

# *De Trentemoult à Haute-Île*

Villages rezéens des bords de Loire



Rezé 



**LE DES CHEVALIERS, HAUTE-ÎLE, BASSE-ÎLE, ÎLE-MACÉ, NORKIOUSE ET BIEN ÉVIDEMMENT TRENTEMOULT : AUTANT DE NOMS ÉVOCATEURS DES VILLAGES ET HAMEAUX REZÉENS DES BORDS DE LOIRE.** Longtemps séparés du reste de la commune par le Seil, ils ont gardé une grande partie de leur caractère fluvial et attirent habitants et touristes toute l'année.

Mais quelles sont leurs origines ? De quoi vivaient les habitants au Moyen Âge ? Qui a construit les belles demeures bourgeoises ? Les maisons ont-elles toujours été colorées ? Comment traversait-on la Loire et le Seil aux siècles passés ? La baignade en Loire a-t-elle été pratiquée ? Quels sont les bateaux qui y ont été construits ? La Reine blanche a-t-elle existé ? Autant de questions auxquelles cette brochure se propose de répondre.

Largement illustrée, avec des photographies, des cartes postales, des plans et des affiches issus des archives municipales, elle vous invite à découvrir un environnement particulier, profondément transformé dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et si bien évoqué par l'écrivain Jean-Claude Montel : « *Nous habitons la Basse-Île, au bord de la Loire, une mince bande de terre inondée presque chaque hiver et traversée d'est en ouest par une route, que nous emprunions chaque jour [...]. Quand ce fleuve en hiver, entre décembre et mars, envahissait les champs, les jardins et, parfois même, "passait" sur la route dans un flot de boue, impétueux, isolant pour quelques jours les petites maisons aux toits de tuile rouge. La "crue" faisait partie de notre vie, au même titre que la neige pour les montagnards, et nous l'attendions chaque année avec crainte, mais aussi avec une joie secrète, presque avec impatience* ». [L'enfant au paysage dévasté, Flammarion – 1985].

Bonne lecture,

**Agnès Bourgeois,**  
maire de Rezé

● **Aux origines,  
les îles de Loire**

page 4

● **Pêcheurs des îles**

page 6

● **Un habitat  
traditionnel**

page 8

● **Ponts, bacs  
et passages d'eau**

page 10

● **Les transformations  
du 19<sup>e</sup> siècle**

page 12

● **Cap-forniers et marins  
au long cours**

page 14

● **Belles demeures  
et jardins exotiques**

page 16

● **Les débuts de la  
construction navale**

page 18

● **Traverser la Loire :  
les roquios**

page 20

● **Le temps des plaisirs :  
plage, guinguettes  
et régates**

page 24

● **Au temps des crues  
et des inondations**

page 26

● **La construction navale  
de plaisance**

page 28

● **Fêtes et carnaval**

page 30

● **L'après-guerre et ses  
lendemains difficiles**

page 32

● **Dernière escale  
avant Nantes!**

page 34

● **Dans le sillage  
de La Reine blanche**

page 36

● **D'une rive à l'autre  
grâce au navibus**

page 38

● **Plans des villages**

pages 40 à 43

# Aux origines, les îles de Loire

Façonné par la Loire, l'actuel quartier de Trentemoult-les îles délimite la partie nord de Rezé. Ce territoire a vu sa morphologie profondément évoluer au fil des siècles et au gré des cours d'eau qui l'entouraient ou le traversaient.

Autrefois détaché de la rive sud par le Seuil, un ancien bras de Loire, l'ensemble constituait une grande île appelée île des Chevaliers. Possible souvenir de la présence de chevaliers templiers au Moyen Âge, dès la fin du 13<sup>e</sup> siècle. L'occupation insulaire remonte à une époque très lointaine. Quatre villages et hameaux s'y sont développés le long de la Loire, en plus de l'îlot-Macé situé au sud-est. D'amont en aval, se déploient Haute-île, Basse-île, Norkiouse et Trentemoult, le bourg le plus important. Celui-ci avait la particularité d'être également entouré d'un petit ruisseau au sud. Nommé le Courtil Brisset, il coulait à l'emplacement des actuelles rues Jouneau, Soulas et Bruneau, faisant de Trentemoult, une île dans l'île.

Les différents aménagements menés au cours des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles effaceront progressivement l'insularité de ce territoire.

Plusieurs hypothèses ou histoires entourent les origines de ces villages îliens, dont certaines traces seraient décelables dans leur toponymie. L'orthographe ancienne *Trentemoux* pourrait désigner la trentaine de moux (buttes de terre) sur lesquels le village aurait été bâti. L'écriture Trentemoult se référerait, quant à elle, à un combat légendaire de « trente moult braves chevaliers » durant les raids vikings du 9<sup>e</sup> siècle dans l'estuaire de la Loire.

Pour ce qui est de Norkiouse, plusieurs théories existent : déformation de *North House* (la Maison du nord) ou bien de l'Ortiouse désignant l'abondance d'orties ou rappelant la présence d'une tour munie de hourds (galerie en bois)? Bien peu de certitudes existent à ce sujet.



▲ **Vue aérienne de Trentemoult.** L'ancien lit du ruisseau est encore visible dans le tracé des routes actuelles (Ville de Rezé, © P. Lanoë)



◀ **Tableau d'assemblage du cadastre napoléonien de 1826 :** on y distingue nettement le Seuil (écrit Seuil) longeant l'île des Chevaliers par le sud et ses quatre villages - orthographiés : Trentemoux, Norquoule, la Basse île et la Haute île. On y devine également le petit ruisseau du Courtil Brisset qui enserre le village de Trentemoult d'est en ouest (Ville de Rezé)



◀ **Pêcheur de Loire, début du 20<sup>e</sup> siècle. Illustrant les coiffes du pays nantais, ce cliché met en scène un pêcheur en habit et sa famille avec un filet à reprendre** (Ville de Rezé)

▶ **La pêche à l'alose, années 1920-1950. À l'arrière-plan, se distinguent les chantiers Dubigeon à Chantenay** (Ville de Rezé)

▶ **Mise au séchage des filets de pêche, années 1900-1930** (Ville de Rezé)

## Pêcheurs des îles

La pratique de la pêche dans les îles remonte à des temps reculés et en fut longtemps l'une des principales activités. En 1397, les Trentemousins obtiennent le quasi-monopole de la pêche en Loire, très poissonneuse, grâce à un droit d'usage accordé par le duc de Bretagne Jean IV. Au début du 16<sup>e</sup> siècle, ils sont rejoints par des pêcheurs quittant Nantes où le premier quai de la Fosse est construit à l'emplacement de leurs cabanes.

S'ils pêchent parfois directement depuis les rives du fleuve avec leurs filets, ils naviguent

aussi plus profondément à la recherche de l'alose, de l'anguille, de la civelle, du brochet ou encore du sandre et du saumon. Au 18<sup>e</sup> siècle, s'aventurant sur la côte atlantique, ils sont les premiers à se spécialiser dans la pêche au hareng avec leurs sennes traînantes (filets dérivants, flottants ou lestés).

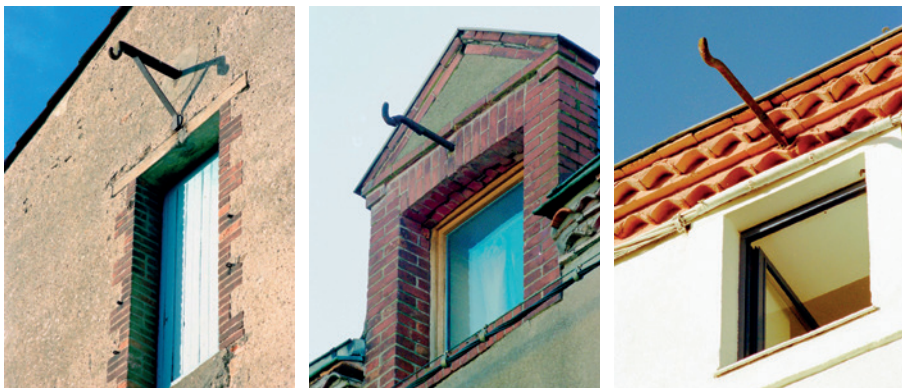
Les pêcheurs sont bien souvent désignés sous le terme de "bargers" en référence à leur embarcation emblématique. La barge était un petit bateau à fond plat, à mât unique et à voile carrée où l'on embarquait généralement à deux



ou à trois. On en comptait plus d'une soixantaine à Trentemoult au 18<sup>e</sup> siècle.

