le bombement forme une petite terrasse sur laquelle passait le chenal avant 1976 en bordure de la rive droite, constituant le seuil "dur" de Bellevue. Au sud de cette terrasse, le rocher descend à l'abrupt de plus de 20 m (socle du paléolith ou bed rock à - 22 m NGF). C'est sur ces alluvions épaisses que passe maintenant le chenal de navigation, avec les risques d'approfondissement que cela comporte, d'où l'intérêt que le chenal repasse sur la terrasse rocheuse affleurante en rive droite pour garantir le niveau du fond et de la ligne d'eau.

! Le paléolith de la Loire s'est formé au cours de l'ère quaternaire marquée par quatre glaciations et de grandes variations du niveau marin au cours desquelles se sont succédées des phases de creusement, de remblayage et de déblayage. Les dépôts en place actuellement se sont formés récemment depuis la fin de la dernière glaciation (Wurm, - 70 000 à - 12 000 ans) et du réchauffement climatique qui lui a succédé. La mer qui s'était abaissée jusqu'à 120 m il y a 18 000 ans a remonté ensuite par paliers pour se stabiliser au début de notre ère voici 3000 ans, avec des fluctuations. Le niveau du paléolith s'abaisse fortement de l'amont vers l'aval du fait de l'abaissement de la mer au cours des glaciations : - 6 m NGF à Ingrandes, - 12 m à Ancenis, - 15 m à Champtoceaux, - 30 m à Nantes, - 51 m à St Nazaire, la Loire glaciaire se jetant alors au large du Croisic et de Noirmoutier en traversant tout le plateau continental émergé.

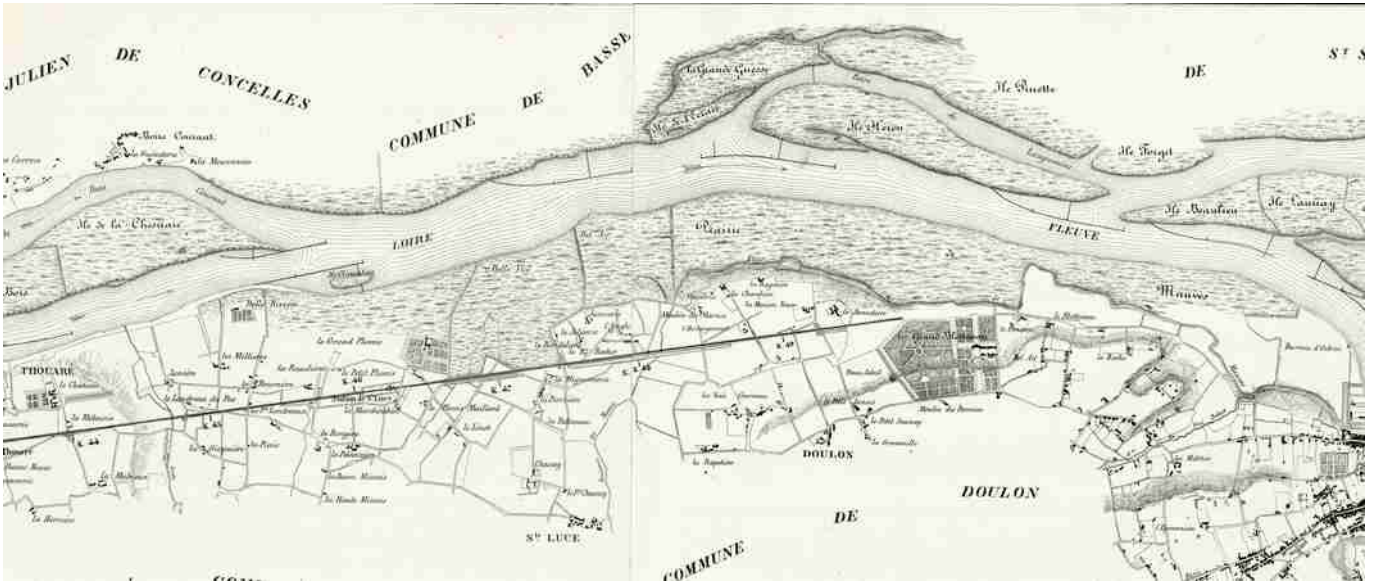
Des connaissances géologiques à compléter

