

Le patrimoine ligérien en milieu urbain : une reconnaissance et une valorisation par le tourisme ?

River-Network-Related Heritage in Urban Environment: Recognition and Development Through Tourism?

Danielle Chiappero

Volume 11, Number 3, October 1992

Fleuves, civilisations et tourisme

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1078040ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1078040ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Chiappero, D. (1992). Le patrimoine ligérien en milieu urbain : une reconnaissance et une valorisation par le tourisme ? *Téoros*, 11(3), 25–30.
<https://doi.org/10.7202/1078040ar>

Le patrimoine ligérien en milieu urbain: une reconnaissance et une valorisation par le tourisme?

Danielle Chiappero*



Une étude sous l'angle des usages permet, à notre sens, d'appréhender l'ampleur et la complexité des rapports entre ville et fleuve. Cependant, cette approche occulte - ou tout au moins relègue en arrière-plan - le patrimoine naturel ou *matrimoine* pour n'en retenir que l'aspect milieu-support.

Élaboration d'un mode de lecture

Les différents usages des ressources du fleuve ont ainsi déterminé d'une part, l'élaboration de règles d'usage, d'autre part, l'élaboration d'une technologie propre à favoriser l'exploitation de ces ressources.

Les règles d'usage sont contenues dans le savoir-faire, la tradition, la coutume, le droit d'usage. Elles constituent la mémoire collective, orale ou écrite, qui nous est transmise par les archives, les relations historiques, les ouvrages juridiques, ainsi que par une culture ligérienne orale.

Le patrimoine construit reflète leur mise en oeuvre technologique, qu'il soit patrimoine bâti ou paysager, dont une part disparue a rejoint la mémoire collective et l'autre nous a été transmise souvent désaffectée de son usage premier (levées, duits, quais, ports, etc.).

Le patrimoine, considéré au filtre de l'usage, se lit ainsi comme un apprentissage constant, une adaptation du milieu urbain à son environnement.

Les incidences des différents usages du fleuve sur le milieu naturel entraînent des réponses de celui-ci, auxquelles doivent à leur tour s'adapter les usages, et ceci dans un enchaînement incessant.

L'accommodation du système urbain aux contraintes de son environnement (navigation, protection contre les crues, franchissement du fleuve), qu'elles soient inhérentes au milieu fluvial ou qu'elles soient générées par l'utilisation de ses ressources, donne naissance au patrimoine construit et paysager. Elle entraîne le système urbain dans une recherche d'autonomie de plus en

Cette recherche a pour origine une étude commanditée par la Direction Régionale de l'Équipement du Centre, ayant pour objectif la sensibilisation des élus et des aménageurs au patrimoine urbain lié à la Loire. Elle a pour champ le parcours de la Loire en Région Centre, ce qui correspond approximativement au parcours de la Loire moyenne.

Dans une première phase, cette étude s'est intéressée à la représentation du patrimoine ligérien dans l'urbain (définition et qualification).

Dans une deuxième phase, un travail devra être mené en relation avec les acteurs de l'aménagement afin d'élaborer un outil méthodologique qui permette d'intégrer ce patrimoine aux différents projets d'urbanisme et notamment, à ceux liés au développement du tourisme et des loisirs.

Dans la première partie de cette recherche, nous nous sommes attachés à définir la notion de patrimoine ligérien en milieu urbain. Nous avons pour cela adopté une démarche

méthodologique large, alliant une approche visuelle et sensible, une approche historique et une réflexion théorique.

Définition du patrimoine ligérien en milieu urbain

Le patrimoine ligérien en milieu urbain constitue un champ de recherche situé à l'intersection de deux systèmes complexes: le système urbain et le réseau fluvial.

Ceci met en jeu deux conceptions du patrimoine:

- le patrimoine urbain construit par l'homme dans le sens d'une *valorisation* de son environnement, par les activités, par l'usage qu'il y développe;
- le patrimoine naturel, le *matrimoine*, la nature qui répond à un concept tout différent dans le sens où elle existe simplement et échappe à toute notion de valorisation.

