

La vallée, vivre sur la Loire

◦ La navigation en Loire

La Loire est l'un des rares fleuves d'Europe qui peut être remonté à la voile grâce à son orientation est-ouest. La navigation y est présente depuis l'antiquité. Elle est l'un des axes principaux de transport aussi bien pour l'import que pour l'export des marchandises en France de l'époque médiévale jusqu'à la révolution industrielle. Réputée capricieuse, elle est souvent qualifiée de sauvage pourtant, la Loire a été aménagée par l'homme qui tente de la dompter depuis des siècles.

Son lit évolue en permanence et les moulins, épaves et ponts sont autant d'obstacles à la navigation. Les eaux ne sont pas marchandes toute l'année, les mariniers y travaillent le plus souvent de l'automne au printemps, en fonction des conditions météorologiques et hydrauliques.



Les navires qui passent sur la Loire ont des caractéristiques communes même si ils ne suivent pas une réglementation spécifique. L'absence de quille, un fond plat avec un tirant d'eau qui est limité sont indispensables pour naviguer sur la Loire.

Ci-dessus : De nos jours encore, la Loire nécessite des embarcations spécifiques à fond plat. Photographie de Jean-Louis Robin.

◦ Le Louet

Avant 1588, année de la rupture de la levée de Juigné à la suite de pluies torrentielles et de tremblements de terre en Anjou, le Louet n'était qu'une petite rivière indépendante de la Loire qui prenait sa source au niveau de Blaison-Gohier puis se jetait dans le fleuve à Chalonnes-sur-Loire.



Ci-dessus : Le Louet à Juigné-sur-Loire. Photographie de Jean-Louis Robin.

La vallée de Rochefort n'était donc pas à proprement parler une île. Preuve de ce passé modeste, à Rochefort-sur-Loire, le Louet s'appelait alors la Boire Caillé. L'eau était déjà cependant présente en permanence sur la commune puisque le lit du fleuve était plus large et moins stable qu'à notre époque.



A Denée, le Louet est rejoint par l'Aubance et sans les barrages des places et de Trébusson qui précèdent Mantelon, il est probable que le Louet redeviendrait une boire de Rochefort-sur-Loire à Chalonnes-sur-Loire de nos jours, puisque son cours principal a naturellement tendance à suivre la boire robin.

Ci-dessus : Les barrages des places et de Trébusson. Iconographie de Jean-Louis Robin.

Le débit modéré de ce bras de Loire aujourd'hui favorise son enlèvement et sans deux interventions au cours du XX^e siècle pour désensabler le Louet au niveau de Juigné-sur-Loire, son cours serait probablement réduit une grande partie de l'année.

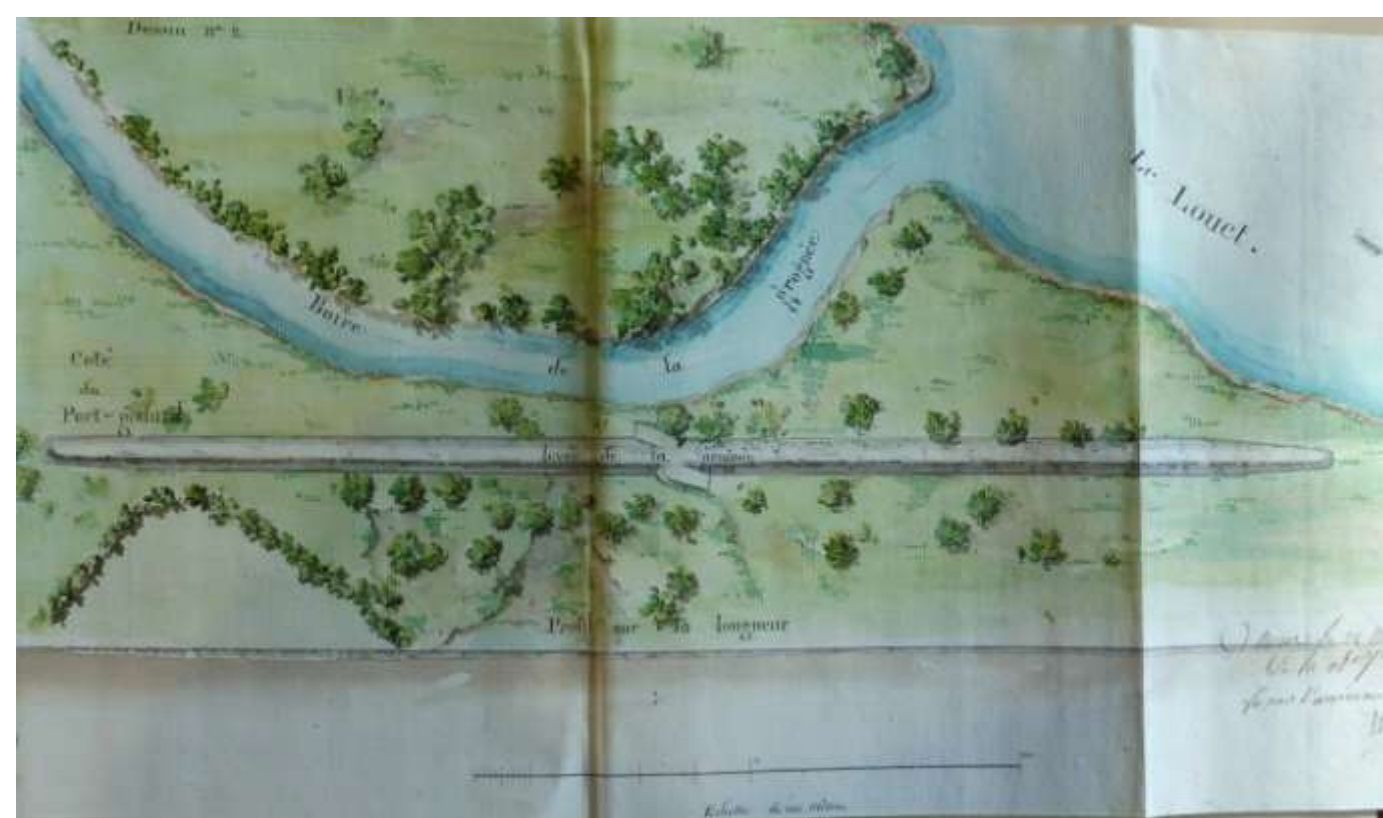
Le Louet fut navigable au XIX^e et jusqu'au milieu du XX^e siècle, plusieurs entrepôts et chais destinés au commerce du vin et du charbon en témoignent sur les quais de Rochefort-sur-Loire.

