



Vivante Loire

Fascinante Loire

Gérard **Steinmetz**

SITHIA



07/ Sillonner la Loire

La navigation	/08
La sauvegarde de la batellerie	/18
Les ports	/21
Les bateaux à vapeur	/29
L'association « millière raboton, homme de Loire »	/31



35/ Franchir la Loire

Les bacs	/34
Les ponts entre Onzain et Chaumont	/42



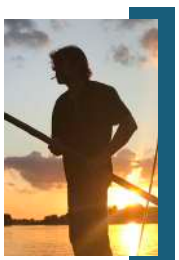
53/ Cotoyer la Loire

Les levées	/54
Les crues, les glaces	/59
Le hameau d'Ecures	/64
Les îles, l'île de la Folie	/68
La Terrasse de Loire	/73
Le sable	/76



83/ Partager la Loire

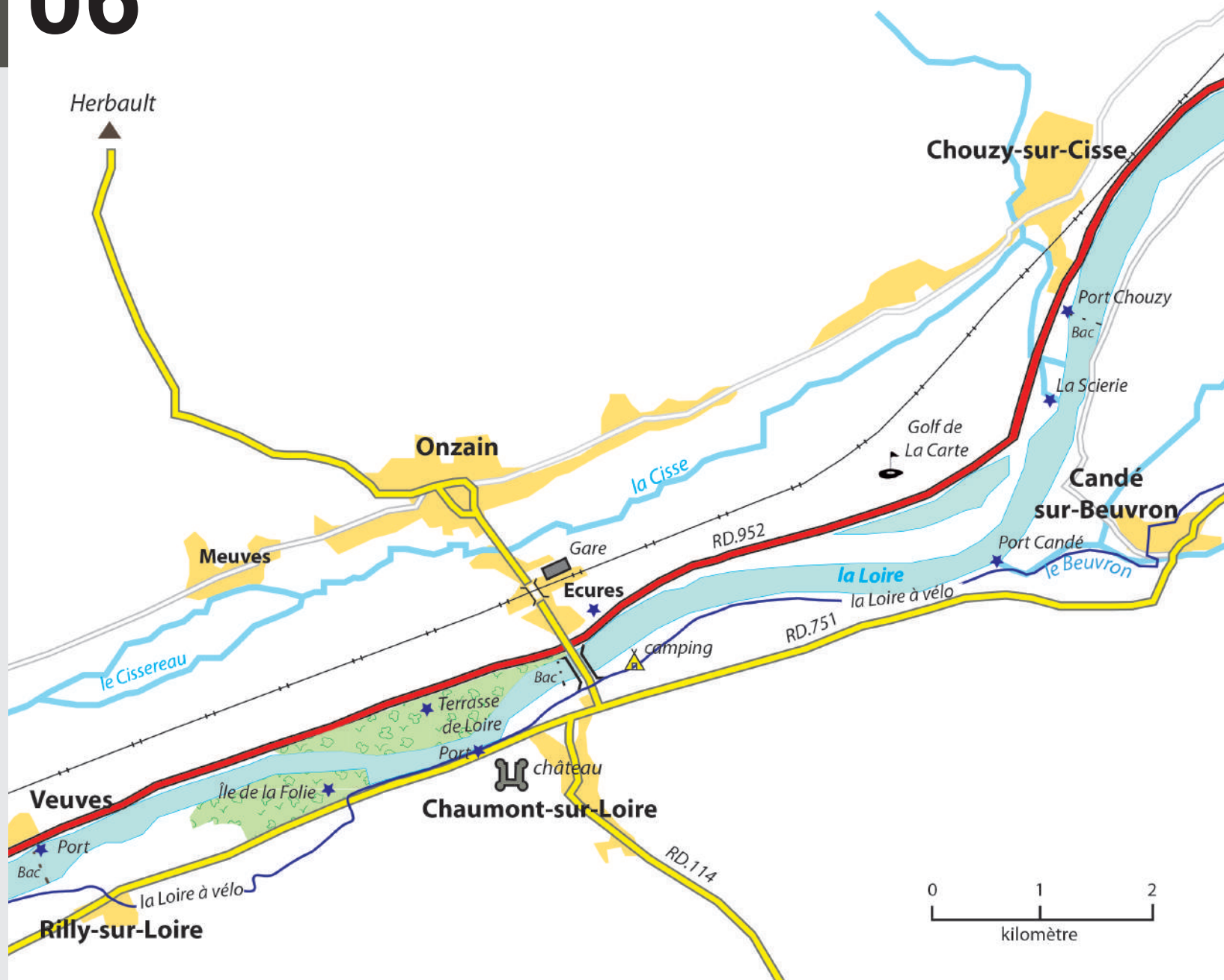
Les castors	/84
Les oiseaux	/86
Les poissons, les pêcheurs	/90
La flore, le chanvre	/99
Le pacage des moutons	/103