Nous avons choisi de conduire cette étude en partant du concept de patrimoine, lui-même lié à la notion d'héritage, de valeur développée et transmise par nos pères, en relation avec un usage.

* Madame Danielle Chiappero est attachée au CESA de l'Université François Rabelais de Tours, France.

plus grande par rapport au fleuve (levées, quais, ponts, entrepôts, etc.).

Coopération-conflit entre usages. Les relations de conflit ou de coopération entre les différents usages constituent un paramètre important de l'étude de l'organisation des usages et, par extension, de l'élaboration du patrimoine (ex.: conflits historiques: navigation et meunerie ou pêche - navigation et franchissement... coopération: navigation et viticulture... conflits actuels: préservation de la nature et développement de l'habitat... coopération: préservation de la nature et tourisme ou qualité de la vie).

Grille de lecture

Nous avons établi à partir de cette approche, une grille de lecture systématique des usages liés au fleuve en milieu urbain et de l'élaboration du patrimoine qui en résulte (fiches patrimoniales établies par usage).

Nous avons recensé un certain nombre de ces usages et les avons classés suivant deux grandes familles de fonctions:

- *les fonctions fluviales liées à l'urbain.* Celles-ci regroupent les différentes utilisations des ressources du fleuve par le système urbain. Elles déterminent l'empreinte de la ville sur le fleuve (pêche, extraction de matériaux, navigation, épuration);
- *les fonctions urbaines liées au fleuve.* Elles regroupent les fonctions urbaines conditionnées par la présence du fleuve (navigation, habitat, protection contre les crues, franchissement du fleuve, économie, etc.). Elles correspondent, de façon plus générale, à l'accommodation du système urbain aux contraintes imposées par le fleuve. Elles influencent fortement la morphologie urbaine, retraçant l'action de modelage du fleuve sur la ville (levées, quais, ponts, etc.).

Cette approche globale du patrimoine ligérien nous a permis de démêler la complexité du système des relations ville-fleuve. Cependant, une étude plus approfondie dans ce sens relève de la constitution d'une base de données patrimoniales, qui demeure actuellement hors de notre champ d'étude.

Nous nous sommes attachés ensuite à présenter les principaux éléments du patrimoine visibles aux abords du fleuve. L'essentiel des exemples cités concerne Tourset Orléans.

L'étude historique a été conduite principalement dans le cadre des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles.

Présentation des principaux éléments du patrimoine ligérien en milieu urbain

Cette présentation se réfère presque uniquement au patrimoine visible aux abords immédiats du fleuve.

Celui-ci, considéré sous l'angle de l'usage, se rapporte à quatre usages principaux: la navigation, l'usage résidentiel (habitat, épuration urbaine), la protection contre les crues, le franchissement.

La compréhension du système patrimonial ligérien se fonde sur la dualité des rapports ville-fleuve; exploitation des ressources du fleuve/protection par rapport aux contraintes.

Celle-ci a généré l'élément du patrimoine qui ensuite a conditionné toute l'évolution du système ville-fleuve: le système d'endiguement.

Les levées de la Loire

Les levées de la Loire se sont développées du XII^e siècle jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Répondant à l'origine aux besoins de l'agriculture, elles ont connu leur développement principal à partir du XVI^e siècle lorsque l'importance des échanges commerciaux sur le fleuve incite le pouvoir royal à tout tenter pour améliorer sa navigabilité. L'objectif des gestionnaires du fleuve est alors «l'aménagement d'une sorte de canal dans lequel la Loire serait enfermée et restrainte par des digues insubmersibles»¹⁰.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle où le chemin de fer supplante définitivement le réseau ligérien, les gestionnaires du fleuve expérimenteront différentes méthodes dans le but d'aménager et de maintenir un chenal navigable (duits, épis, plantations dans le lit du fleuve).

Ces aménagements ont abouti à l'endiguement qui enserrait la Loire entre deux levées sur une distance de plus de 500 km.

