

Aperçus sur l'évolution du littoral de la Turballe à Donges, de 1858 à 1978

par François LUCAS

L'étude des cartes anciennes est toujours riche en surprises et en enseignements ; mais la comparaison avec les cartes les plus récentes permet un approfondissement de la réflexion.

C'est ainsi que, disposant d'une carte de 1858 de l'arrondissement de Savenay, nous avons été amené à la confronter avec la carte I.G.N. correspondante de 1978.

La carte de 1858, à l'échelle de 1/80 000^e, a été dressée à partir du cadastre. Comme elle est dans un parfait état de conservation, on peut y admirer la précision des détails. D'autre part, le nom de chaque ferme étant indiqué, on peut étudier l'évolution de la toponymie. Les défauts du document résident d'une part dans l'allure un peu rigide des limites de prés ou parcelles qui, du fait de l'origine cadastrale, sont comme tracés à la règle ; d'autre part dans l'imprécision manifeste des contours des affleurements rocheux ou des lignes de plus basses mers : ceci est compréhensible vu les moyens de l'époque ; de toutes façons, le cadastre ne concerne que la terre ferme, à l'exclusion de l'estran.

La carte I.G.N. de la Brière, à l'échelle de 1/50 000^e, a été éditée en 1977. Sa qualité n'est pas contestable.

On trouvera ci-dessous la reproduction simplifiée de ces deux cartes. D'une part, le secteur de la « Côte d'Amour » (de La Turballe à la Pointe de Chemoulin), d'autre part, celui de l'embouchure de la Loire (de la Pointe de Chemoulin à Donges).

Les différences visibles entre deux cartes d'un même secteur, en ce qui concerne le contour côtier, sont en partie dues aux différents principes et méthodes de dessin et de relevés, mais aussi aux mouvements de sable au cours des années : n'oublions pas qu'il s'agit de l'embouchure d'un fleuve long de 1 100 km qui charrie une énorme quantité d'alluvions. Le littoral est donc en quelque sorte mouvant tant sur les rives mêmes de l'embouchure que sur les zones d'accumulation de sable comme les dunes de Saint-Brévin et de La Baule.

I. LA COTE D'AMOUR

Pour avoir une bonne idée de ce qu'était le paysage de cette région, citons FLAUBERT dans ses notes pour son livre *« Par les champs et par les grèves »* qui retrace un voyage en Bretagne qu'il fit avec Maxime DU CAMP en 1847, c'est-à-dire, 11 ans seulement avant l'édition de la carte qui nous intéresse. Voici ce qu'il note à propos de sa marche de Saint-Nazaire au Croisic :

« Aubépines, ajoncs — chemins à travers les haies, de Pornichet au Pouliguen — la baie déserte ; au bord des flots sur le sable dur, des coquilles roses et blanches ; dunes couvertes de joncs.

Le bac — Jusqu'au Bourg de Batz, marais salins, pas un arbre ; paludiers — Surprise des enfants à nos aspects — Femme qui met sur les murs de la bouse de vache, ça remet les pierres et sert de mortier.

Jusqu'au Croisic plus rien que des plaines de sable recouvertes d'une herbe maigre ; les vaches sont petites, les moutons noirs. »

LES DUNES OU « FALAISES »

Elles occupaient une très grande surface autrefois et cette surface restait déserte. Il n'y poussait, comme le note FLAUBERT, que de l'herbe rase, des joncs ou du chiendent, notamment sur celles d'Escoublac.

Il est à noter que ces dunes avaient autrefois mauvaise réputation ; en effet, les tempêtes d'ouest ou de sud-ouest soulevaient des nuages de sable qui recouvraient l'arrière-pays. C'est ainsi qu'Escoublac, qui se trouvait jusqu'en 1779 au milieu des sables de la dune, fut enseveli deux fois. Les habitants édifièrent finalement un nouveau village à son emplacement actuel. Ce fut en 1861 que des pins furent plantés sur la dune pour fixer le sable malgré les protestations des paysans qui voyaient disparaître une source de revenus avec le chiendent, dont ils confectionnaient des balais.

En 1857, la ligne de chemin de fer Paris-Saint-Nazaire passant par Nantes est inaugurée (c'est sans doute à cette occasion que la carte de l'arrondissement de Savenay a été dressée). Elle amène à Saint-Nazaire la bourgeoisie urbaine qui va prendre des bains au Pouliguen ou au Croisic (la carte de 1858 mentionne au Croisic un « Établissement des Bains de Mer »). Mais ce n'est qu'après 1874, date de la prolongation du chemin de fer jusqu'au Croisic, qu'on a commencé à tracer des avenues dans la pinède et à construire quelques villas au bord de la mer.