89/ Animer la Loire

La remontée du sel, le voyage de la pierre	/106
Les plages, les campings	/110
Couleurs en Loire	/114
Les radeaux, canoës et kayaks	/116
La Loire vue du ciel	/118
La légende de Meslandes, la Loire à vélo	/120
Les insolites	/122

06





Michel Hilt

/Présentation **07**

Sillonner la Loire

Autrefois, la Loire était un axe commercial important mais son débit irrégulier, ses basses eaux estivales et ses larges bancs de sable la rendaient peu propice à la navigation.

Effilés, légers et à faible tirant d'eau, les chalands, toues et sapines pouvaient transporter des cargaisons variées (*vin, bois, blé, charbon, sel...*). Chaque village ligérien possédait son port, lieu de vie animé avec ses cales d'embarquement et ses auberges.

De nos jours, l'association « millière raboton, homme de Loire » redonne vie à la batellerie de Loire et propose des balades découverte en bateau traditionnel.

/Le halage

A la remonte, en l'absence de vent, les mariniers répugnent à recourir au halage ou remorquage, très coûteux. Cependant, la corde à haler est dans le bateau, prête à servir. Le halage se pratique à col humain car le chenal change souvent de rive. Il est donc difficile de faire tirer les embarcations par des chevaux. Parfois, des bandes de haleurs se louent pour tirer les bateaux sur plusieurs lieues. Le surcoût est important et seul le transport du sel peut le supporter. Entre Amboise et Blois, le halage est surtout pratiqué aux abords des ports pour faciliter l'accostage des bateaux.

Les chemins de halage sont parfois inutilisables car des plantations naturelles ou illicites d'osier ou d'arbustes y prospèrent. Des fossés et des bras morts coupent par endroits ces chemins. Lors des crues, ils deviennent souvent impraticables. Un manuel réglementaire de la navigation intérieure précise : « Les propriétaires des fossés et pêcheries le long de la Loire seront tenus d'y mettre des planches ou des petits bateaux solidement et commodément établis de manière qu'il n'en résulte aucun empêchement ni retard aux haleurs. »



En mars 1904, le conseil municipal d'Onzain relate que le chemin de halage qui longe l'île Rhatier en rive du **chantier*** de Chouzy est inaccessible, en mauvais état et envahi par les arbustes. Le conseil se demande comment la navigation pourrait s'effectuer sur la Loire au lieu indiqué alors que la circulation sur la rive y serait impraticable tant pour les hommes que pour les bêtes de somme.