Si l'on excepte les levées qui constituent des éléments très structurants du paysage dès que l'on quitte le contexte urbain, l'observation des éléments directement visibles aux abords du fleuve conduit à définir certaines composantes du paysage ligérien en milieu urbain; par exemple, si l'on prend un point d'obser-

vation théorique situé au centre du fleuve, on distingue:

- le fleuve lui-même, les îles, les berges;
- la rive droite, la rive gauche;
- les quais, ports et autres ouvrages liés à la navigation (duits, épis, etc.);
- le paysage riverain (traitement de la rue, arbres, trottoirs, parapets, réverbères, etc.);
- le front urbain du fleuve;
- les ponts.

Le fleuve

Il représente avec le ciel, l'élément naturel du paysage et il compose, suivant le débit de l'eau, les matériaux en suspension, la couleur du ciel, la végétation des îles, un paysage spontané en constante évolution.

Les îles

Éléments structurants du paysage, à l'origine mouvantes au gré du fleuve qui les façonne, elles ont constitué de tout temps:

- une gêne pour la navigation;
- des réserves de matériaux pour l'édification des remblais des levées et la construction de bâtiments;
- des réserves d'espaces pour l'urbanisation.

Certaines îles qui paraissent naturelles sont, en fait, des vestiges d'ouvrages liés à la navigation, qui ont été colonisés par la végétation.

Les îles constituent encore aujourd'hui des zones urbanisées lorsqu'elles sont importantes (l'île d'Or à Amboise, la grande île Aucar à Tours), mais le plus souvent les élus sont tentés de les utiliser pour accueillir des espaces de loisirs (campings, bases de loisirs, etc.).

La végétation

La végétation des berges et des îles varie énormément suivant le niveau moyen du fleuve. Depuis quelques années, la sécheresse entraîne un foisonnement de végétation sur les îles, offrant à chacun les paysages naturels du fleuve *sauvage* au cœur des villes.

Les berges

Comme les îles, elles offrent un aspect différent suivant les villes. À fleur de quai à Orléans ou à Blois, elles découvrent à

La Loire revisitée : la nouvelle marine ligérienne à la découverte de tous les patrimoines

Jean-Pierre Berton*

Depuis quatre ans, la Loire reconstruit ses bateaux traditionnels à voile, dont la mémoire a failli périr, forme des mariners hardis et adroits à la manoeuvre, fleurit à nouveau d'une batellerie merveilleusement bien adaptée aux caprices du fleuve Loire. *Le Grand fleuve*, le dernier *fleuve sauvage*, les conduit à la rencontre du fabuleux patrimoine séculaire de la navigation commerciale et de transport de passagers, des patrimoines naturel et culturel bien vivants à l'approche du XXI^e siècle.

Des fiers drakkars viking, il leur reste les bords à clin, la guerdre, les boitas et le guinda et surtout un grand air de voile carrée si conquérante à la remontée. La Gabare à fond plat, à deux levées, s'est bien adaptée au Fleuve, nantie de ses arronçoirs, ses bâtons de marine et de sa piautre en gigantesque équilibre. Depuis, lourdement chargées de tuffeau, de vins et d'ardoises ou sveltes côche d'eau à promener les touristes qui n'en ont pas encore le nom, elles sont devenues chalands à la voile comme des *spi*, puis toues cabanées derrière leur filet barrage et élégants futreaux à l'étrave retroussée sous le grand vent.

Le document vidéo que nous présenterons au colloque évoque trois voyages sur la Loire à bord de ces bateaux:

- le voyage inaugural d'une Gabare du XVIII^e de Nantes à Chinon (avril 1990);
- un voyage d'apprentissage de la navigation pour des étudiants de l'Université François Rabelais (mars 1991);
- une descente expérimentale de Roanne à Nantes à l'aide d'un *futreau* traditionnel.