Comme sur les autres sections qui seront réaménagées, il manque des données géologiques concernant le profil de l'ancien lit, les bombements et affleurements rocheux, les gouttières des anciens chenaux... Une étude géologique a été commandée au BRGM pour pallier cette méconnaissance et permettre d'en tenir compte dans les prochaines interventions. Pour Bellevue, il serait intéressant de savoir si les roches émergentes en bordure du chenal actuel à l'aval du pont (connues sous le nom de "roches de Bellevue") sont dans la continuité de l'affleurement existant en amont du pont, auquel cas le tracé proposé pour la variante passerait deux fois sur des hauts fonds rocheux avec des avantages pour la constitution des rampes sous-fluviales et leur stabilité.



En rouge, le prolongement supposé de l'affleurement rocheux amont jusqu'à la ligne des roches de Bellevue...

Annexe 2 : Le secteur de Bellevue sur une carte de 1847
Une digue était alors ancrée sur l'alignement des roches de Bellevue !



On voit qu'à cette époque, avant la chenalisation de la Loire Navigable (1919-1924 dans ce secteur), il y avait déjà des digues longitudinales (chevrettes) pour guider le courant. A l'amont, le chenal passait par le bras de Thouaré en rive droite et à l'aval on remarque qu'une digue était établie sur l'alignement des roches de Bellevue en tête de l'île Héron. La proposition soumise par le CLD était donc partiellement en place en... 1847 !



Le signe x indique l'emplacement des roches de Bellevue correspondant au tracé de la chevrette.

Source de la carte : Bibliothèque nationale de France , département Cartes et plans, GE DL 1847-74-2
« Chemin de fer de Tours à Nantes : 3ème section : Partie comprise entre Oudon et Nantes : Plan général du tracé : Ponts et Chaussées / lithographie Charpentier – 1847

ANNEXE 3 :

Le rescindement du seuil de Bellevue en 1975

Source : *Mémoire de maîtrise – Etude géographique des berges de la Loire et de leurs aménagements entre Ancenis et Nantes - Patrick Charrier (Juin 1991) – sous la direction de Bernard Bousquet (I.G.A.R.U.N.)*
(page 66/205)

A la demande des pétroliers et de certains sabliers qui devaient attendre aux étiages de basse mer que la marée monte pour passer le seuil de Bellevue, les pouvoirs publics ont décidé de travaux d'amélioration de la navigabilité. Il s'agit alors « d'établir dans la partie sud du fleuve, au lieu-dit Bellevue (commune de Sainte Luce-sur-Loire), un nouveau chenal de navigation par dragage des fonds après enlèvement des obstacles existants (digues et épis). Les travaux sont exécutés pour le compte de l'Etat (Ministère de l'Equipement) et sous la conduite des Services Maritimes de Navigation de Nantes (cf annexe 6). La société Armor de Nantes accepte le marché en janvier 1975. Les travaux prévus dans l'appel d'offre sont :

« 1°) le rescindement au niveau des fonds, des épis existants implantés dans le futur chenal de manière à obtenir une passe de 80 m de largeur au plafond. Les enrochements récupérés seront réutilisés pour le renforcement des épis maintenus en place.

2°) le dragage d'un chenal de manière à obtenir le profil en travers suivant :

- largeur au plafond : 80 m
- pente des talus : $\frac{1}{4}$
- cote des dragages : + 1,00 C.M. (cote marine)

Les matériaux dragués seront déposés dans les fosses situées à proximité entre les épis du complexe de Bellevue. »

Les travaux commencés en 1975 furent achevés en septembre de la même année. La société Armor factura un coût total des opérations de 1 950 752,68 francs. Le nouveau chenal est entré en service le 14 avril 1976.