À terre, la pêche employait également de nombreux ouvriers rezéens pour vider et saler le poisson sans compter les femmes de pêcheurs qui confectionnaient et réparaient les filets. Ces derniers étaient régulièrement mis à sécher sur l'actuelle place des Filets.

Certains particularismes locaux sont remarquables dans le milieu des pêcheurs des îles qui avaient bien souvent une activité annexe. À Haute-Île, nombre d'entre eux étaient également monnayeurs, c'est-à-dire employés à la frappe de la monnaie dans les ateliers nantais. À Trentemoult, c'est la pratique de la contrebande de tabac qui était répandue jusqu'à la Révolution française.



▲ **Détails de maisons anciennes.**  
Le crochet métallique débordant des toitures ou les génoises (corniches formées de galeries de tuiles en encorbellement) sont caractéristiques de l'habitat traditionnel des villages de Loire (Ville de Rezé © P. Ruault)

## Un habitat traditionnel

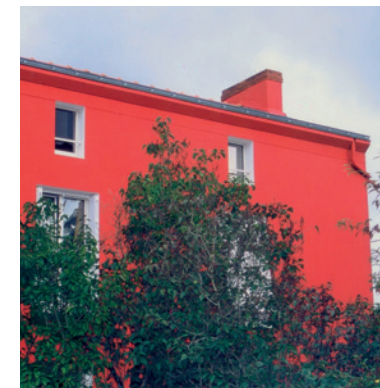
Dans leurs parties les plus anciennes, Trentemoult et Haute-Île restent encore façonnés par l'habitat traditionnel du temps des pêcheurs. Certaines maisons pourraient remonter au 18<sup>e</sup> siècle car déjà présentes sur le cadastre de 1826.

Conçu pour s'adapter au fleuve et au risque récurrent d'inondations, l'urbanisme présente une forte densité avec ses maisons accolées dessinant un labyrinthe étroit de ruelles abritées du vent. Cette exigüité offrait rarement aux maisons le luxe d'une courette ou d'un jardinet, l'espace public était donc une continuité « naturelle » de l'habitat pour les villageois. Le tissu urbain s'organise alors avec un système de longères (alignement des demeures) orientées parallèlement au fleuve, comme la Grand-rue à Trentemoult.

L'habitat traditionnel se développe sur un axe vertical avec des maisons hautes, posées

autrefois à même la terre avant le rehaussement des voies et reposant sur des murs de pierre très épais face à la montée des eaux. Bien que surélevé, le premier niveau n'était pas habité; les familles vivaient à l'étage. Parfois, les greniers pouvaient communiquer entre eux pour offrir un passage au sec en cas d'inondation. Des crochets débordant des toits permettaient de hisser les meubles encordés ou les fagots de bois à stocker.

L'aspect extérieur des demeures de pêcheurs était d'une grande sobriété. Quelques éléments caractéristiques : toiture en tuile, corniches en génoises, murs de pierre souvent recouverts plus tardivement d'un enduit à la chaux... et sans couleurs vives ! En effet, l'arrivée de ces couleurs pétillantes sur les façades, qui participe désormais au charme atypique du quartier, est relativement récente puisqu'elle remonte aux années 1990.



▲ **Maison d'hier et d'aujourd'hui.** Les façades des anciennes maisons de pêcheurs adoptent bien souvent aujourd'hui toute une palette de couleurs vives (Ville de Rezé © P. Ruault)

▼ **Ruelles et placettes du village de Trentemoult**  
(Ville de Rezé © P. Ruault)



▼ **Tarif pour le passage de Rezé sur la Loire.**  
Extrait du décret impérial du 26 Vendémiaire An XIII  
(Ville de Rezé)

## Ponts, bacs et passages d'eau

Par le passé, le caractère insulaire des villages des rives de Loire a nécessité la mise en place de diverses solutions de franchissement sur le Courtil Brisset comme sur le Seil pour permettre aux habitants de rejoindre la rive sud.

Pendant longtemps, les traversées se faisaient le plus fréquemment à bord de bacs. Ces derniers assuraient les liaisons vers Les Couëts (Bouguenais), vers le bourg de Rezé et vers Chantenay. Et contre le paiement d'un droit de passage auprès du batelier, accueillaient habitants, animaux et charrettes à leur bord, comme en atteste cet extrait d'un décret impérial de 1804.

Plusieurs ponts facilitaient également les franchissements des différents cours d'eau. Sur le Courtil Brisset, deux passerelles en bois se dressaient encore au début du 19<sup>e</sup> siècle.

Sur le Seil, les ouvrages d'art étaient plus développés, avec notamment une passerelle métallique d'une seule arche reliant Trentemoult aux Couëts, construite par la fonderie Voruz au milieu du 19<sup>e</sup> siècle.

En 1850, le projet d'aménagement du bourg de Rezé prévoit de nouvelles percées et un réalignement des rues. En découlent les constructions

T A R I F POUR LE PASSAGE DE REZÉ SUR LA LOIRE.	
EXTRAIT du Décret Impérial du 26 Vendémiaire an 13.	
<p>Peu le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes, deux centimes. . . . . 02</p> <p>Le batelier ne pourra être contraint à passer, que lorsque les passagers lui auront versé une recette au moins égale à ce qui est dit, d'après le tarif pour cinq personnes à pied; et dans ce cas, il emploiera le bac ou un batelier, à sa volonté.</p> <p>Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet; mais embarquées à bras d'homme, et d'un poids de cinq myriagrammes, deux centimes. . . . . 02</p> <p>Pour chaque myriagramme excédant, un demi-centime. . . . . 003</p> <p>Nota. Le chargeur déclarera le poids qui pourra être vérifié par le passager.</p>	
<p><b>POUR le PASSAGE</b></p> <p>D'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, cinq centimes. . . . . 05</p> <p>D'un cheval ou mulet chargé, quatre centimes. . . . . 05</p> <p>D'un cheval ou mulet non chargé, trois centimes. . . . . 03</p> <p>D'un âne chargé ou d'une ânesse chargée, trois centimes. . . . . 03</p> <p>D'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée, deux cent. . . . . 02</p> <p>Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, deux centimes. . . . . 02</p> <p>Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, cinq centimes. . . . . 05</p> <p>Par veau ou porc, deux centimes. . . . . 02</p> <p>Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou dindons, un centime. . . . . 01</p> <p>Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.</p> <p>Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.</p> <p>Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront un centime. . . . . 01</p> <p>S'il n'existe point de bateau-chaire, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui auront versé au moins une recette de quinze centimes. . . . . 15</p>	<p>D'une voiture suspendue à deux roues, celui du cheval ou mulet, quinze centimes. . . . . 15</p> <p>D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur, vingt cent. . . . . 20</p> <p>D'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet, et du conducteur, vingt-cinq centimes. . . . . 25</p> <p>Les voyageurs payeront séparément par tête le droit de pour une personne à pied.</p> <p><b>POUR le PASSAGE</b></p> <p>D'une charrette (D'un seul cheval, mulet ou deux bœufs, y compris le conducteur, dix centimes. . . . . 10)</p> <p>De deux chevaux, mulets ou quatre bœufs, y compris le conducteur, quinze centimes. . . . . 15</p> <p>attelée De trois chevaux ou mulets et le conducteur, vingt centimes. . . . . 20</p> <p>D'une charrette à vide, le cheval et le conducteur, six cent. . . . . 06</p> <p>Charge employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, six centimes. . . . . 06</p> <p>La même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, quatre centimes. . . . . 04</p> <p>Charge ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur, cinq centimes. . . . . 05</p> <p>Il sera payé par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et par âne ou ânesse, le droit fixe pour les ânes et ânesses non chargés. . . . . 25</p> <p>Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui aura versé une recette au moins de vingt-cinq centimes. . . . . 25</p> <p>Le Préfet déterminera le maximum de la charge ou du nombre des personnes que les bacs ou bateaux pourront recevoir.</p> <p>Pour être admis comme :</p> <p>Le Maître des Bateaux, Membre de la Légion-d'Honneur, Préfet de la Loire inférieure, Comte DE CELLES.</p> <p>A NANTES, de l'Imprimerie de M. MALLET, Imprimeur de la Préfecture, place du Pêché.</p>



d'une nouvelle levée sur le Seil vers Norkieuse, constituée d'un pont en pierre aux arches en plein cintre réalisé en 1857-1858, d'un calvaire et d'une longue allée bordée d'arbres (actuelle avenue du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny). Le pont ferroviaire entre Haute-Île et Nantes est érigé peu après.