Ceux qui naviguent ont souvent construit le bateau qui les porte, lui-même patrimoine. Ils ont réappris à connaître le fleuve, ses chenaux, ses grèves, ses mouilles et ses seuils; surpris sa faune, ses paysages, sa lumière et sa beauté. Ils ont aussi retrouvés intacts des Hommes du Fleuve, encore à la tâche de carrelet derrière le filet-barrage pour la saumon et l'alose, des engins pour l'anguille et la lamproie, de la drague pour lever le sable, encore...

Le Fleuve... vu du Fleuve: levées, turçies, duits, ports, ponts, perrés, villes; villes vues, villes construites à partir du fleuve.

C'est peut-être l'avènement d'un tourisme *spectacle* exigeant pour lui-même et les autres, pour un autre tourisme *voyeur* à partir des



berges, plus achalandé, manière élégante et fière de revivifier le fleuve par la découverte de tous les patrimoines.

Ce n'est pas le musée qui navigue. C'est bien la réanimation, la réappropriation du fleuve comme objet de beauté, d'harmonie pour l'homme. L'image créée - le bois, l'eau et la toile - appelle les grands équilibres retrouvés...

* Monsieur Jean-Pierre Berton est professeur à l'Université François Rabelais de Tours, France.

Amboise une large rive occupée par une végétation spontanée.

Les ouvrages liés à la navigation

Les ports - les quais

À l'origine, les ports sont de simples plages d'accès au fleuve, situées presque de plain-pied par rapport aux murailles des remparts. Seules des rangées de pieux, consolidant la berge, marquent d'une dénivellation l'accès à la rive et préfigurent les quais que nous connaissons aujourd'hui, érigés au XVIII^e siècle.

Les ports de Loire, désaffectés de leur fonction, ne sont plus perceptibles à l'œil non averti. Ils ne répondent pas à l'image enclavée que l'on peut se faire d'un port car ils sont situés linéairement le long du fleuve, sans autre aménagement que les rampes et les escaliers d'accès, liaisons entre le système urbain et le fleuve. De plus, dans certains bourgs, le limon a recouvert les perrés au fil du temps, effaçant ainsi une page d'histoire de la mémoire du fleuve.

Les quais seront encore rehaussés, notamment à Tours, après les inondations catastrophiques du XIX^e siècle.

On peut encore observer dans toutes les villes ligériennes, les quais tels qu'ils ont été construits à l'origine. Ils sont situés essentiellement sur la rive urbaine. Limités, sur la rive du faubourg, à l'encadrement des têtes de ponts, ce sont ensuite de simples prolongements de la levée recouverts d'un perré.

Les quais désertés par l'activité fluviale constituent des réserves d'espace pour de nouvelles fonctions urbaines. Les municipalités ont trouvé là les surfaces de parking nécessitées par le développement de l'usage de l'automobile en ville. Quelquefois, elles y ont installé des mini voies sur berge au croisement des ponts (Tours ou Orléans).

Toutes les villes étudiées réutilisent les plateformes des quais pour y installer des parkings. Les quais constituent en effet pratiquement le seul espace disponible en centre-ville pour accueillir des places de parking gratuites.

L'augmentation du temps de loisirs entraîne un réinvestissement progressif par les habitants des villes de ces lieux désaffectés (pêche, jogging, fréquentation touristique).

Les autres aménagements classiques des quais de Loire, soit que l'espace disponible le permette, soit par remblaiement de la berge, sont les promenades ou les squares (cf.: Tours).

Les duits - les épis

Ce sont de petites digues de pierre submersibles destinées à maintenir un chenal navigable.

Dans les ports, les duits, parallèles à la rive (cf.: le duit St-Charles à Orléans), guident le chenal contre le quai.

Les chemins de halage

Destinés à halier les bateaux à la remonte quand le vent manquait, les chemins de halage constituent une réserve fantastique de sentiers de promenade et de randonnée.

Les canaux

Les canaux sont développés à partir du XVI^e siècle pour améliorer le réseau navigable, la voie d'eau restant le premier réseau d'échange commercial jusqu'à l'aménagement du réseau routier, à la fin du XVIII^e siècle.