On ne voit plus les deux dunes de la Presqu'île de Guérande sur la carte actuelle : il n'en reste en effet plus que les plages, l'arrière étant soit envahi par les résidences secondaires, soit cultivé tant bien que mal.

La seule dune qui subsiste est celle de Pen-Bron. On l'appelle pompeusement la Grande Falaise, mais elle est en constante régression depuis l'avènement du tourisme : elle est envahie au nord par des résidences secondaires, des campings, des villages de vacances... D'autre part, la dégradation au niveau du centre héliomarin est déjà avancée.

Il est urgent de prendre des mesures pour la sauvegarde de ce site : c'est en effet la seule zone naturelle importante qui interrompt encore ce qu'on appelle « le nouveau mur de l'Atlantique », construit maintenant de façon continue de Saint-Nazaire à Quimiac à une dizaine de kilomètres au Nord de La Turballe.

LES MARAIS SALANTS

En 1858, leur superficie était grossièrement la même qu'aujourd'hui. Les seules augmentations concernent un peu moins de 1 km² au Sud de Guérande, et 2 ou 3 salines près du Croisic. Ceci prouve qu'il y a eu, après 1858, une petite augmentation de l'activité salinicole, le sel de Guérande ne connaissant pas encore de concurrence.

Actuellement, après la disparition rapide des salines de Pornichet (due, vers 1929, au changement d'activité du bourg qui s'oriente vers le tourisme), ce sont les salines de la périphérie qui tendent à être abandonnées, ce qui entraîne une régularisation du tracé de la limite terre-marais salants sur la carte actuelle.

Exemples :

- à l'Ouest du Pouliguen,
- au Sud de La Turballe,
- les quelques salines se trouvant au Nord de la Baule, au Champ Pouilloux, qui ne sont plus que des marais saumâtres.

On peut ajouter que, souvent, les salines sont plus ou moins abandonnées, seuls 4 ou 5 œillets sont exploités, les autres étant en friche.

On ne reviendra pas sur les raisons de la chute dramatique de cette activité, qui ont été développées dans les numéros 81 et 83 de *Penn ar Bed* consacrés à la Presqu'île de Guérande.

LES VIGNES

Elles ont été indiquées sur les cartes à titre de symbole de l'abandon progressif des activités agricoles au profit du tourisme, nettement plus rentable. Les agriculteurs préfèrent vendre leurs terres aux touristes qui n'hésitent pas à payer le prix fort.

Page 48 : carte de la Presqu'île de Guérande en 1858.

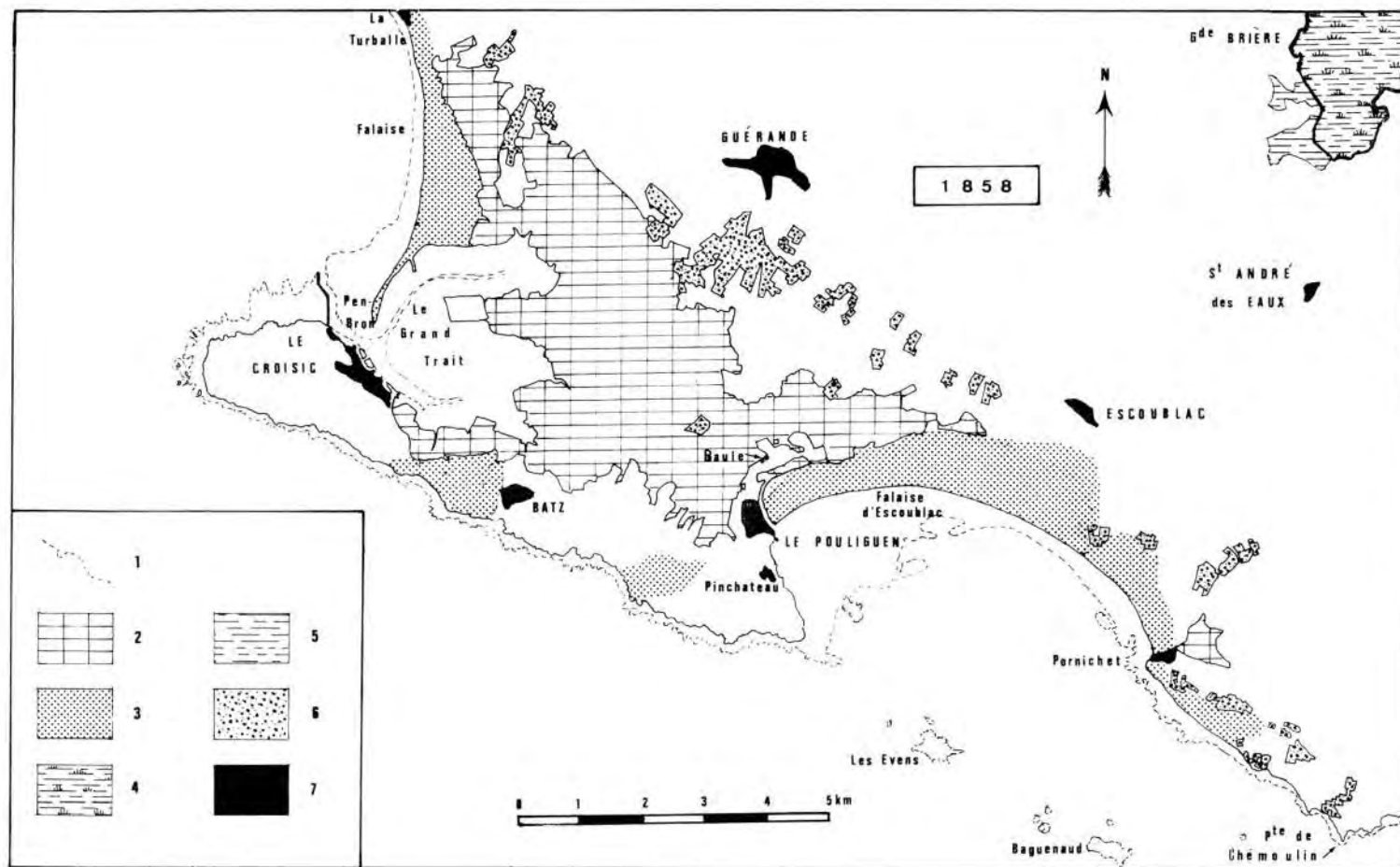
Légende (valable également pour les autres cartes)