▲ **Pont de bois sur le ruisseau Courtil Brisset, vers 1830. Il se situait approximativement au niveau de l'actuelle place Levoyer. Au fond, se distingue la silhouette de la cathédrale de Nantes (Ville de Rezé)**

▲ **Pont des Couëts, années 1900. Franchissant le Seil, il permettait de relier la partie sud-ouest de Trentemoult aux Couëts à Bouguenais, remplaçant une ancienne traversée en bac (Ville de Rezé)**



Plan de Rezé, 1894. En noir, le tracé de la voie ferrée reliant Nantes à Pornic. Ouverte en 1875, elle enjambe le Seil, ancien bras de la Loire, à proximité de la Haute-Île (Ville de Rezé)

## Les transformations du 19<sup>e</sup> siècle

Le 19<sup>e</sup> siècle transforme profondément la physionomie des villages de Loire, en effaçant progressivement leur insularité. À cette période, de nombreux aménagements voient le jour pour tenter de maîtriser cette eau qui fait vivre mais qui peut également accabler les habitants lors des fréquentes inondations.

Dans la seconde moitié du siècle, les grands quais en pierre de Trentemoult sont bâtis : le quai Surcouf puis le quai Jean-Bart (aujourd'hui

nommé quai Marcel-Boissard). Auparavant, il faut imaginer les bateaux s'échouant directement sur les bancs de sable presque au pied des maisons riveraines.

C'est également à cette période que le Courtil Brisset est comblé, les quais ne permettant plus son écoulement. À Trentemoult, les conséquences sont assez importantes car de nombreuses ruelles doivent être surélevées, ce qui sera aussi par la suite le cas à Haute-Île.

► La digue de Trentemoult, vers 1915. Réalisée au 19<sup>e</sup> siècle pour protéger le village, cette grande digue représentait également un lieu de promenade apprécié. Elle se situait à l'extrémité ouest de Trentemoult en direction de Cheviré (Ville de Rezé)

► Le quai et la rade de Trentemoult, vers 1913. Le quai Surcouf puis le quai Jean-Bart (aujourd'hui nommé quai Marcel-Boissard) sont aménagés en pierre à partir des années 1850. Les bateaux pouvaient s'échouer au pied du quai, dans ce qui deviendra, bien plus tard, le port de plaisance (Ville de Rezé)

La disparition du ruisseau permet le percement de nouvelles rues et la création de places. Trentemoult connaît alors un nouvel essor urbain dans ses zones sud et ouest. Une grande digue, désormais disparue, est également réalisée en aval, devenant un lieu de promenade prisé.

En 1875, l'ouverture de la ligne de train entre Nantes et Pornic nécessite d'importants remblais près de Pont-Rousseau pour protéger la voie ferrée de la montée des eaux. Ces travaux amoindrissent considérablement le débit du Seil et conduisent à son envasement sauf lors des marées. Celui-ci sera définitivement comblé dans les années 1950, laissant place à la route de Pornic (boulevard du Général-de-Gaulle).

Ainsi s'achève le temps des îles : Haute-Île, Basse-Île, Norkiouse et Trentemoult sont désormais entièrement rattachées à la rive sud de la Loire.



19 - TRENTEMOULT (L. inf.) - La Digue



7. TRENTEMOULT-lès-NANTES - Quai Surcouf et Garage de Canots



▲ **Le cap Horn en Amérique du Sud** (Pexels)

Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la marine marchande connaît un essor spectaculaire grâce au perfectionnement des navires, de plus en plus rapides et de plus en plus grands, qui sillonnent désormais les mers et les océans du globe. Nantes devient ainsi le deuxième port de France pour les longs courriers, après Marseille.

Trentemoult est alors réputé pour être « une pépinière de marins ». De nombreux capitaines et officiers y ont vécu, comme Julien Chauvelon à la tête du *Belem* au début du 20<sup>e</sup> siècle. La plupart se rendait aux Antilles ou en Amérique du Sud. Certains d'entre eux ont eu l'occasion

de franchir le célèbre cap Horn, réputé pour ses conditions extrêmes et souvent qualifié de « cimetière de marins ». C'est pourquoi ils furent appelés cap-horniers. Les routes de navigation vers les Amériques, l'Australie ou l'Extrême-Orient, via ce fameux cap (avant la construction du canal de Panama), contribuaient aux échanges commerciaux de nombreux produits comme les céréales, le coton ou encore l'or.

Entre 1880 et 1920, plus de 160 capitaines et maîtres de cabotage dont une centaine de cap-horniers (et quatre cap-hornières) étaient trentemousins. On retrouve de nombreux noms bien connus dans ces villages de Loire : Codet, Ordronneau, Lancelot, Ollive, Boju, etc. L'un des derniers d'entre eux, le commandant Georges Aubin, dont une place porte le nom, a laissé une œuvre littéraire tirée de ses souvenirs et de la vie d'autres marins.

Les marins et cap-horniers ont marqué d'une empreinte indélébile aussi bien les mémoires que la physionomie du village. Avec la construction de leurs demeures, concentrées autour de rues nouvelles (en particulier les actuelles rues Bruneau et de la Californie), l'extension ouest de Trentemoult à la fin du 19<sup>e</sup> siècle est leur œuvre.

▼ **Souvenir de la brasserie Burgelin, début du 20<sup>e</sup> siècle**  
**La figure du matelot sur les quais de Trentemoult rappelle à quel point l'imaginaire des marins est associé au village à l'époque des cap-horniers**  
 (Ville de Rezé)

▼ **Les quais de Trentemoult, vers 1900.**  
**Carte colorisée, réalisée par phototypie**  
 (Ville de Rezé/éditeur Vasselier, Nantes)







▲ La rue Bruneau à Trentemoult présente un bel alignement de maisons de cap-horniers typiques  
(Ville de Rezé © P. Ruault)

## Belles demeures et jardins exotiques

Les officiers de la marine marchande, parmi lesquels bon nombre de cap-horniers, ont façonné la partie ouest de Trentemoult en bâtissant de grandes demeures bourgeoises. De nouvelles constructions qui ont dessiné une nouvelle entrée de village, autour de la rue de la Californie, dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Plus aéré et plus rectiligne, l'urbanisme diffère clairement du village des pêcheurs.

Ces maisons de maître se caractérisent par leur décor et le soin accordé à l'esthétique et à l'harmonie d'ensemble. Les façades très structurées présentent plusieurs ornements typiques : balcons aux ferronneries ouvragées supportées par des corbeaux sculptés, consoles, escaliers majestueux, encadrements en pierre de tuffeau, lucarnes au sommet ou encore fenêtres inscrites dans les cheminées. Généralement ardoisée, la

toiture est jugée plus noble que celle en tuile des anciennes maisons trentemousines.

Ces grandes demeures se distinguent également par leurs jardins clos. Construites sur de plus grandes parcelles qu'au temps des pêcheurs, elles s'individualisent davantage et disposent d'un véritable espace vert à l'avant comme à l'arrière. La végétation, parfois luxuriante, se caractérise par la présence d'essences exotiques comme les palmiers, les tulipiers de Virginie ou les magnolias que les marins rapportaient de leurs voyages dans de lointaines contrées.

Il s'agit là d'une tradition qui fut instituée par une ordonnance royale de Louis XV en 1726 qui demandait à ses capitaines de rapporter des plantes et des graines de leurs expéditions. Le Jardin des Plantes de Nantes servait alors de lieu d'acclimatation, en relation avec le Jardin du Roi à Paris. La pratique a perduré chez les cap-horniers mais pour leurs propres parcs ! La présence de ces rares essences revêtait une symbolique forte dans le monde des marins : le palmier était ainsi considéré comme l'emblème du passage de l'équateur.

▼ Le palmier, symbole des essences exotiques que l'on trouvait dans les jardins des maisons de marins et cap-horniers  
(Ville de Rezé © P. Ruault)



L'essor sans précédent de la marine marchande au 19<sup>e</sup> siècle est lié au développement et au perfectionnement des chantiers navals qui produisent des navires de plus en plus grands et de plus en plus performants. Sur les rives de la Loire, à Nantes comme à Rezé, les ateliers de construction fleurissent à cette époque. Côté sud, c'est à Trentemoult et surtout à Norkieuse qu'ils se concentrent. Leur implantation y est facilitée par la pente naturelle vers le fleuve. Ces chantiers portent le nom de leur fondateur : Lemerle et Chauvelon, les pionniers, suivis par Clergeau et Boju.