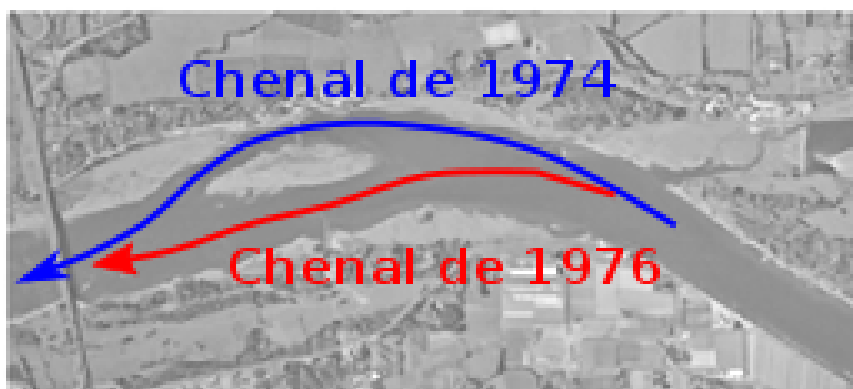
Ce déroctage a été accompagné de rectification de duits et de seuils à Oudon, mais aussi à Basse-Indre en aval de notre domaine d'étude. Reconnus comme responsables pour une large part de la remontée de l'onde de marée dans le cours du fleuve, de nombreuses personnes sont pour le rétablissement d'au moins une partie d'entre eux. L'abaissement du lit de la Loire oblige maintenant les bateaux à attendre les marées hautes devant de nouveaux hauts fonds. Ainsi ceux qui réclamaient l'arasement du seuil de Bellevue sont parfois ceux qui demandent son rétablissement.

** Ajoutons à ces informations que cette décision prise en petit comité a été critiquée dès le début par les gens du fleuve, dont des baliseurs, et n'a pas amélioré pour autant les conditions de navigation étant donné qu'elle a contribué à abaisser fortement la ligne d'eau d'étiage et donc l'apparition de nouveaux hauts fonds. Comme il est signalé dans l'étude de Patrick Charrier, en même temps que celui de Bellevue, d'autres seuils « durs » ont été rectifiés en 1976, en particulier le duit médiéval de Château-Guy (entre l'île Perdue et les Follies Siffait) qui avait un rôle structurant sur le secteur depuis plusieurs siècles et le seuil de Roche-Ballue (Bouguenais) à l'aval de Nantes, tandis que celui du Pellerin avait été dérocté à l'explosif quelques années plus tôt.*

Il conviendrait d'étudier leur réaménagement tant à l'amont qu'à l'aval de Nantes compte tenu du bouleversement que cette conjugaison de rectifications a provoqué, et dans un premier temps, celui de Château-Guy, est situé dans le périmètre du programme de reconquête et dans une section très resserrée du lit (environ un kilomètre entre les deux coteaux, confère annexe 5).

** A signaler que c'est dans l'estuaire aval, entre Le Pellerin et Port Launay, que le lit de la Loire armoricaine subit le plus fort resserrement avec 800 m de largeur entre les deux coteaux.*