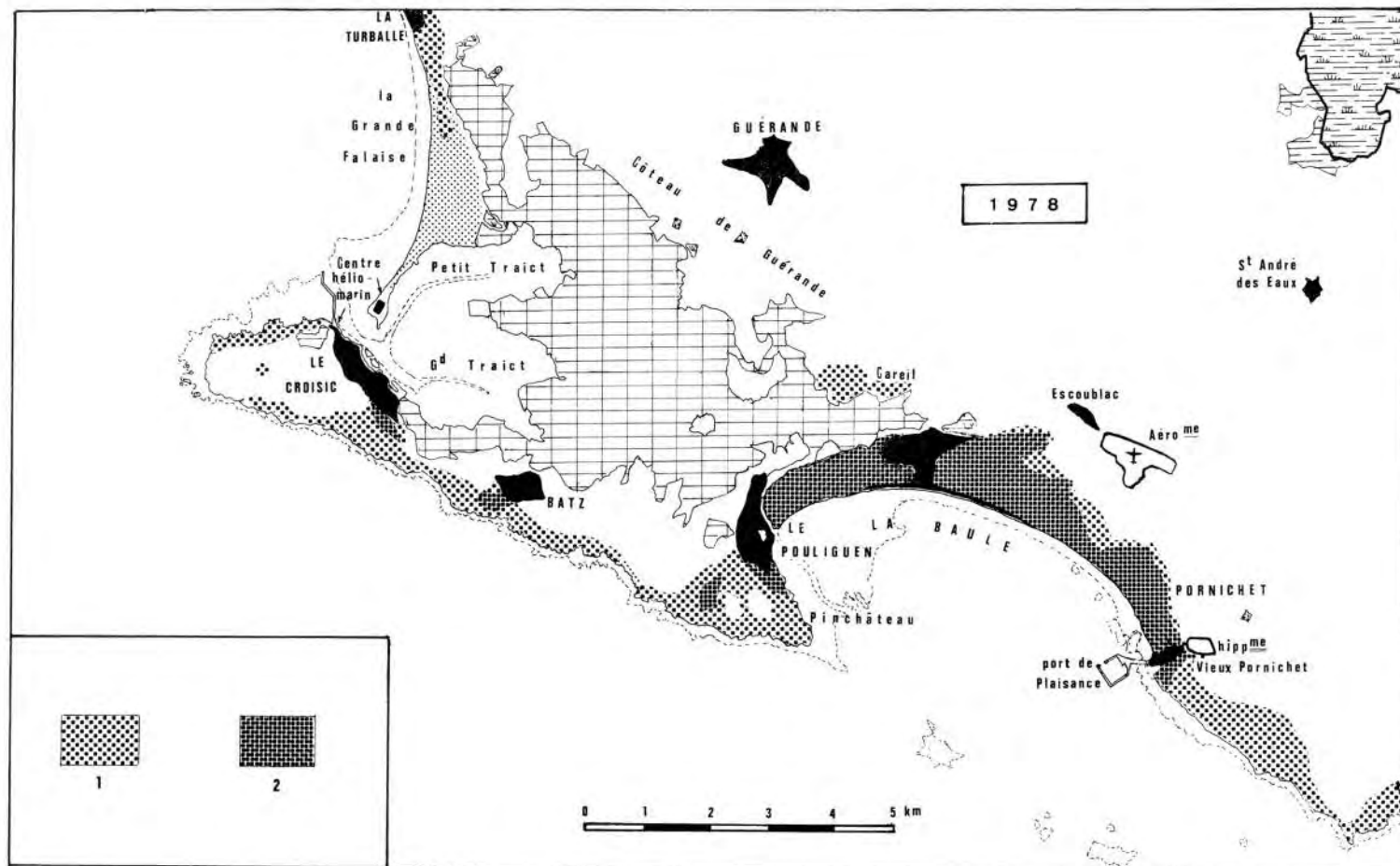
1. — Ligne des plus basses mers.
2. — Marais salants.
3. — Dunes.
4. — Marais.
5. — Prés inondables.
6. — Vignes.
7. — Agglomérations (essentiellement constituées de résidences principales).