La production de ces chantiers est artisanale et très diversifiée puisqu'ils construisent aussi bien de grandes que de petites embarcations. En 1871, les ateliers rezéens auraient ainsi lancé deux trois-mâts, une goélette et un lougre. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, se développe la fabrication des « basse-indrais », canots aux lignes fines utilisés pour la pêche en Loire et pour les régates. Le chantier de Georges Lebeauvin,

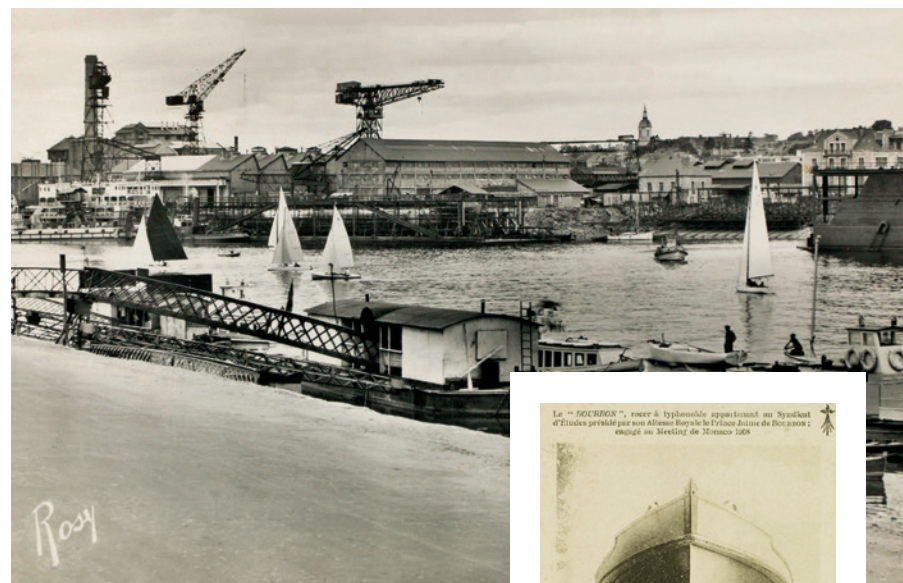
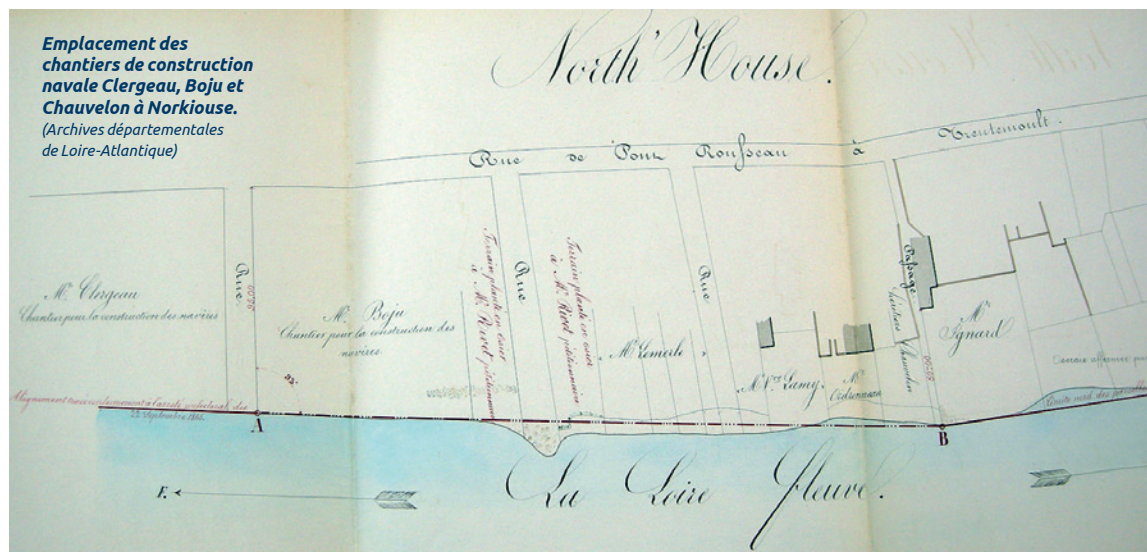
formé au chantier Alleau, est alors le modèle de ces pêcheurs-constructeurs, imités ensuite par les chantiers Berthaud ou Pasquier. Si les navires produits à Rezé sont essentiellement construits en bois, à la différence des grands chantiers nantais qui se tournent vers les coques métalliques, il existe des expérimentations comme le prototype *Le Bourbon*. Construit par le chantier Beilvaire, il s'agit d'un racer à typhonoïde (bateau de course avec une hélice située à l'étrave avant) présentant de nombreuses innovations à l'époque.

Au-delà des chantiers rezéens, un grand nombre d'habitants des villages de Loire ont constitué une part importante de la main-d'œuvre employée dans les chantiers navals à Nantes et Chantenay (Dubigeon, Ateliers et chantiers de Bretagne, Ateliers et chantiers de la Loire).

Après la Seconde Guerre mondiale, la construction navale à Rezé se démarquera pour se spécialiser dans la batellerie de plaisance.

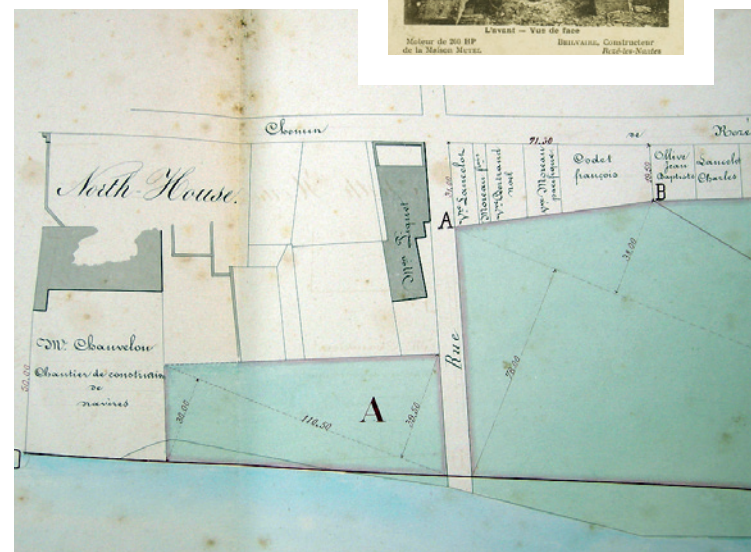
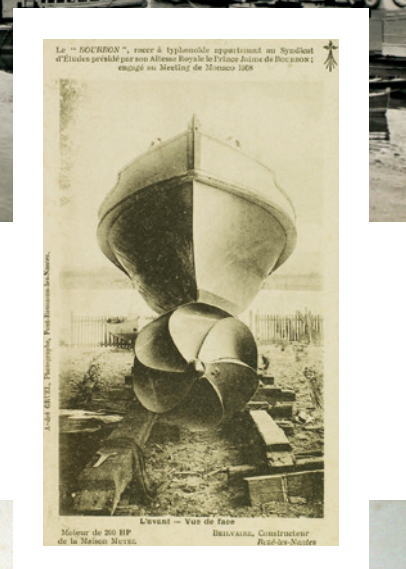
## Les débuts de la construction navale

**Emplacement des chantiers de construction navale Clergeau, Boju et Chauvelon à Norkieuse.**  
(Archives départementales de Loire-Atlantique)



▲ L'embarcadère de Trentemoult, vers 1950. À l'arrière-plan sur la rive nord de la Loire, on aperçoit les chantiers navals de Chantenay avec leurs grues. Celle située tout à gauche de l'image est toujours visible aujourd'hui (Ville de Rezé)

► Le Bourbon, racer à typhonoïde construit à Rezé, années 1900 (Ville de Rezé)



► Le quai Jean-Bart à Trememoult, huile sur toile d'Edmond Bertheux. Peintre d'origine rezéenne, il a saisi l'animation des rives de Loire d'antan avec les bateaux de commerce au centre du fleuve, la silhouette du pont transbordeur de Nantes au loin, une barque, des nageurs et bien entendu un roquio à l'embarcadère (Ville de Rezé)



## Traverser la Loire : les roquios

À partir de 1889, rejoindre Nantes, depuis la rive sud de la Loire, devint beaucoup plus aisé. Si des traversées régulières existaient déjà, un nouveau mode de transport fut inauguré avec un service assuré par une flotte de bateaux à vapeur : les roquios.

Très similaires aux vaporettos de Venise construits dans les mêmes chantiers navals, les roquios se caractérisent notamment par leur cheminée jaune cerclée de noir facilement reconnaissable. D'une longueur de 15 à 17 mètres, ils pouvaient transporter une centaine de passagers et des bicyclettes à chaque trajet, en extérieur pour la partie avant ou en cabine pour la partie arrière.