◦ Turcies & levées

Tout au long de l'histoire, le paysage ligérien a été marqué par une forte activité liée au fleuve. Les périodes de basses eaux et les crues ralentissent considérablement les échanges sur cet axe de passage majeur. La maîtrise de son cours est très vite devenue un enjeu de premier plan. Les crues permettent de fertiliser les sols, de mettre en eau les boires qui permettent souvent d'irriguer les cultures des vallées l'été.

Les levées sont un facteur de développement pour l'agriculture et l'urbanisation car elles permettent de gagner des terres fertiles sur le fleuve. Jusqu'au XII^e siècle, les abords de la Loire sont marécageux et très souvent inondés. L'exploitation des cultures était délicate et les hommes craignaient à juste titre les crues. Au XII^e siècle, sous Henri II Plantagenet, les premières « turcies » d'environ deux mètres voient le jour. Ces constructions sont réalisées par des paysans, qui étaient alors autorisés à construire leurs maisons à côté mais devaient en échange entretenir ces ouvrages qui les protégeaient.

Au XIX^e, le système de gestion des levées est progressivement renforcé notamment avec la création de syndicats de communes. Leur objectif est de financer des installations qui seraient insubmersibles. Les riverains participent aux financements de ces travaux, la règle c'est généralement un tiers pour l'Etat et deux tiers pour le syndicat. Après la grande inondation de 1856, l'ingénieur Comoy développera un système de défense contre les inondations de la Loire qui est encore utilisé.



La création de ces levées, permet d'apporter de nouveaux réseaux de communication, de nouvelles routes. La Loire se retrouve traversée par des voies impériales, notamment au niveau des Ponts-de-Cé.

Ci-contre : Plan de la levée de la Grogne. Photographie de Jean-Louis Robin.

◦ Les crues

Les conséquences des crues sont nombreuses pour les habitants de la vallée. Autrefois, en période de crue la profondeur du fleuve ne permettait plus aux bâtons de marine de prendre appui sur le sable ce qui freine la navigation. Aujourd'hui, malgré les ponts, en période de hautes eaux, la vallée redevient une île isolée puisque ses voies d'accès sont submersibles. Ces épisodes exceptionnels mais réguliers permettent de fertiliser les sols mais également de tisser du lien entre les habitants qui doivent souvent s'en remettre à la solidarité.

Le XIX^e et le XX^e sont marqués par plusieurs grandes inondations, des crues centennales. Celles de 1846, 1856 et 1866 sont particulièrement importantes et causèrent de nombreux dégâts, surtout qu'elles intervenaient à dix ans l'une de l'autre. Celles de 1910 et 1982 sont souvent évoquées car la Loire y a atteint des niveaux records. Certains ligériens vivent avec la peur d'une rupture des digues, de voir céder la levée.

Ci-dessus : La base de Loisirs et la maison de la vallée en février 2021. Photographie de François-Victor Brunet.



◦ Les mariniers



Naviguer sur la Loire demande une grande maîtrise de principes de navigation spécifiques. Il faut maîtriser la technique de la voile, en plus de la batellerie et connaître les particularités du fleuve.