Page 49 : en 1978.

Complément de légende

1. — Habitations dispersées à majorité de résidences secondaires.
2. — Habitations agglomérées à majorité de résidences secondaires.





La vigne ne nécessitant pas de sols exceptionnels poussait bien sur le coteau de Guérande exposé au sud, ainsi que sur les sols sablonneux à proximité des dunes. En cherchant bien sur la carte I.G.N., on ne trouve plus que deux parcelles sur le coteau et une autre près de Pornichet ; elles sont manifestement cultivées par des retraités qui ne commercialisent pas leur vin.

OCCUPATION HUMAINE

Tous les villages n'ont pas été indiqués sur les cartes par souci de lisibilité. Seuls les bourgs les plus importants ont été notés à titre de comparaison. C'est l'évolution de ces bourgs et de ces villes qu'il est intéressant d'étudier.

— *Les bourgs de l'arrière-pays :*

Ils ont peu ou pas évolué en ce qui concerne leur taille et leur nombre d'habitants.

Un exemple typique est celui de Saint-André-des-Eaux : en 1858, le bourg comptait environ 1 100 habitants ; il n'en compte en 1978 que 1 500. Encore faut-il préciser que ce gain de 400 habitants est essentiellement dû à l'expansion de Saint-Nazaire.

Escoublac n'a absolument pas changé à quelques bâtiments près. La commune s'appelle toujours La Baule-Escoublac, mais le bourg finit par être oublié. De plus, la route nationale de Saint-Nazaire à Guérande passant par Escoublac a été doublée par une voie express, la « route bleue », qui l'évite de quelques kilomètres, ce qui tend à l'isoler encore plus.

Guérande a prospéré, mais ce n'est que grâce au tourisme. Site historique avec des remparts et une chapelle, la ville s'est développée surtout après la construction de la ligne de chemin de fer La Baule-Guérande. Le quartier de la Gare, au Nord, s'est en effet agrandi, les autres quartiers ne se développant que faiblement, en étoile le long des axes routiers autour de la citadelle centrale.

Les plus petits villages vivant de l'activité salicole (Clis, entre La Turballe et Guérande, Saillé, sur la presqu'île s'avancant dans les marais salants au Sud de Guérande, Kervalet, à l'Est de Batz, etc...) n'ont pas évolué : leur population a regressé du fait de l'exode rural et de la plus en plus faible rentabilité des salines ; puis les chaumières ont peu à peu été vendues aux touristes et aux citadins, ce qui a remonté un peu plus les effectifs.

— *Les bourgs côtiers :*

Ici la transformation est radicale et l'expansion considérable.

C'est sous l'influence de l'évolution de La Baule que les autres bourgs de la presqu'île se sont développés.

En 1874, comme nous l'avons dit, les premiers touristes riches venaient passer l'été au Pouliguen ou à Pornichet.

En 1900, les villas et les hôtels du front de mer se construisaient. C'est alors qu'on donne le nom de « La Baule » à cette agglomération, ce nom provenant de « Baule », désignant en 1858

deux ou trois chaumières situées un peu au Nord du Pouliguen. En 1938, le nombre d'hôtels était de 177. Ce nombre régresse actuellement : depuis la démocratisation des congés, les hôtels de luxe se sont avérés trop onéreux, peu pratiques donc peu rentables ; on a donc détruit les vieilles constructions pour les remplacer par des immeubles imposants que des particuliers louent ou achètent ; les anciennes villas de 1900 sont maintenant rares et leur destruction continue. Puis, afin d'attirer encore plus de monde, un aérodrome a été aménagé à quelques kilomètres seulement (cet aérodrome n'est autre qu'un ancien circuit automobile).