Depuis l'embarcadère du quai de Trememoult, ces bateaux reliaient le Bas-Chantenay et la place de la Bourse en plein centre-ville de Nantes, avant le comblement du bras de Loire à cet endroit. En semaine, ils étaient très fréquentés par les nombreux ouvriers qui travaillaient dans les chantiers

navals. Ils étaient aussi très prisés des Nantais qui venaient se détendre sur la rive sud avec sa plage et ses guinguettes!

Le premier bateau fut baptisé « Roquio », en référence au surnom de Jean Moreau. Objet de quolibets des Rezéens, son mariage inattendu en 1839 fut l'occasion d'un grand bal à Trememoult reconduit chaque année jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle. Si tous les bateaux avaient leurs propres noms, généralement ceux de communes ou de quartiers voisins, l'habitude fut vite prise de les désigner de manière générique sous l'appellation de roquio.

Au fil du temps, la compagnie d'exploitation doit cependant faire face à plusieurs difficultés et la concession revient finalement à la municipalité de Rezé. Après-guerre, la concurrence de nouveaux moyens de transport et le coût du carburant ont raison des roquios. Devenu intermittent dès 1958, le service de liaison est définitivement stoppé en 1970.

VILLE DE REZÉ

Service des Voyageurs entre TRETEMOUT, ANTILLES et NANTES

BATEAU : *Pont Rousseau* Receveur : *oliv*

JOURNÉE du *Samedi 11 Janvier* 194*8*.

Billets délivrés sur le ponton *oliv*

TRETEMOUT-NANTES ou NANTES-TRETEMOUT		TRETEMOUT-ANTILLES ou ANTILLES-TRETEMOUT		ANTILLES-NANTES ou NANTES-ANTILLES		BICYCLETTES Nantes ou Bicyclettes Antilles 3x	
Numéros	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre
<i>19751</i>	<i>155</i>					<i>49440</i>	<i>13</i>
<i>19908</i>						<i>49453</i>	
Total...	<i>155</i>	Total...		Total...		Total...	<i>13</i>

DÉCOMPTE

Tremem. - Nantes ou Nantes-Trememoult *155* *76* = *1085* ✓

— Antilles ou Antilles — à =

Antilles-Nantes ou Nantes-Antilles à =

Bicyclettes Nantes ou Bicyclettes Antilles *13* à *31* = *26* ✓

Recette totale *1111* ✓

Signature du Pontonnier, *oliv*

◀ Service des voyageurs entre Trememoult, Antilles et Nantes. Il s'agit du décompte, effectué par le pontonnier, des billets délivrés pour la traversée en roquio entre Nantes et Trememoult. Le document nous apprend que le roquio Pont-Rousseau a transporté 155 passagers et 13 bicyclettes pour la soirée du vendredi 11 janvier 1946, soit une recette totale de 1111 francs (Ville de Rezé)

▼ Un roquio à l'embarcadère de Trememoult, début du 20<sup>e</sup> siècle (Ville de Rezé)





▲ Le lavage du linge en Loire (Ville de Rezé)



▲ Haute-île (Ville de Rezé)

▼ Affiche des régates de 1925 (Ville de Rezé)



▲ Carte postale de 1922 (Ville de Rezé)



◀ Trentemoult, vue aérienne (Ville de Rezé © P. Lanoë)

**DIMANCHE 21 JUN 1925**

**GRANDE FÊTE LOCALE SPORTIVE & NAUTIQUE à TRENTEMOULT Commune de Rezé**

*Sous la présidence de M. le Maire de Rezé avec la collaboration du Comité des Fêtes de Trentemoult et le gracieux concours de la Musique Municipale de Rezé*

**PROGRAMME DE LA FÊTE**  
à 8 heures - SALVE D'ARTILLERIE

à 9 h. 30 - Course à Pède, intermédiaires seniors à 10 h. - Course de Bicyclettes seniors à 11 h. 30 - Course à Pède, juniors et seniors	à 11 h. - Course à Pède, pour enfants de moins de 14 ans à 12 h. - Course à Pède, pour enfants de moins de 10 ans
--	--

**AMBI - DÉJEUNERS à VOLONTÉ** chez tous les RESTAURATEURS de Trentemoult

à 13 h. - **Grandes Régates sur la Loire** (Départ au fort de la Tribune)

1 <sup>er</sup> Départ 13 h. 30 - Canote de 9 mètres maximum à 14 h. - Courses à 4 AVIRONS à 15 h. 30 - Courses à 2 AVIRONS à 16 h. 30 - Courses à LA GORILLE MAT HORIZONTAL à 17 h. 30 - Courses à ANES DÉTÊ de 10 h. de PNEU	à 14 h. 15 - Handicap à 15 h. 30 - Courses à 4 AVIRONS à 16 h. 30 - Courses à LA GORILLE MAT HORIZONTAL à 17 h. 30 - Courses à ANES DÉTÊ de 10 h. de PNEU
--	--

**BAL à Grand Orchestre**

**à la CHATELAIN**  
Grande Réclame de Mercerie



▲ **La plage de Beau Rivage à Trentemoult, 1942**  
(Ville de Rezé)

## Le temps des plaisirs : plage, guinguettes et régates

Avec la mise en place des liaisons en roquiu vers Nantes, les villages rezéens et particulièrement Trentemoult deviennent, dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle, un espace de promenade et de détente très prisé. Et les occasions de venir profiter des lieux sont nombreuses !

En effet, Trentemoult peut s'enorgueillir de disposer alors d'une plage. Avec son banc de sable au bord de l'eau, Beau Rivage fut l'objet d'un véritable engouement. Aux beaux jours, on s'y pressait pour barboter ou simplement siroter une bonne boisson. Elle sera délaissée après la Seconde Guerre mondiale. À Haute-Île, quelques petites plages de sable

faisaient le bonheur des riverains, le long du quai de l'Échouage. Aujourd'hui, le banc de sable s'est considérablement réduit et les baignades en Loire, bien trop dangereuses, sont désormais interdites.

Autre incontournable : les guinguettes ! De Haute-Île à Trentemoult, il est facile de trouver un estaminet où danser dans un bal musette, déguster un bon plat de poisson ou savourer un verre de muscadet bien frais. Comme sur les bords de Sèvre à la même époque, les guinguettes de Loire connurent un grand succès et contribuèrent grandement à la réputation festive et conviviale du quartier.

Les activités nautiques constituaient également un spectacle captivant. Dès 1875, les premières régates sont lancées à Trentemoult. Très populaires, ces courses de bateaux ou d'aviron deviennent un temps fort de la vie du village. Nombreux sont les spectateurs à se masser sur les rives du fleuve pour admirer ces joutes fluviales. Les régates donnaient

aussi l'occasion d'organiser de grandes festivités avec jeux, feux d'artifice et bals.

Aujourd'hui, il est toujours possible d'assister aux régates de Trentemoult. À l'initiative du Centre Nautique Sèvre et Loire, elles ont lieu, chaque année, en septembre.

► **Où allons-nous ?  
Chez ma tante, buvette  
à Haute-île au début  
du 20<sup>e</sup> siècle** (Ville de Rezé)



► **Restaurant Orthion  
à Trentemoult, début  
du 20<sup>e</sup> siècle** (Ville de Rezé)



► **Le port de Trentemoult : un jour  
de régates, début  
du 20<sup>e</sup> siècle** (Ville de Rezé)



# Au temps des crues et des inondations

Vivre au bord de la Loire n'est pas toujours sans risques et les villages riverains en ont fait l'amère expérience à de nombreuses reprises. Pendant très longtemps, les crues et inondations du fleuve ont rythmé le quotidien des habitants. L'habitat traditionnel montre bien qu'ils ont su s'adapter aux caprices de l'eau, avec ses maisons surélevées ou encore les anneaux scellés dans les murs pour amarrer une embarcation ou s'attacher avec un cordage pour ne pas être emporté par le courant.

Le souvenir de ces crues a été conservé grâce aux témoignages et aux documents de l'époque,

et aux repères de crues indiquant les hauteurs d'eau enregistrées (parfois jusqu'à 1,50 mètre). Certaines inondations furent particulièrement marquantes en 1872 et en 1904 et surtout en 1910 et 1936. De moindre ampleur, les crues de 1955 et 1982 ont aussi laissé des traces. Le creusement du lit de la Loire a depuis réduit ses débordements.