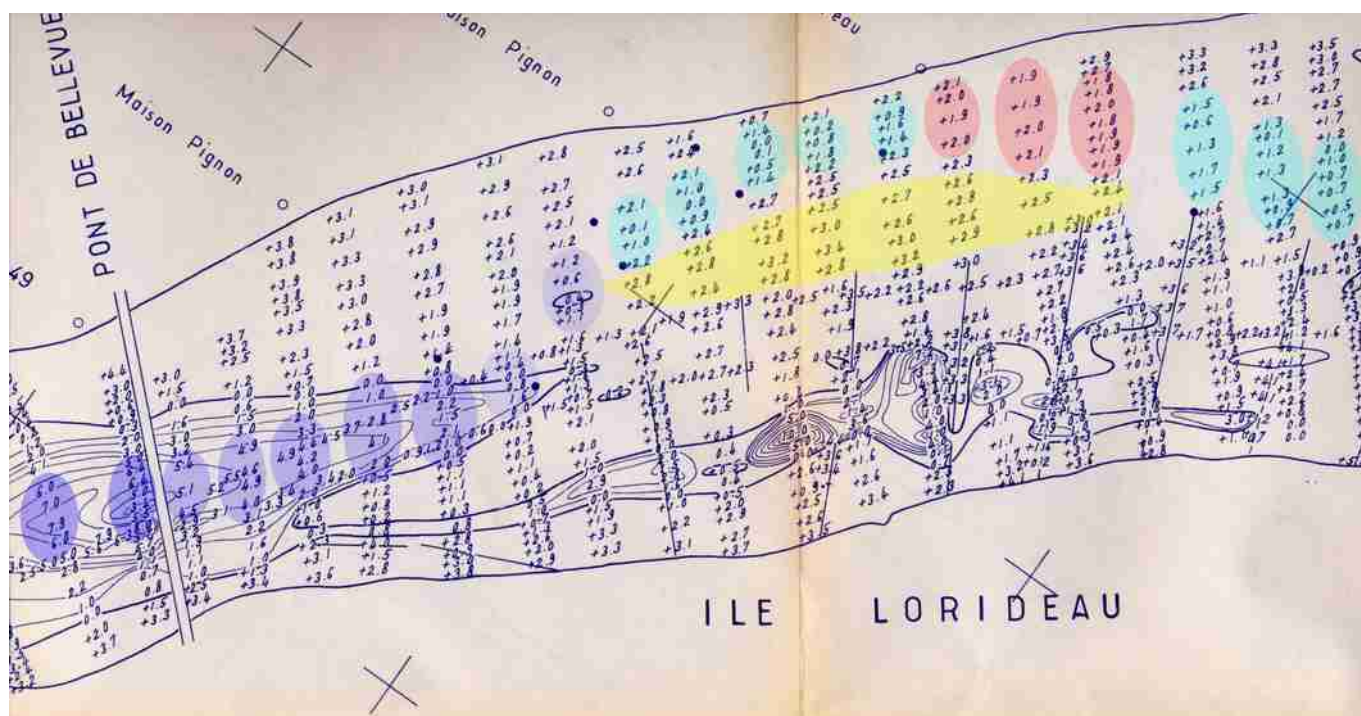
Le détournement du seuil de Bellevue en 1975-1976 avec la passage du chenal en rive gauche sur un fond d'alluvion de plus de 20 mètres d'épaisseur au lieu de passer sur l'affleurement rocheux rive droite en contournant l'îlot submersible...



ANNEXE 4 :

Les cotes du fond du lit sur le seuil de Bellevue en 1974

Source : Service Maritime de Navigation (SMN)



Sur cette bathymétrie jalonnée de profils transversaux, on constate que la crête du seuil de Bellevue (cotes des zones rouges) se situe à l'amont du village au niveau de la tête de l'îlot rocheux submersible (en jaune) : on constate que le point haut du seuil était alors à une cote de + 1,9 m CM (cote marine avec un zéro CM calé avant 1996 à - 2,76 m NGF69). La cote CM de + 1,9 correspond donc à - 0,86 m NGF69 ($- 2,76 + 1,9 = - 0,86$).

* La cote NGF correspond au niveau moyen de la mer tandis que la cote marine (CM) se réfère au niveau le plus bas des basses mers astronomiques (zéro hydrographique actuel fixé à - 3,16 m NGF). Ces cotes ont été réajustées depuis 1969 pour la cote NGF devenue IGN69 (NGF + 0,264 m) et depuis 1996 pour la Cote Marine dont le zéro est passé de - 2,76 m à - 3,166 m. Sur la carte de 1974, les valeurs CM positives sont précédées du signe +, les valeurs négatives ne comportent aucun signe.

La carte permet de connaître le profil longitudinal et transversal du seuil de Bellevue en 1974 avant son détournement en 1976. Après un passage de crête sur environ 150 m de longueur où le point haut du seuil est situé aux alentours de -0,90 / 1 m NGF69, la pente du fond s'abaisse rapidement pour atteindre la cote zéro CM (donc - 2,76 m NGF69) 150 m plus en aval, puis - 8 m à l'amont du pont. A l'aval des piles du pont, la souille caractéristique formée par les turbulences atteint - 11 m NGF.