L'agglomération de La Baule n'a donc mis qu'une cinquantaine d'années pour atteindre sa taille actuelle. Rappelons que La Baule est pratiquement devenue une ville avec plus de 13 000 habitants en hiver et 150 000 en été (ce dernier chiffre concernant l'agglomération Pornichet-La Baule-Le Pouliguen).

La baie étant depuis longtemps saturée, les touristes se sont peu à peu rejetés sur la Presqu'île de Guérande et actuellement sur le coteau de Guérande (Exemple : Careil).

Autrefois, le Croisic était un port de pêche côtière important et très prospère. Les pêcheurs ramenaient des sardines, des poissons de fond et des langoustines. Après 1858, la pêche l'a encore fait progresser puisqu'on y a construit des conserveries. Cependant, maintenant, les pêcheurs sont de plus en plus gênés l'été par les touristes et les plaisanciers qui encombrant un port qui n'était pas déjà très grand. A tel point qu'il fut projeté un moment de faire débarquer la pêche à La Turballe durant l'été !

Le nombre de pêcheurs régressant et les conserveries fermant une à une du fait de la concurrence d'autres ports et d'autres types de pêche, il a fallu lancer une nouvelle activité : la conchyliculture. On élève dans les traicts des huîtres, des coques et surtout des moules. Mais l'activité la plus rentable reste le tourisme.

Le bourg de Batz, vivant autrefois du commerce du sel et de la culture, comme le montre le nombre très important de moulins sur la carte de 1858, s'est vu peu à peu envahir par les résidences secondaires et s'est donc transformé en station balnéaire.

Le Pouliguen exploitait le sel et pratiquait la pêche. Aujourd'hui il n'y a plus de pêcheurs au Pouliguen. Si la ville s'est agrandie jusqu'à englober Penchâteau (anciennement Pinchâteau), ce n'est qu'à cause de la proximité de La Baule.

Enfin, Pornichet, minuscule port, vivant de l'exploitation de ses quelques salines, a été entièrement encerclé par des lotissements et des hôtels. Son activité première est donc morte « d'étouffement » et on s'est empressé de transformer les salines en friche en hippodrome et en courts de tennis.

Récemment, un énorme port de plaisance en eau profonde de 1 100 places a été inauguré : mais on a appris, au début de cette année, que le P.O.S. (Plan d'Occupation des Sols) de Pornichet, dans lequel était retenue la construction de ce port, avait été annulé par le Conseil d'Etat... Or, ce port a coûté 90 millions de francs... De plus, on voit sur les cartes que la ligne de plus basse mer a changé de configuration dans la baie, du fait de l'ensablement. Il est donc à peu près certain que ce port connaîtra des problèmes d'ensablement comme tant d'autres...

II. L'EMBOUCHURE DE LA LOIRE

Dans ce secteur, toutes les transformations sont à mettre au compte de l'industrialisation, mis à part Saint-Brévin dont la dune a subi le même processus d'envahissement que celles de la Côte d'Amour.

Ici, le pôle d'attraction est Saint-Nazaire dont le développement est spectaculaire ; la ville s'étend maintenant considérablement, empiétant sur les marais ou les prés humides, se gonflant vers le sud, en englobant Villes-ès-Martin, le nord étant limité par les prés. Saint-Nazaire a entraîné la naissance ou l'expansion de tout un chapelet de villes et de villages-dortoirs : L'Immaculée, le Petit et le Grand Gavy, Villes-ès-Martin, Trignac, Montoir, etc... Trignac et Montoir ne sont plus, à proprement parler, des villes-dortoirs, car elles finissent presque par avoir leur autonomie grâce aux implantations d'usines ou à celle d'un aéroport important (sur la commune de Montoir).

Comme on peut le voir, en 1858, le port n'était constitué que d'un simple bassin. Il était tout récent, car il fut inauguré en 1856. Le nouveau bassin de Penhoët fut construit en 1881. La surface comblée et gagnée sur la mer supporte maintenant les Chantiers de Construction Navale de l'Atlantique. Pour finir, les Chantiers de Construction Aéronautique Navale de l'Atlantique s'installèrent à Penhoët. Mais la configuration du port de Saint-Nazaire ne cesse d'évoluer : chaque nouvelle édition d'une carte I.G.N. montre l'extension sur la mer de la zone portuaire.