Les rues se transformaient alors en véritables petits canaux dans lesquels il fallait se déplacer en bateau. Des trajets peu aisés, que ce soit à la rame ou à la gaffe, au vu de l'étroitesse des venelles. Il faut imaginer les approvisionnements, les livraisons ou la distribution du courrier effectués



► **Les inondations de décembre 1910 à Trentemoult et à Norkiouse**  
(Ville de Rezé)



▼ **Le village de Trentemoult totalement envahi par les eaux de la Loire et du Seil, début du 20<sup>e</sup> siècle**  
(Ville de Rezé)



▲ **Le facteur distribuant le courrier en bateau lors des inondations de mars 1906** (Ville de Rezé)

en barque. Et les cortèges de canots vers l'église Saint-Pierre lors de mariages ou de funérailles durant ces inondations qui pouvaient durer plusieurs semaines...

Et lorsque les eaux se retirent enfin, vient le temps du grand nettoyage des maisons souillées et envahies par la vase, sans parler des problèmes sanitaires que cela peut engendrer. Ainsi en 1936, il fallut attendre trois semaines pour que les produits détergents nécessaires au curage soient apportés sur place. Toutefois, les difficultés provoquées par ces crues ont de tout temps favorisé un fort élan d'entraide et de solidarité entre les habitants.



▲ Le chantier naval Bézier à Norkiouse (Ville de Rezé)

## La construction navale de plaisance

Dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, la construction navale, dans les anciennes îles de Rezé, s'est spécialisée dans la batellerie de plaisance grâce notamment aux initiatives de nouveaux chantiers (Bézier, chantier du port ou Aubin).

Léon Bézier, ancien des chantiers Dubigeon de Nantes, fonde son propre chantier à Norkiouse. À proximité, se trouve le chantier Guillon et à Trememout le chantier Guillemet. Orientés vers la production de chalutiers, ces deux derniers ne perdurent pas. Le chantier Bézier, tourné vers la plaisance, se maintient et sera ensuite repris par son fils Claude jusqu'à sa fermeture en 1992.

Dans les années 1950, le chantier du port, fondé par Georges Berthaud et Georges Lebeauin,

ex-traceurs des Ateliers et Chantiers de Bretagne, s'installe à l'emplacement du chantier Guillemet. La modernisation des techniques de fabrication ouvre la voie aux premiers bateaux en contreplaqué marine. Mais à partir des années 1970, la concurrence du polyester est rude. Le chantier ferme en 1985.

Le chantier fondé par Baptiste Aubin, initialement situé à Nantes, s'installe à Rezé dans les années 1960 sous la direction de Paul et André, ses deux fils. Collaborant avec des architectes navals réputés comme Harlé ou Cornu, il se lance dans la production en série de bateaux devenus emblématiques comme le Cognac, l'Armagnac et surtout le Muscadet (petit voilier de 6,50 mètres) dont plusieurs centaines d'unités seront réalisées. Tentant de suivre la vogue du polyester avec une

**SLOOP V 97**  
**HERSAN**

Bateau de croisière de 9,70 m. coque en contreplaqué à double bouchains, pont à teugue, rouf, hauteur sous barrots, 5 couchettes; livré complet avec voilure tergal. W.C., grément inox, matelas, armement, sans moteur

**33.000 F**

SLOOP V 100 (sans voiles ni moteur) 32 500 F  
BELOUGA, en bois, avec voiles et matelas 15 000 F  
BELOUGA, Polyester, sans voilure 15 950 F  
VELETTE mer de 8 m. sans moteur 27 000 F

**CORNU**

Dériveur lesté de croisière familiale et courses croisières. Rapide, logeable. Hauteur sous barrots. 5 couchettes; Sans voiles ni moteur

**38 600 F**

Renseignements et devis sur demande.  
Notre garantie : venez visiter notre chantier.  
(Tél. (40) 73-38-98)

**CHANTIERS DU PORT**  
Trememout -- REZÉ-LÈS-NANTES (44)  
Gardiennage - Toutes constructions




◀ Publicité des chantiers du port, 1966. Exemples des bateaux construits par ces chantiers (sloops, belouga, vedette) et leurs prix de vente. On constate la diversification des techniques de fabrication, entre bois et polyester. On note également la collaboration avec des architectes navals renommés comme pour ce dériveur de Cornu (Ville de Rezé)

antenne à Saffré, le chantier quitte Rezé mais finit par fermer à son tour en 1986.

Quelques initiatives éphémères verront encore le jour tel le chantier de l'Esclain mais elles sont davantage orientées vers la réparation et l'hivernage. Le temps de la construction navale se referme donc à Rezé à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle.

▼ Les frères Aubin naviguant sur un muscadet, années 1960-1970. André Aubin est à la barre, son frère Paul se trouve à sa droite. Le muscadet fut le bateau de plaisance emblématique des chantiers Aubin, produit à plusieurs centaines d'exemplaires (Ville de Rezé - Fonds Aubin)



## Fêtes et carnaval

Depuis fort longtemps, l'esprit festif est l'un des traits de caractère des habitants îlais. Si les régates et les guinguettes en ont souvent été l'incarnation, il existait un autre temps fort de réjouissances : celui du carnaval!

Parler du carnaval à Trentemoult sans évoquer André Soulas est impossible, tant il contribua à sa renommée et à son renouveau après une longue période de déclin. Avec sa famille et ses amis, le monde des carnavaliers trouve en lui une figure incontournable. Des nombreux costumes à la réalisation des chars, tout est prévu! Pour ces derniers, des mois de préparation sont nécessaires pour matérialiser les ambitieuses idées d'André Soulas. Grillage, plâtre, chiffons, papiers journaux

et peinture donnent, petit à petit, naissance à des créations étonnantes et colorées à bord desquelles embarquent les festivaliers déguisés.

Après avoir paradé à Trentemoult, les chars rejoignent Nantes pour participer au grand défilé. Les innombrables heures de travail en valent la chandelle car les chars de Trentemoult sont reconnus pour leur qualité et bien souvent au tout premier rang des récompenses! Mais à la fin des années 1950, la tradition finira par s'effacer...

Si l'univers carnavalesque a aujourd'hui marqué le pas, d'autres temps festifs contribuent toujours à l'animation régulière du quartier comme le



grand feu de la Saint-Jean organisé en juin depuis 1936, sous la houlette du syndicat d'initiatives des commerçants de Trentemoult. La fête du 14 juillet à Haute-île avec sa retraite aux flambeaux jusqu'à Basse-île a aussi connu, autrefois, son heure de gloire.

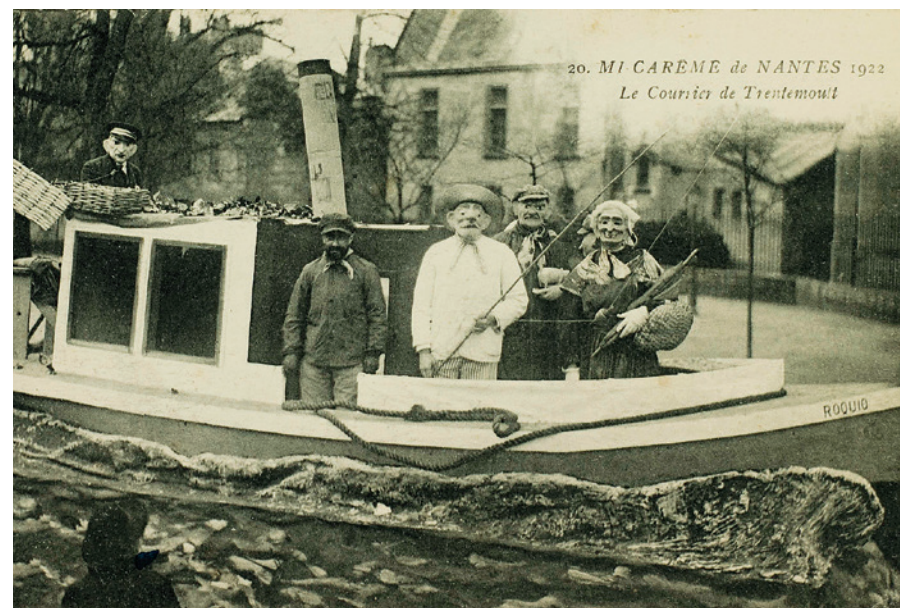
Depuis 2004, les Fanfaronnades, créées par les musiciens du GrandMACHINChose et par des habitants, réunissent, tous les deux ans, des fanfares aux multiples influences, de France et d'ailleurs, qui animent les rues et les places, attirant des milliers de spectateurs. L'esprit des guinguettes y revit au son de la musique dans une ambiance marquée du sceau de l'humour et de la convivialité.