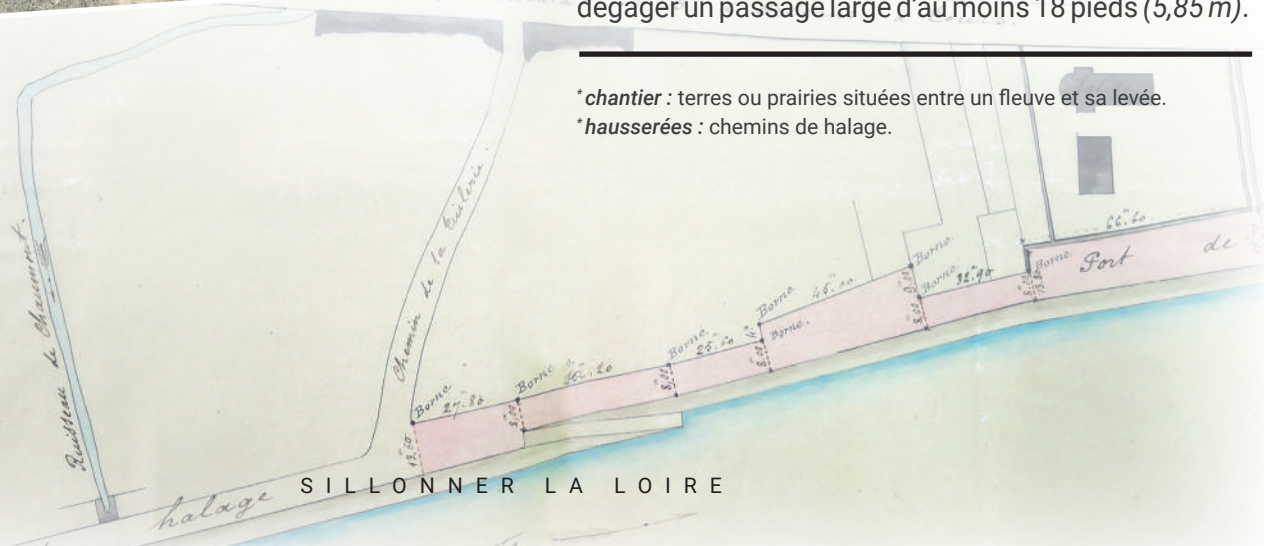
L'ingénieur des Ponts et Chaussées répond :

« Le chantier de Chouzy, appelé aussi l'île Rathier, appartient à Edmond Riffault. Ses fermiers coupent régulièrement tous les ans, à l'hiver, les buissons, osiers et menues plantations qui croissent naturellement sur quelques points des berges. Le propriétaire a fait placer en amont et en aval de ses terrains des poteaux indicateurs portant l'inscription : Défense d'entrer. Cette interdiction est à l'adresse des promeneurs et des chasseurs mais elle ne vise aucune des personnes ayant besoin de circuler sur la rive du fleuve : mariniers, bateliers, haleurs et fermiers de la pêche. Les chemins de halage ne sont pas des chemins publics. »

Une des missions des baliseurs est l'entretien des **hausserées*** permettant aux haleurs de hausser ou de tirer les bateaux. Tout changement du tracé du chenal entraîne par contrecoup celui des hausserées. Coupe de buissons, abattage d'arbres, recul de haies sont de la compétence des baliseurs qui doivent dégager un passage large d'au moins 18 pieds (5,85 m).

* **chantier** : terres ou prairies situées entre un fleuve et sa levée.

* **hausserées** : chemins de halage.





/Présentation **33**

Franchir la Loire

Jusqu'en 1858, date de la construction d'un premier pont entre Chaumont-sur-Loire et Onzain, les personnes désirant traverser la Loire devaient faire appel à un passeur. Presque toutes les communes ligériennes possédaient alors un bac.

Au fil des ans, les ponts se moderniseront. Mais, lieu de passage stratégique d'une rive à l'autre, ils seront parfois détruits lors de conflits armés. Le passeur ressortira alors son bateau pour assurer la traversée le temps de reconstruire un pont en bois, en pierre ou en acier.