A l'instigation des municipalités concernées, il a été décidé d'agrandir le port et les zones industrielles en amont du nouveau pont au-dessus de la Loire. Il a donc fallu drainer et assécher des marais, puis combler un espace de 6 km de long sur 1 km de large par des centaines de millions de m³ de sable dragués dans la Loire, ce qui fait qu'à présent il n'y a plus de bancs de sable au milieu de l'embouchure (sur la carte de 1858 les bancs n'étaient pas indiqués mais cela ne veut pas dire qu'ils n'existaient pas ; en effet, les techniques permettant d'établir les courbes bathymétriques n'étaient pas au point). Uniquement pour l'année 1978, ces travaux énormes ont coûté 300 millions de francs ; même en admettant que, durant cette année 78, les travaux aient été intensifiés, on s'inquiète quand on sait que le remblaiement a commencé vers les années 1960 et vient tout juste d'être terminé.

Qu'a-t-on construit sur ces milliers d'hectares ? Une usine chimique (« la Grande Paroisse ») depuis quelque temps déjà et, plus récemment, sur la zone industrielle de Montoir, un poste roulier et un terminal méthanier (encore inachevé). Sinon, c'est le désert et aucune entreprise n'a émis l'intention définitive de s'y installer ; les seuls projets concernent des installations de réception de soja, de tourteaux, de bois et de mélasse.

La situation est exactement la même pour la zone industrielle de Lavau, dont l'emprise sur les prés, mais aussi sur les vasières, va être considérable si les travaux sont poursuivis. Située plus loin dans l'estuaire, les bateaux n'y accéderont pas facilement, si jamais on y installe quelque infrastructure portuaire. Cette zone industrielle ne pourra donc accueillir que des industries modestes qui laisseront les trois-quarts de la surface vide et ne

créeront que peu d'emplois. Pour le moment, rien n'y est prévu ; on est toujours dans l'attente du gros groupe industriel créateur d'emplois qui accepterait de s'y implanter.

Pour clore le chapitre des zones industrielles, il est à noter que sur l'île du Petit Carnet, à l'Est de Paimbœuf (dont on aperçoit juste une extrémité sur les cartes), on est en train d'en aménager une autre (toujours par remblaiement). Là aussi, les mêmes problèmes vont se poser.

La raffinerie de Donges fonctionne toujours et a entraîné le développement de Donges (petit port de pêcheurs à l'origine), puis de Trégalot.

L'usine de raffinage elle-même ne prend pas une place considérable ; ce sont les réservoirs d'hydrocarbures qui occupent la plus grande superficie (qui elle aussi a été en majeure partie gagnée sur les prés). Mais la crise actuelle du pétrole risque fort de poser de sérieux problèmes de rentabilité.

La rive sud, par contre, s'est peu modifiée. On peut voir néanmoins que la ligne de côte, mouvante et peu précise, a changé de quelques dizaines de mètres par endroits, suivant l'envasement ou l'ensablement.

L'occupation humaine a évolué d'une manière classique : Paimbœuf, situé sur une avancée cristalline au milieu de terrains alluvionnaires marécageux, s'est agrandi en couvrant peu à peu ce rocher (en tant que chef-lieu de canton, Paimbœuf était une ville relativement attractive). Ce n'est que récemment qu'on a empiété sur les marais pour construire quelques usines.

Les villages de l'intérieur n'ont pas évolué, à part Corsept qui a subi l'influence de Paimbœuf.

Notons que sur cette rive, la culture de la vigne est un peu plus importante que sur l'autre, sans être vraiment rentable toutefois (elle n'a pas été notée sur les cartes car le document de 1858 ne concernait que l'arrondissement de Savenay).

Les transformations les plus spectaculaires de ce secteur ne concernent donc que la rive nord et résultent des efforts immenses et peut-être démesurés mis en œuvre pour que le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire reste toujours dans le groupe de tête des ports français.