◀ Les Fanfaronnades de Trentemoult (Ville de Rezé)

▼ Défilé de la mi-carême en 1922 : le char Le Courier de Trentemoult représentant un roquio (Ville de Rezé)

▲ Portrait en pied de quatre hommes déguisés pour le carnaval de Trentemoult, années 1920-1950 (Ville de Rezé)





# L'après-guerre et ses lendemains difficiles



Avec la Seconde Guerre mondiale, arrivent des temps troublés pour les villages des bords de Loire. Si les bombardements sur Nantes de septembre 1943 les ont relativement épargnés, les habitants assistent, depuis les quais, au déluge de feu qui s'abat sur la ville voisine et certains obus explosent dans le fleuve qui se retrouve alors jonché d'épaves.

L'après-guerre n'augure pas pour autant d'une période d'opulence. En effet, les aménagements successifs réalisés dans ce secteur, notamment pour le règne nouveau de l'automobile, vont

consacrer l'isolement des villages à partir des années 1950. La création de la route de Pornic et celle de sa zone industrielle et commerciale, à l'emplacement de l'ancien bras de Loire du Seil, accentuent la rupture entre les anciennes îles et le reste de Rezé. À cela s'ajoute dès 1958 l'arrêt progressif des liaisons en roquiu. Coupés de Rezé, les villages le sont désormais tout autant de Nantes.

Dans cette seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, la vie quotidienne de Trentemoult à Haute-Île n'est pas la période la plus faste. On y assiste à la disparition graduelle des différents petits commerces de

proximité qui animaient le quartier (encore une soixantaine à Trentemoult dans les années 1950). La concurrence des nouveaux supermarchés est trop forte.

L'ère des cap-horniers et des marins au long cours est révolue, la pêche est déclinante et l'activité des chantiers navals rezéens et surtout nantais marque sensiblement le pas. Les perspectives d'avenir s'amenuisent et les jeunes quittent le quartier à la recherche de nouvelles

opportunités. La population vieillissante est aussi touchée par un phénomène de paupérisation. Le coup de grâce aurait pu être porté par la fermeture de l'unique établissement scolaire, l'école Jean-Jaurès de Trentemoult, dont les effectifs diminuent.

Toutefois, face à l'adversité, les habitants et la municipalité de Rezé engagent de nouvelles initiatives dès les années 1980 pour redynamiser les anciennes îles.



◀ Une épave dans la Loire après la guerre, face à Norkiouse. On peut aussi apercevoir les cales des chantiers navals descendant vers le fleuve (Ville de Rezé)

▶ Les quais de Trentemoult dans les années 1950-1960. L'animation d'autrefois sur les quais trentemousins s'estompe peu à peu. Une nouvelle venue y a fait son apparition : l'automobile (Ville de Rezé)





## Dernière escale avant Nantes!

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle augure d'une nouvelle ère pour les villages rezéens des bords de Loire. Plusieurs projets et aménagements contribuent ainsi à leur redynamisation.

Le tout premier de ces chantiers est mené dès 1980. Il s'agit de la réalisation du nouveau port de plaisance de Trentemoult. Si autrefois les bateaux s'échouaient directement au pied des quais, l'abri, créé par cette échancrure dans la rive, servait aussi depuis longtemps de port refuge. Cependant, le lieu surnommé alors « le trou à Lisette » est fétide

▲ **Le port de plaisance de Trentemoult, vue aérienne. L'ancienne rade, surnommée autrefois le « trou à Lisette », deviendra le port de plaisance en 1980**  
(Ville de Rezé ©P. Lanoë)

► **La rade de North House à Trentemoult, vers 1900** (Ville de Rezé)



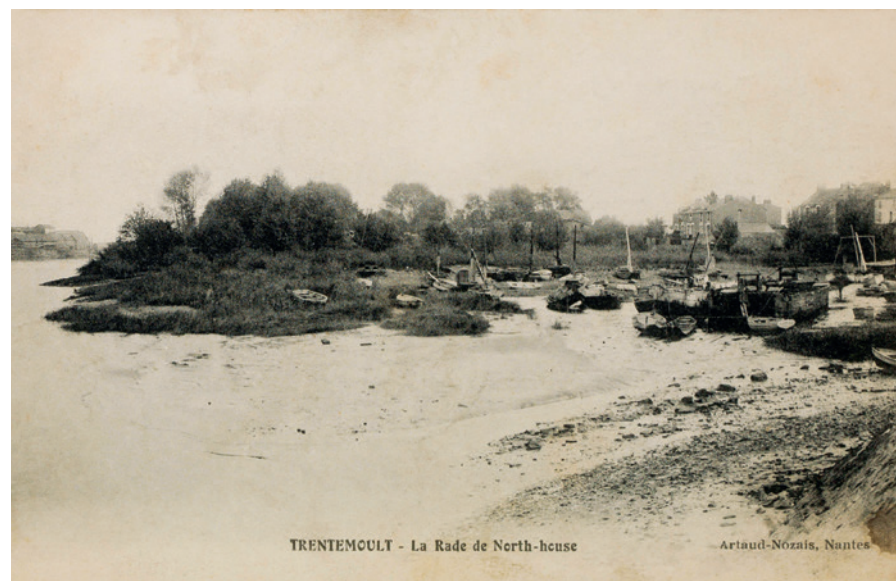
◀ **Immeuble les Cap-Horniers de l'architecte Dominique Perrault, inauguré en 1986** (Ville de Rezé)

et envahi par les vases. L'aménagement du port de plaisance, avec ses pontons pouvant accueillir plusieurs dizaines de bateaux, vise à valoriser et à assainir ce qui est, aujourd'hui, considéré comme l'ultime port maritime sur la Loire. Mais la nature reprenant toujours ses droits, il est régulièrement confronté à des phénomènes d'envasement.

Les années 1980 sont aussi marquées par des opérations d'amélioration de l'habitat à Trentemoult et à Haute-île. La rénovation des logements contribue à la réhabilitation des rues (caniveaux, éclairage, etc.). L'un des projets les plus ambitieux est, en 1986, la réalisation de 40 logements HLM baptisés Les Cap-horniers (place du Commandant-Aubin), dessinés par l'architecte

Dominique Perrault. Il compte, aujourd'hui, parmi les architectes français les plus importants et est notamment l'auteur de la Bibliothèque Nationale de France (site François-Mitterrand à Paris). Pour cette création trentemousine, il puise son inspiration dans l'univers naval jouant des coursives, des voiles de béton ou des coques en bois pour ce surprenant ensemble.

Après une longue période d'assoupissement, les anciennes îles de Rezé connaissent progressivement un réveil et un rajeunissement avec le retour de familles. L'école Jean-Jaurès, ouverte en 1935-1936, en est l'illustration puisqu'elle fera l'objet d'importants travaux d'embellissement et d'agrandissement dans les années 2000.





## Dans le sillage de *La Reine blanche*

Été 1990 : pendant près de trois mois, les rives de la Loire deviennent le théâtre d'un spectacle insolite et vivent au rythme du tournage de *La Reine blanche*, film désormais devenu indissociable de Trentemoult. Réalisé par Jean-Loup Hubert, qui a vécu une grande partie de sa jeunesse à Rezé, il s'agit du cinquième film du cinéaste à qui l'on doit

également *Le Grand Chemin*, tourné quelques années auparavant à Rouans.

En 1960, à Trentemoult, Liliane Ripoché (Catherine Deneuve), ancienne reine du carnaval de Nantes, vit avec son époux Jean (Richard Bohringer), ses enfants et son père (Jean Carmet) lorsque son ancien amour de jeunesse Yvon Legaloudec



(Bernard Giraudeau) réapparaît subitement. Parti du jour au lendemain sans explication sur un bateau 20 ans plus tôt, il est de retour des Antilles avec sa famille, faisant resurgir de vieilles rivalités, alors que se prépare le prochain carnaval...

Tel est le point de départ du scénario qui replonge sa brillante distribution dans cette époque grâce à un grand soin apporté aux décors. Pour l'occasion, le village retrouve notamment un débarcadère de roquios et des rambardes à l'ancienne le long des quais. Avec parfois de vieilles enseignes, les façades des maisons participent aussi pleinement à reconstituer l'ambiance de 1960. La devanture en mosaïque Au Confort Moderne est créée de toutes pièces pour devenir la boutique et la maison des Ripoché. Le décor est toujours visible sur le quai. Le réalisateur voit d'ailleurs en Trentemoult, « *un personnage à part entière du film*<sup>1</sup> ». Plusieurs scènes ont également été tournées à Haute-Île et dans le Passage Pommeraye à Nantes.