Les canaux liés au système ligérien sont tous situés en amont d'Orléans (développement des échanges avec Paris), sauf le canal entre Loire et Cher, à Tours, comblé aujourd'hui, qui était utilisé pour des liaisons locales.

Les canaux, déclassés, ont fait l'objet d'aménagements divers, soit comblés pour recevoir des constructions de logements ou de réseaux routiers, soit au mieux réutilisés pour la baignade ou la pêche.

Les élus reconnaissent aujourd'hui la valeur potentielle des canaux, en partie pour la qualité des sites mais surtout en raison du développement du tourisme fluvial.

Le paysage riverain

À partir des parapets des quais, il se compose d'un trottoir ou d'un mail planté généralement de platanes, puis de la chaussée de la route, souvent située en contrebas de la banquette des quais (cf.: Blois, Amboise, Tours).

Le front urbain

On note, dans les villes ligériennes, une différence marquée entre la ville et le faubourg qui s'est développé au *bout du pont*. La fa-

cade noble de la ville s'oppose à l'architecture plus simple et moins élevée des faubourgs, qui évoque déjà l'espace rural voisin.

Le remblaiement

Conséquence de 20 siècles d'accumulation de débris de constructions et de la surélévation des sites pour se mettre à l'abri des crues, le remblaiement dans des villes ligériennes comme Tours ou Orléans est très important et situe le front urbain à une hauteur de 4 à 10 m au-dessus du niveau primitif.

L'habitat

L'habitat urbain du Val de Loire présente une assez grande homogénéité, bien qu'il existe des nuances régionales: constructions à 1 ou 2 étages, toitures à deux ou quatre pans, ou à la Mansart, le plus souvent couvertes d'ardoises, sur le noir desquelles tranchent les briques rouges des souches de cheminée, lucarnes.

Dans le chaînage d'angle de certaines maisons, des blocs de tuffeau gravés gardent la mémoire des crues exceptionnelles.

Les anciens quartiers des mariniers sont encore repérables dans la plupart des villes, composés de maisons très simples, souvent signalées par des symboles liés à la marine (ancre, bateaux, etc.).

Au contraire de Paris ou de Lyon, les villes de Loire n'ont pas cherché à insérer le fleuve dans l'écrin d'une rive droite et d'une rive gauche également urbanisées. La largeur du fleuve, même endigué, est trop importante. Les îles, les bancs de sable, les franchissements forcément limités en nombre, la topographie mouvante du lit, la végétation spontanée, ne se prêtent pas à une mise en scène urbaine symétrique. Les recherches architecturales se sont limitées aux traitements des ponts et des têtes de ponts.

Les destructions dues aux bombardements de 1940 ont entraîné la reconstruction d'une grande partie de ces quartiers. À Tours, il ne reste rien du front urbain d'origine alors qu'à Orléans, la reconstruction des quartiers anciens s'est faite à l'identique.

Aujourd'hui, ces espaces riverains de front de fleuve posent des problèmes d'aménagement aux municipalités qui sont confrontées à la double nécessité du développement de l'habitat et de la circulation en centre-ville.

Cela pose également le problème de l'accès piétonnier et cycliste au bord du fleuve.

L'organisation du paysage urbain décrit ci-dessus est essentiellement liée à la navigation et, pour une part, à la protection de l'habitat.

Une troisième composante importante de l'élaboration du patrimoine ligérien-urbain est le franchissement du fleuve.

Le franchissement du fleuve: les ponts

Répondant à une adaptation du milieu urbain à la contrainte physique du fleuve, les moyens de franchissement ont évolué au cours des siècles, des gués, bacs et ponts de bateaux aux ponts médiévaux faits de bois et de pierre, qui s'appuyaient sur les îles.

Les ponts médiévaux constituaient un prolongement de la cité sur le fleuve.

Ils ont été détruits, pour la plupart au XVIII^e siècle, lors de crues ou de débâcles. Leurs arches, trop basses, n'ont pas supporté l'élévation du niveau des crues, consécutive à l'endiguement trop étroit du fleuve. Leur reconstruction coïncide avec la réalisation de grands travaux d'urbanisme à Tours, Blois et Orléans.