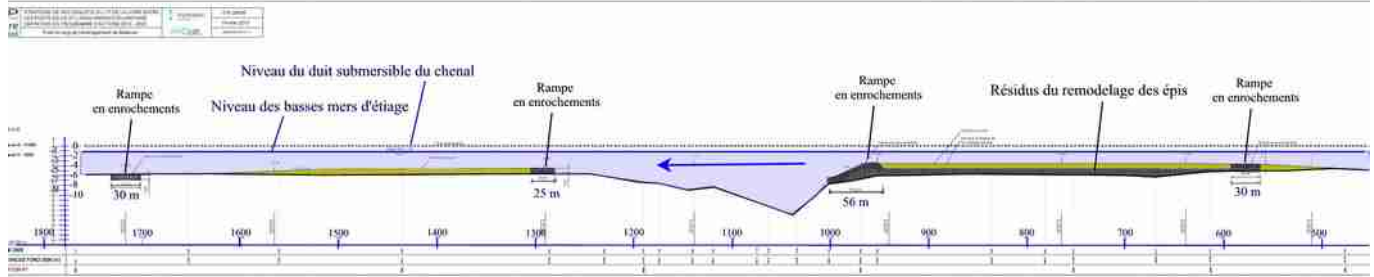
* Par rapport au pré-projet, il est intéressant de comparer la cote du seuil historique (- 0,90 NGF69) avec la cote de fond indiquée pour la première rampe sur le plan du pré-projet définie à - 3,50 m NGF69, soit 2,60 m plus bas que celle du fond de l'ancien seuil. A remarquer aussi que la cote des dragages prescrite pour l'aménagement du nouveau chenal de 1975 était de - 2,16 NGF69 (soit + 1 m CM, précisé en annexe 3)...

Dans les années 80, la principale objection au rétablissement du seuil de Bellevue par le Service Maritime de Navigation était la formation d'une marche importante aux étiages de basse mer (de l'ordre de 0,8 à 1 m) et du risque de réflexion de l'onde marée venant buter contre cet obstacle avec pour effet une augmentation du marnage à Nantes. Il faut donc freiner l'onde de marée et non pas la stopper. D'où l'intérêt d'augmenter la longueur de transition et le nombre de paliers pour obtenir une bonne progressivité aussi bien pour le sens du flot amont-aval que du jusant aval-amont !

La passage sur le seuil historique à la cote d'origine de - 0,90 m NGF69 demande donc à être fortement amorti à l'aval pour compenser la pente avec l'estuaire surcreusé en adaptant la hauteur des rampes du chenal calibré à cette cote de référence de 1974... Le déplacement à l'aval du pont du chenal calibré permet d'allonger la transition autant que nécessaire, la distance entre le pont de Bellevue et la tête de l'île Héron étant de 4 km.

Pour information, rappel du profil en long du pré-projet de chenal resserré avec quatre rampes sous-fluviales (par le cabinet d'étude Hydratec):

Profil en long de l'aménagement étudié pour Bellevue avec la création d'un chenal barré par 4 rampes sous-fluviales et la constitution d'un fond rugueux de 400 m de longueur réalisé à base de pierres concassées des anciens épis



La cote du radier de la première rampe se situe à - 3,50 m NGF69, la seconde toujours à - 3,50 m après 400 m sur fond rugueux d'enrochement, la troisième à - 4,40 m et la quatrième à - 5,75 m. Les bordures submersibles du chenal sont à la cote zéro. A comparer avec le niveau d'étiage de basse mer à - 1 m, celui de l'étiage de pleine mer à + 3,50 m (marnage maximal de 4,50 m).

* Pour mémoire, le point haut du seuil de Bellevue en 1974 (+ 1,9 CM) était à - 0,90 m NGF69, soit 10 cm au-dessus du niveau des basses mers indiqué sur le profil ci-dessus (- 1 m NGF69). Il faudrait donc relever la ligne d'eau sur ce point haut à la période critique en jouant sur la largeur du chenal, la hauteur et le nombre de rampes sous-fluviales, pour le meilleur profit de la ligne d'eau amont et du blocage des sédiments...

ANNEXE 5 :

Le secteur stratégique de l'île Perdue et de l'ancien seuil de Château-Guy (commune du Cellier) : « un second Bellevue » à réhabiliter !

* Extrait du reportage du CLD sur la visite du secteur d'Oudon-Champtoceaux-Le Cellier le 31 août 2015

1.6- L'île Perdue et le duit de Château-Guy : un réaménagement nécessaire...