/Les bacs

Le passeur, s'il le souhaite, peut disposer de deux ou trois embarcations pour transporter piétons, marchandises ou animaux. En 1813, l'administration établit un descriptif du matériel du bac de Veuves : un bateau passe-cheval aux dimensions suivantes (*longueur 9,80 m, largeur 1,60 m et hauteur 0,62 m*) avec gouvernail, voile, mât, vergue, chaîne et bourde ferrée. Sur les deux rives, le passeur dispose souvent d'une modeste cabane qu'il occupe uniquement lors des horaires de traversée.

Le passeur travaille du lever au coucher du soleil. Cependant, certains bacs exigent un service de nuit, notamment pour des urgences médicales, des incendies... Pour pouvoir participer à l'adjudication proposée par les Ponts et Chaussées, le postulant doit déposer trois jours à l'avance des certificats délivrés par le maire de sa commune constatant sa capacité à naviguer, sa solvabilité et sa moralité.

Principalement exercé par des hommes, souvent d'anciens marins ou pêcheurs de Loire, ce métier impose de bien connaître le fleuve, ses moindres caprices, ses courants et ses hauts-fonds.

Le passeur dirige son embarcation à l'aide de sa bourde ou gaffe. Ce long bâton lui sert à la fois à dégager le bateau de son point d'ancrage et à le diriger. Pour avancer, il plonge sa bourde dans l'eau, la pique dans le sable, s'y arc-boute, la retire de l'eau, la replonge plus loin tout en se déplaçant d'avant en arrière sur le bateau pour lui imprimer une poussée plus efficace. C'est un travail harassant.

Pour épargner ses forces, il **gré*** son bateau si la puissance et la direction du vent lui sont favorables. Arrivée sur l'autre rive, la barque est amarrée à l'aide de cordages. Une ancre jetée sur la terre ferme immobilise l'embarcation.

* **gréer** : garnir d'un mât et d'une voile.



Les accidents sont peu nombreux car le passeur est prudent et connaît ses limites physiques. Il sait équilibrer son bateau pour obtenir une meilleure glisse. Etiages, embâcles, basses eaux et crues conditionnent son métier.

Les crues. Quand la Loire sort de son lit, le passeur n'a plus ses repères habituels à terre et sur les rives. La vigueur du courant accentue la dangerosité de la traversée.

Le brouillard. Souvent épais sur la Loire, le brouillard crée une atmosphère angoissante. La rive opposée disparaît complètement et seule l'expérience du passeur lui permet d'assurer la traversée.

Les glaces. C'est un obstacle majeur. La traversée devient impossible dans les périodes d'embâcles et de débâcles quand de gros blocs de glace obstruent en partie le fleuve.

Les basses eaux. Le passeur doit absolument trouver un passage pour éviter l'ensablement. Si le bateau s'échoue sur un banc de sable, les passagers doivent participer à la remise à flots de l'embarcation.

Le vent. Les vents dominants qui soufflent d'ouest en est, aident le passeur à remonter le courant. Mais quand le vent vient de l'est, la traversée est plus difficile car le passeur a contre lui le vent et le courant.





/Présentation **53**

Côtoyer la Loire

Depuis le Moyen Âge, des levées de plus en plus hautes furent érigées pour protéger le val et resserrer le chenal principal, facilitant ainsi la navigation. Domestiquée mais jamais domptée, la Loire reste imprévisible et de violentes crues, rompant parfois les digues, sont là pour nous le rappeler.

Au cours de siècles, le lit de la Loire a évolué, des bancs de sable se sont formés, des îles se sont rattachées aux berges et le chenal s'est déplacé.

Travaux sur la digue à Veuves. Différentes études ont montré que le secteur de Veuves est une zone particulièrement sensible à l'érosion interne du fait de la présence de maisons encastrées dans la digue, de canalisations enterrées et d'arbres en pied de levée. Sur cette zone, en période de fortes crues, les infiltrations pourraient conduire encore aujourd'hui à la rupture de l'ouvrage.

En 2014, des travaux de renforcement sont effectués en réalisant un écran étanche dans le corps de cette digue, sur toute la traversée du bourg. La technique retenue est celle du mélange sur place des matériaux extraits avec un liant hydraulique. Cette technique présente les avantages d'être rapide et de générer très peu de vibrations.