Les travaux d'urbanisme à Tours et Orléans au XVIII^e siècle

La centralisation monarchique croissante depuis le XVII^e siècle, implique la maîtrise des réseaux d'échanges au sein de l'État.

Au XVII^e siècle, Sully et Colbert ont essentiellement travaillé à l'amélioration du réseau navigable, notamment par la création de canaux.

Au XVIII^e siècle, Trudaine entreprend l'amélioration du réseau routier. Son ambition est de créer un réseau en étoile, reliant Paris à toutes les grandes villes du royaume et au-delà, à l'Europe.

Tours, Orléans et Blois, situées sur l'axe ligérien qui constitue l'épine dorsale des échanges commerciaux du royaume, sont les premières à bénéficier de ce programme.

Ces travaux, issus d'un projet commun, présentent dans la traversée de la Loire les mêmes grandes caractéristiques:

- construction des ponts royaux, chefs-d'œuvre des ingénieurs du XVIII^e siècle;
- tranchées rectilignes de plusieurs kilomètres, creusées au vif des côtes;
- alignement et recalibrage des rues médiévales au sein des centres-villes;
- élaboration des rues royales aux façades ordonnancées;
- destruction des îles qui occupaient le lit du fleuve au passage des ponts.

Cet urbanisme fortement structurant a bouleversé la morphologie des villes ligériennes.

Jusqu'alors, celle-ci traduisait l'intimité des rapports ville-fleuve dans son étirement linéaire en front de fleuve. Les axes de communication séculaires imposés par la Loire, joignaient Lyon à Nantes, parallèlement au fleuve, ne le traversant qu'aux principaux pôles d'échange.

La création des voies royales, tranchant net dans la masse des quartiers anciens, fait pivoter à 90° en direction de Paris, les axes majeurs de circulation, imposant symboliquement aux villes ligériennes, la centralisation du pouvoir monarchique.

L'évolution des usages liés au fleuve

En l'espace d'une centaine d'années, le développement du réseau routier, la navigation à vapeur, puis le chemin de fer ont détruit un système d'échange séculaire et, par là-même, bouleversé la morphologie urbaine, jusqu'alors toute entière influencée par l'eau.

L'artisanat lié à l'eau disparaît également au XIX^e siècle, supplanté par le développement industriel.

La Loire, plus qu'un réseau d'échange commercial incontournable, devient un obstacle aux relations nord-sud, avec lequel on ne compose pas. La nécessité de son franchissement s'imposera de façon de plus en plus impérative pour ne pas entraver le développement des réseaux routier, ferroviaire, et aujourd'hui autoroutier.

Les villes ligériennes, toujours plus consommatrices d'espace, ressentent d'autant plus fortement la nécessité de s'affranchir des contraintes du fleuve par la construction de digues, de barrages, par la constitution de réserves d'eau, par la multiplication des franchissements.

Les usages du fleuve sont actuellement ceux des espaces désaffectés. Les villes y ont relégué les fonctions urbaines subalternes, parkings, voies sur berges. La fonction épurative de la Loire devient toujours plus importante avec la croissance des agglomérations tandis que d'autre part, l'augmentation des captages d'eau potable traduit les besoins des villes, accrus depuis quelques années par le problème de la sécheresse...

Cependant, de nouveaux usages que l'on pourrait qualifier de *tertiaires* émergent (tourisme, loisirs). Ils sont liés aux préoccupations de l'époque contemporaine (environnement, cadre et qualité de la vie, culture, patrimoine) et deviennent peu à peu des facteurs non négligeables du développement économique des villes.

Malgré les énormes travaux entrepris durant sept siècles pour maîtriser son cours, la nature du fleuve non maîtrisable dans la durée a été assez affirmée pour reproduire le fonctionnement de son écosystème naturel au sein de son carcan de digues.