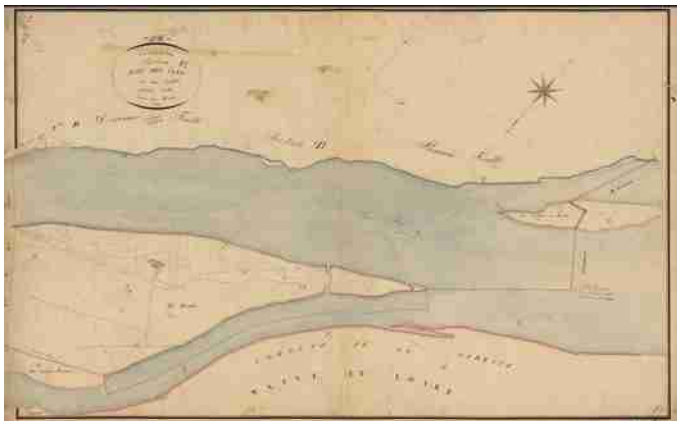
Toujours à bord de la Luce, nous avons descendu le fleuve jusqu'à la petite île Perdue située en face des ruines des Folies-Siffait. Une petite citadelle, Château-Guy, était établie précédemment sur le promontoire depuis l'an 800 : un certain comte Guy avait été chargé par Charlemagne d'administrer ce territoire des marches franco-bretonnes. Sans doute détruite lors des invasions normandes, la forteresse ainsi nommée subsista et du fait de sa configuration, le site fut réutilisé comme poste de péage féodal, comme l'atteste un document de 1375. C'est très probablement pour cette raison que fut établi un duit oblique entre la rive droite et l'île Perdue, qui se prolongeait vers l'amont en direction du Cul du Moulin, pour obliger les bateaux à passer devant le poste de péage de Château-Guy.

PK 80 (vers aval) : L'île Perdue rejointe à gauche par la forêt alluviale ayant colonisé le bras depuis 1985. A droite, le coteau abrupt des Folies Siffait. Du point de vue géologique, dans le cadre d'un réaménagement, il serait intéressant de savoir si un affleurement rocheux existe entre l'île Perdue et le coteau des Follies Siffait, rappelant la configuration de Bellevue et celle du bras de l'île Delage à Ancenis.



Ce duit jusqu'alors recouvert par les sédiments a été raboté une première fois lors de l'étiage du siècle de 1949 par le service de navigation, puis en grande partie détruit en 1976 par les sabliers gênés par le haut fond. **La suppression de ce seuil médiéval structurant a fait chuter la ligne d'eau d'étiage du secteur amont bien plus que celui de Bellevue (- 2 m à Oudon entre 73 et 98, - 0,50 m à Mauves !).** Cette passe resserrée et coudée s'est creusée, favorisant l'assèchement et la végétalisation de toute la rive gauche, bras secondaire, boire Chapoin et boire d'Anjou, sur une soixantaine d'hectares... Le port intérieur d'Oudon, au pied du château, s'est retrouvé régulièrement déconnecté du fleuve, obligeant l'installation d'un ponton sur le fleuve. C'est pourquoi nous trouvons essentiel en complément du réaménagement de Bellevue que la passe de cet ancien duit stratégique soit rechargée par des tapis d'enrochement pour agir sur la remontée de la ligne d'eau et la réalimentation des annexes de la rive droite.

Remobiliser le sable, c'est bien... Le fixer, c'est mieux !
Et relever la ligne d'eau, c'est encore mieux !!!



L'Île d'Eau ou Perdue sur le cadastre napoléonien de 1812 (Archives départementales)



L'Île Perdue vue vers l'amont depuis Le Cellier en 1971 (OREAM)



L'Île perdue vue vers l'amont en 1985 (bras asséché, grèves nues)-YM



L'Île Perdue au premier plan, vue vers l'amont, avec le bras asséché et les grèves végétalisées en 2009 (PIDE-CLD)

Comité pour la Loire de Demain .

pour contribuer au rééquilibrage du fleuve et à la préservation du patrimoine

loire-de-demain-4449@orange.fr

www.loire-de-demain.fr