*
**

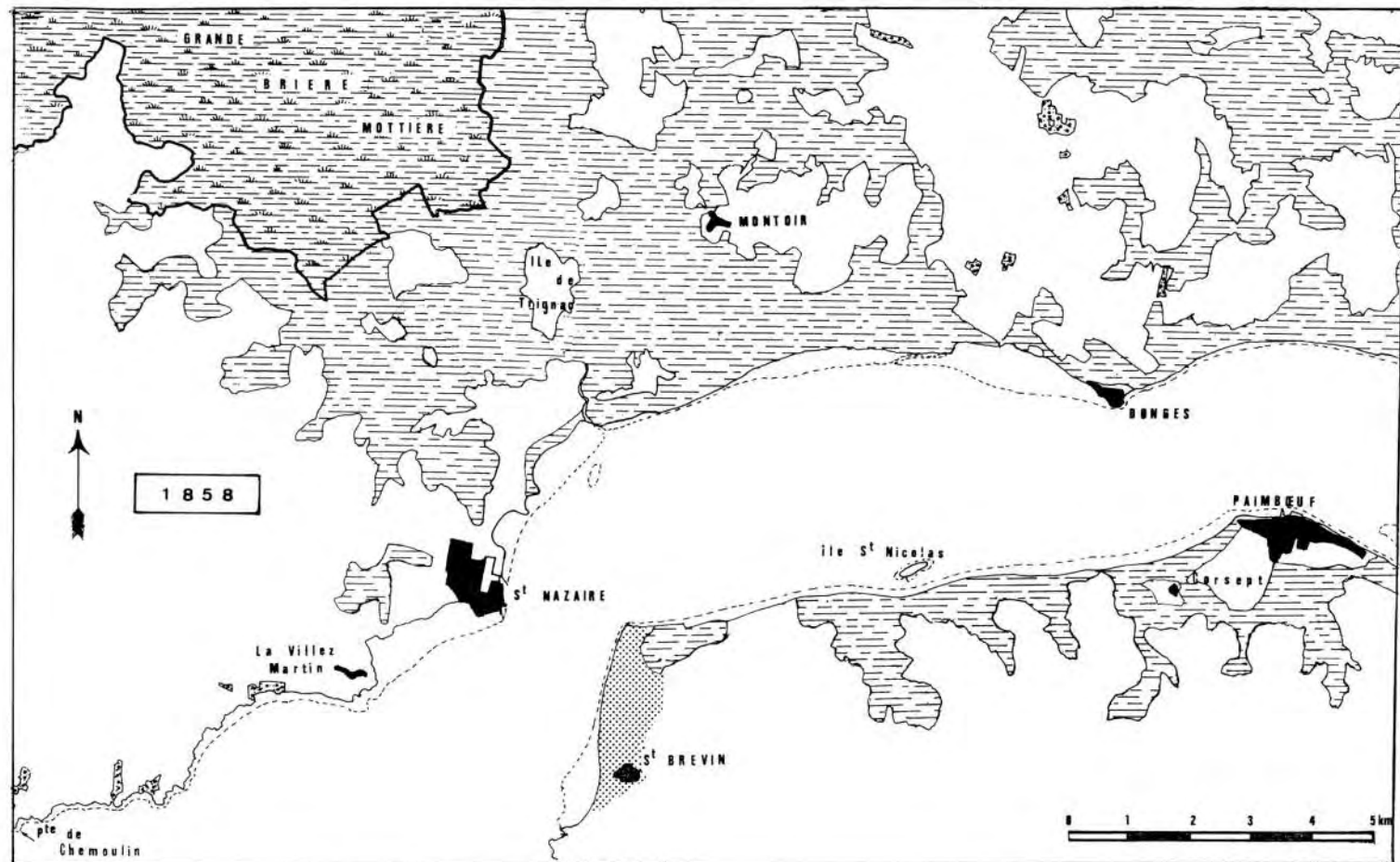
Un simple regard sur les cartes, notamment celles de l'estuaire, montre donc l'ampleur des transformations en 120 ans. On imagine aisément le paysage désolé de la rive nord en 1858, d'après le figuré des prés et des marais qui recouvrent en grande partie la