Cette coulée de nature en constante évolution au cœur des centres-villes, crée la spécificité et la dynamique des paysages urbains ligériens et constitue un élément essentiel pour le développement de ces nouveaux usages urbains.

Un renouveau d'intérêt pour l'axe ligérien

Depuis quelques années, on assiste au développement d'un mouvement associatif qui crée peu à peu une dynamique le long du fleuve (créations de musées de la marine, maisons de Loire, reconstitution de bateaux, animations ethnologiques, descentes de Loire qui préfigurent ce que pourrait apporter à la Loire un tourisme développé en douceur).

Le service fluvial de la DDE reçoit des demandes de plus en plus nombreuses pour l'aménagement de sentiers de promenade ou de grande randonnée ou la création de pistes cyclables sur les surlargeurs des digues. Tous ces enjeux qui, des mouvements associatifs ont peu à peu gagné le champ politique, entraînent un regain d'intérêt des villes pour le fleuve Loire. Le Val de Loire, longtemps obnubilé par ses seuls châteaux, s'intéresse désormais à son environnement.

Les grandes agglomérations ligériennes sont presque toutes engagées actuellement dans une phase de révision de leur Schéma Directeur d'Aménagement et souhaitent y in-

tégrer les facteurs environnement et tourisme, notamment en ce qui concerne l'axe ligérien. Cependant, après des années d'oubli, elles se trouvent relativement démunies de savoir-faire, face à la demande de leurs habitants ou de leurs visiteurs. On peut noter différentes initiatives ou études qui vont dans ce sens:

- contrat vert à Tours;
- thème des retrouvailles ville-Loire à Orléans;
- plan bleu (thème du retour de l'eau dans la ville) à Nantes, etc.

À Blois et Orléans où sont programmés de nouveaux ponts, on se préoccupe, pour la première fois depuis l'après-guerre, de l'insertion du pont dans la ville d'un point de vue esthétique et non plus seulement routier.

L'État, premier responsable de l'aménagement du fleuve, a engagé un certain nombre d'actions depuis quelques années dont les plus récentes sont:

- Atlas des zones inondables.
- L'Observatoire Loire: l'une de ses missions est la création d'une banque de données et d'une banque d'images sur le fleuve. L'une de ses premières réalisations est la maquette d'une banque d'images sur le thème du patrimoine fluvial ligérien.
- Plan de paysages expérimentaux, destinés à doter les élus d'outils leur permettant de préserver le patrimoine paysager mais aussi de continuer à fabriquer des paysages nouveaux.

Conclusion

Ces différentes actions et réflexions semblent aller dans le sens d'un intérêt nouveau pour la Loire. Cependant, si les potentialités de mise en valeur du patrimoine ligérien sont multiples, il est nécessaire que les décideurs prennent pleinement conscience de la fragilité des équilibres sur lesquels repose la qualité du paysage ligérien fait de la symbiose complexe d'éléments patrimoniaux et naturels.

L'indissolubilité du couple Patrimoine-Matrimoine est la seule garante des potentialités de développement touristique.

C'est sur cette réciprocity fragile et sur la force économique que représente le tourisme par rapport aux autres enjeux dont la Loire

fait l'objet (régulation, urbanisation des zones inondables, épuration, etc.) que peut se jouer l'avenir du *dernier fleuve sauvage d'Europe*.

Cette présentation du patrimoine ligérien est illustrée par des diapositives et elle est suivie d'un vidéo sur *La descente de Loire*, organisée par J.-P. Berton avec des bateaux (reconstitution de bateaux anciens). 