Sorti en 1991, le film s'est très librement inspiré de Mireille Josepheau, habitante de Norkieuse, qui fut la toute première reine métisse du carnaval de Nantes en 1958. Quant au personnage de Jean Carmet, il évoque bien sûr la figure d'André Soulas, le maître du carnaval.

1. Interview de Jean-Loup Hubert, *Rezé Magazine* n° 29, 1990.

▲ **Éléments du décor de *La Reine blanche* sur les quais de Trentemoult.**  
(Ville de Rezé)

◀ **Tournage du film *La Reine blanche* à l'été 1990. Scènes du film tourné à Trentemoult et Haute-Île avec Catherine Deneuve, Richard Bohringer, Jean Carmet, Bernard Giraudeau ou encore Isabelle Carré, sous la direction de Jean-Loup Hubert.**  
(Ville de Rezé)



## D'une rive à l'autre grâce au navibus

Depuis 2005, l'attrait des villages rezéens a connu un véritable emballement grâce au retour des liaisons fluviales avec les navibus. Dignes héritiers des anciens roquios, ces bateaux modernes permettent à nouveau de relier les deux rives en quelques minutes, de Trentemoult à la Gare maritime ou de Chantenay à l'Île de Nantes. Le quartier est aujourd'hui un lieu très prisé des promeneurs et touristes, à l'image des cafés et restaurants très fréquentés aux beaux jours, le long des quais.

Avec ses ateliers d'artistes et de créateurs, ses balades au bord du fleuve ou son marché bio (le tout premier de Loire-Atlantique en 1998), les occasions de venir découvrir le quartier de Trentemoult-les Îles sont nombreuses ! Forts de 2000 habitants, les villages ont également fait place à des constructions contemporaines, aux côtés des demeures anciennes, avec quelques maisons originales d'architecte ou encore la Maison des Isles près du port de plaisance, maison de quartier gérée par le centre socioculturel Loire-et-Seil.

Enfin, à l'extrémité ouest, près de la place des Filets, une étonnante œuvre d'art a pris place depuis 2009. Le vestige d'une ancienne centrale à béton a été transformé pour devenir un pendule géant avec son immense balancier de sept mètres. *Le Pendule* est l'une des œuvres pérennes créées dans le cadre des biennales d'art contemporain Estuaire. Œuvre de l'artiste suisse Roman Signer, il oscille au rythme des flots de la

Loire et nous rappelle la course inexorable du temps. Il dessine également une sorte de trait d'union entre passé, présent et futur.

Comme une jolie métaphore, *le Pendule* démontre aussi que les anciennes îles de Loire ont toujours su se réinventer au fil du temps et regarder vers l'avenir tout en préservant leur histoire et leur patrimoine.



◀ **Le navibus**  
(Ville de Rezé)

▶ **Le Pendule de Roman Signer**  
(Ville de Rezé)

▶ **Le marché bio**  
(Ville de Rezé)



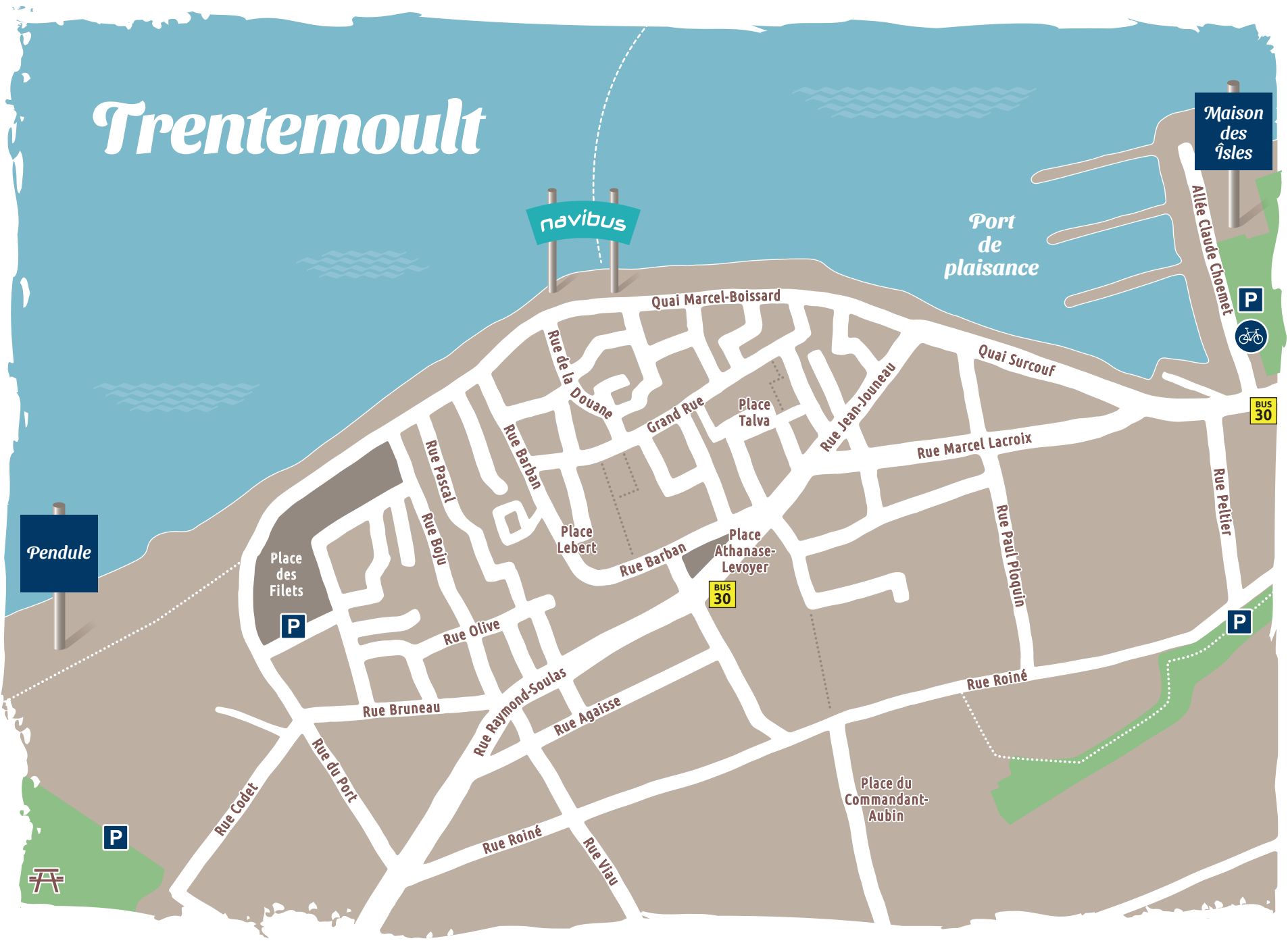
# Trentemoult

navibus

Port de plaisance

Maison des îles

Pendule



P



BUS 30

P

BUS 30

P

P





## Bibliographie et sources documentaires

Fonds documentaires  
et iconographiques des  
archives municipales de la  
Ville de Rezé

*Rezé au XIX<sup>e</sup> siècle*,  
Michel Kervarec,  
ACL Éditions, 1987

*Iles de Loire*,  
Ville de Nantes, 1987

*Rezé d'hier et d'aujourd'hui*,  
Cédric Robergeaud, 2012

*Trentemoult et les îles*,  
Daniel Auduc, Éditions du  
Petit Véhicule, 2003

*La Haute-île, Mémoire d'une  
autre île*, Florian Guilet, 2015

*Histoire de Trentemoult*  
(à travers la presse),  
Ville de Rezé

*Trentemoult-village*,  
Pierre Rouaud, L'Ami de Rezé  
(dans les n° 14, 15, 16, et 18),  
1993-1994

*Les barches de Trentemoult et  
la pêche des harengs sur  
les côtes guérandaises au  
XVIII<sup>e</sup> siècle*, Vincent Bugeaud,  
in *Les Cahiers du pays de  
Guérande*, bulletin n° 51

*La Reine blanche*,  
film de Jean-Loup Hubert,  
1991



***De Trentemoult à Haute-Île***

**Édition :** Direction du dialogue citoyen et de la communication

**Rédaction :** Service patrimoine et mémoires

**Photos :** Valéry Joncheray, Archives municipales de Rezé et Archives départementales de Loire-Atlantique

**Maquette :** PhilZfer • **Impression :** Ville de Rezé