/Les crues⁹

La Loire a toujours été réputée pour ses crues exceptionnelles et ravageuses. Ce fleuve nonchalant, lors de ses basses eaux en été, peut se transformer en furie quand il est en crue. Les limites de l'action humaine sont indéniables. La Loire peut atteindre des crues d'une hauteur supérieure à 7 mètres. Son débit passe ainsi de moins de 100 m³/s au moment des plus basses eaux à plus de 6 000 m³/s lors des plus violentes crues. **Le XIX^e siècle connut trois grandes crues** : 1846, 1856 et 1866. Celle de 1856, considérée comme la plus haute, sert toujours de base à tous les calculs hydrauliques. Sous l'effet de pluies diluviennes incessantes sur le bassin versant, les plus grandes crues gonflent le fleuve, rompent ses levées, emportent des maisons et recouvrent les champs de sable et de boue. Elles bouleversent le lit mineur de la Loire en érodant les rives, déplaçant les bancs de sable et obstruant le chenal.

Avec la rupture des levées, la crue d'octobre 1846 inonde de nombreuses terres en val de Loire et ravage des maisons situées non loin du fleuve. Les riverains sinistrés doivent reconstruire, et heureusement, la solidarité joue. Trois mois après cette catastrophe, le Comte de Lezay-Marnésia, préfet de Loir-et-Cher, fait appel au public pour assurer le succès de la loterie qu'il a initiée en faveur des victimes de l'inondation de la Loire. En mai 1847, les instigateurs de cette loterie demandent au maire d'Onzain de recueillir des renseignements sur les personnes qui en ont souffert et l'informent : « *Nous nous réunirons prochainement dans votre commune pour étudier la répartition des fonds récoltés lors de cette loterie.* »

⁹ Jean-Marie Lorain, les crues de la Loire. Groupe d'études locales d'Onzain, bulletin n° 5.





/Présentation **83**

Partager la Loire

La Loire est un milieu nourricier relativement tranquille pour les animaux. La présence humaine est discrète et la navigation peu importante. La luxuriance de la végétation et la présence de nombreux insectes constituent une abondante nourriture pour la faune. Les poissons et les oiseaux profitent du fleuve et de sa vallée pour effectuer de grandes migrations.

Introduits sur les bords de Loire depuis une quarantaine d'années, les castors colonisent progressivement ce fleuve. Quant aux moutons, renouant avec une pratique ancestrale, ils entretiennent de nouveau certaines rives de la Loire.

La Loire, paisible en apparence, peut parfois se montrer sauvage, capricieuse et surprenante.

Ce livre vous invite à sillonner ce fleuve en aval de Blois (*Chouzy-sur-Cisse, Onzain et Veuves ; Candé-sur-Beuvron, Chaumont-sur-Loire et Rilly-sur-Loire*). Il est agrémenté de photographies, cartes postales anciennes, aquarelles, documents d'archives et anecdotes.

« *Vivante Loire, fascinante Loire* » vous dévoile l'intense activité qui régnait autrefois sur le fleuve royal avec sa batellerie, ses ports, ses plages, ses pêcheurs, ses sabliers...

Vous découvrirez que la Loire n'est pas un paysage culturel figé. Des hommes et des femmes font renaître aujourd'hui ce fleuve au travers d'expositions artistiques, balades sur la Loire, sentiers découverte, vols en montgolfière....

*Professeur des écoles à la retraite, Gérard Steinmetz est un passionné d'histoire locale et de géographie. Né dans le Loir et Cher, il aime partager ses recherches au travers de conférences et de publications sur le patrimoine proche d'Onzain, ville où il réside. Après « *Au fil de la Cisse* », il publie son deuxième livre « *Vivante Loire, fascinante Loire* ».*



Vivante Loire Fascinante Loire

SITHIA