BIBLIOGRAPHIE

- BRAUDEL, F., *L'identité de la France - Tome III: Les hommes et les choses*, Champs, Flammarion, 1990, 535 p.
- CERGRENE, *Des villes redécouvrent l'eau. Quelques exemples d'aménagement de rivières urbaines* (12 fiches), ministère de l'Environnement, Agence de bassin Rhône-Méditerranée-Corse.
- CHAPON, J., *Protection et aménagement intégré de la vallée de la Loire*, ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, Conseil Général des Ponts et Chaussées, mise à jour décembre 1989.
- DEBAL, J., *Le plan d'Orléans à travers les siècles*, Société archéologique et historique de l'Orléanais, 1980.
- DION, R., *Histoire des levées de la Loire*, Paris, 1961, 316 p.
- DION, R., *Le val de Loire*, Marseille, 1934, Laffite reprints, 1978, 752 p.
- GALLOUDEC, L., *La Loire - Étude de fleuve*, Paris, Hachette et Cie, 1910, 347 p.
- GUILLERME, A., *Les temps de l'eau - La cité, l'eau et les techniques*, Collection Milieux, Éd. Champ Vallon, Mâcon, janvier 1990, 263 p.

RÉFÉRENCE

- (1) R. DION, *Histoire des levées de la Loire*, 1961.

The Loire Revisited: Navigation-Related Heritage Recaptured

By Jean-Pierre Berton

The past four years have seen the birth of various projects conceived to recapture the almost lost heritage of France's last untamed river - the Loire. Traditional Viking drakkars and the like, with billowing sails, have been reconstructed and are being manned by skilled navigators - often those who built them.

Video presentations during the conference will underscore the wealth of heritage awaiting rediscovery by those on board.

From the tourism angle, this revival of the Loire will be a great draw, but curious tourists will be rewarded in many unexpected ways - their quest will also show them the reappropriation of the river as an object of beauty and harmony for man.

River-Network-Related Heritage in Urban Environment: Recognition and Development Through Tourism?

By Danielle Chiappero

River-network-related heritage in urban environment constitutes a field of research at the intersection of two complex systems: the urban system and the river network. This brings two conceptions of heritage into play: the urban heritage, built by man to enhance his environment and the natural heritage, which refers to nature which simply exists and escapes any notion of enhancement. The study was undertaken from the perspective of river use to apprehend the scope and complexity of river-city relationships. The incidence of different river uses makes demands on the natural environment leading to a responses from the latter, to which the uses must in turn be adapted. An unending chain reaction results, with certain uses giving rise to conflict while others are of a cooperative nature.

The historical study was conducted within the framework of the 18th, 19th and 20th centuries, in the middle regions of the Loire, citing primarily Tours and Orléans as examples. The first analysis focuses on the heritage which is visible in the immediate vicinity of the river.

Development from the 12th to the 19th century ended in the impounding of the Loire between two levees which hem it in for a length exceeding 500 km. The river network's surrounding landscape was thus radically altered.

The river's natural environment (including the sky, islands, vegetation), was also in constant evolution. The river reshaped islands and some of them were urbanized. Banking up occurred in some places and not in others, and lack of rainwater resulted in the burgeoning of different vegetation in areas.

Work linked to navigation represents a heritage which is not very evident today: wharves converted into parking lots, former ports imperceptible to the untrained eye, canals which have been filled in to build housing complexes, etc. Nonetheless, former towpaths which line the riverbanks represent a rich reserve for hiking and biking enthusiasts.

The Loire's urban habitat is quite homogeneous while regional accents exist. However, largely destroyed by the 1940 bombings, only Orléans has been restored on an identical basis. Today, riverfront municipalities face several problems in developing these urban spaces to suit motorized traffic requirements without hampering pedestrians and cyclists and while protecting the habitat.

Finally, in the river-city context of this study, river cross-over is included. Medieval bridges failed to resist the great floods. Urban work at Tours and Orléans yielded royal bridges - engineering masterpieces. But at the same time, the main road linking the Loire to Paris was redirected at a 90-degree angle toward Paris as were all traffic routes in keeping with the monarchy's centralization of power.

The evolution of river use takes an increasingly subordinate direction. But new uses appear: tourism and recreation, whose influence in the economic development of cities is not of little importance. This trend has led to the development of an associative movement which has started gathering momentum along the river (creation of marine museums, reconstruction of boats, etc.). The large populated areas are almost all currently involved in reviewing the paths their master development plans should follow. Tourism could play a favourable role in the future of *Europe's last untamed river*.