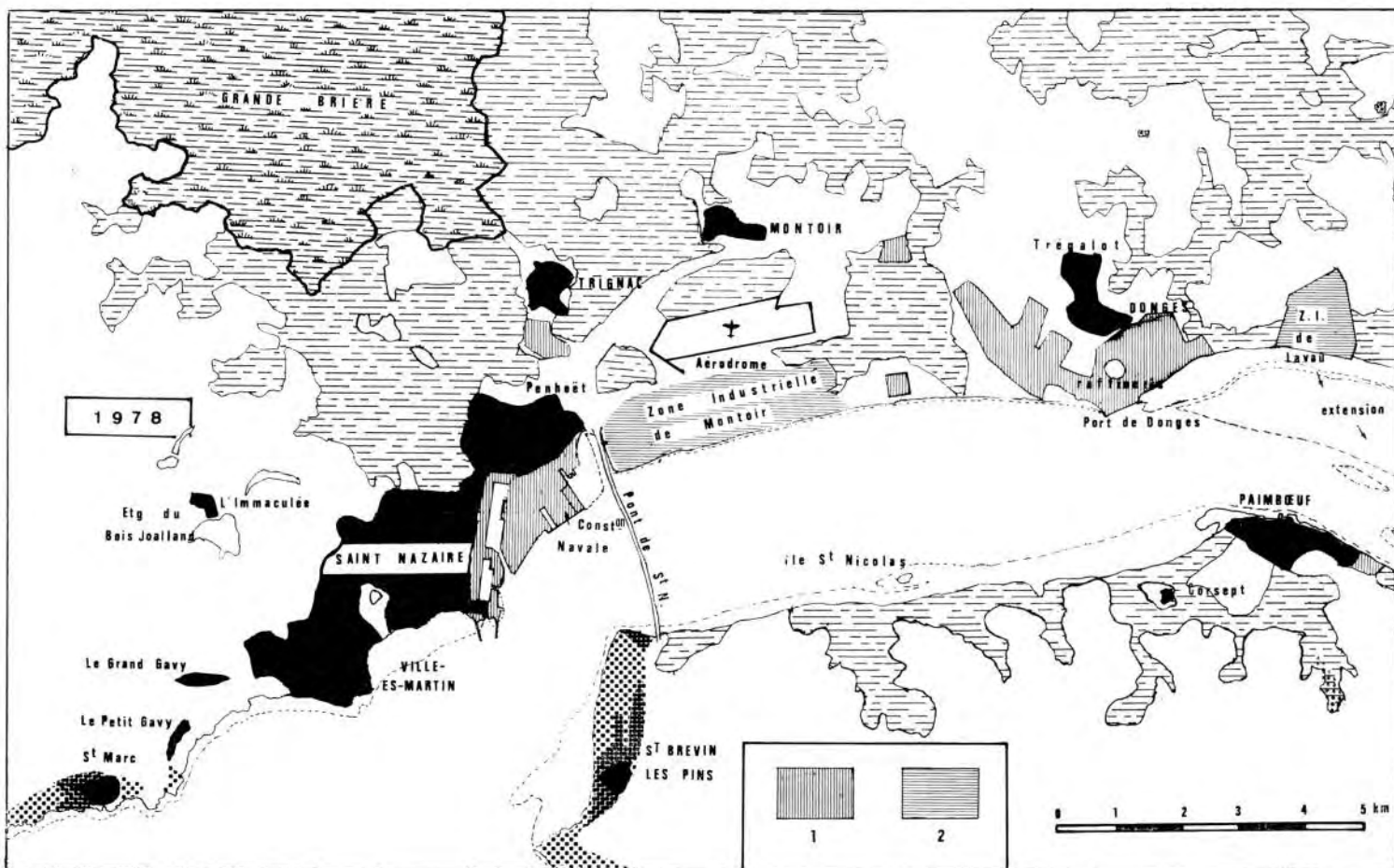
Page 54 : carte de l'embouchure de la Loire en 1858.

Page 55 : en 1978.

Complément de légende

1. — Zones portuaires, installations industrielles, usines.
2. — Zones industrielles en cours d'aménagement.





carte de cette époque. Quand on jette un regard au contraire sur celle de 1978, la tache noire de Saint-Nazaire saute tout d'abord aux yeux, puis on est attiré par la masse des zones industrielles et de la raffinerie qui rétrécissent considérablement la largeur de l'estuaire. Cela montre l'emprise industrielle sur la moindre surface de terre située au bord de l'eau. En comparant les deux cartes de la Côte d'Amour, on est aussi surpris par le front d'urbanisation qui suit la côte de manière presque ininterrompue en laissant l'arrière-pays complètement vide.

Ces modifications se sont effectuées en 120 ans. N'est-ce pas trop rapide ? Saint-Nazaire est actuellement la capitale du chômage en Bretagne avec 9 400 demandeurs d'emplois. Il est grand temps de s'interroger sur les chances de survie des chantiers nazairiens et dongeois que la crise du pétrole frappe de plein fouet : des unités de raffinage vont tôt ou tard devoir s'arrêter à Donges par manque de matière première. En 1980, les carnets de commande des Chantiers de l'Atlantique risquent fort d'être vides ; le groupe a déjà connu, on s'en souvient, de sérieuses difficultés l'an dernier. Où donc pourront se recycler les milliers de chômeurs en puissance ?

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Penn ar Bed, numéros 81 et 83, numéros spéciaux juin et décembre 1975 —
« *La presqu'île guérandaise* ».

Paul FENELON - « *Les pays de la Loire* ». Coll. Atlas et Géographie de la France moderne, Ed. Flammarion, 1978.

P.-Y. LE RHUN - « *Géographie de la Bretagne* », Chap. 6 et 9, Ed. Skol Vreizh, 1976.

« *La presqu'île guérandaise* » (Journal hebdomadaire), de juillet 1978 à mars 1979.