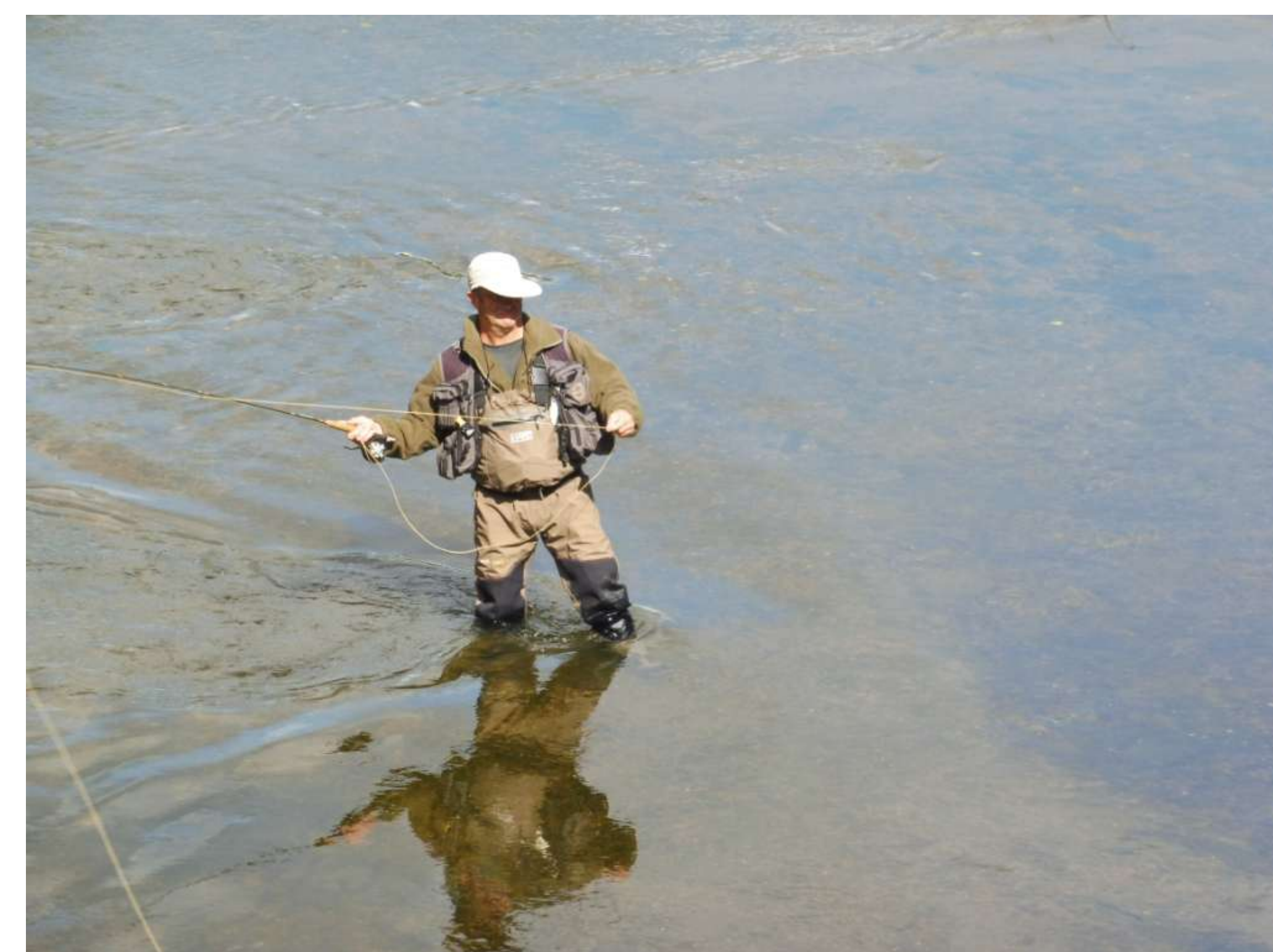
Ci-contre : L'ancienne auberge Saint Clément. Photographie de Jean-Louis Robin.

Le marinier de Loire est donc plus un marin qu'un batelier. Il existe de nombreux métiers découlant de l'activité sur le fleuve passeur, baliseur, garçon marinier, maître de bateau, patron marinier ou encore pêcheur. C'est souvent une histoire de famille où l'on croise sur un même navire ou la même activité plusieurs générations. Il existe une certaine solidarité, les familles se soutiennent lors des accidents fréquents, ou des maladies. Le métier de marinier est exercé à temps partiel, certains sont marchands, pêcheurs, journaliers, charpentier en bateaux, maître-nageur, mineurs ou travailleurs dans les vignes.

◦ La pêche

La pêche est réglementée dès le treizième siècle. Aujourd'hui sur la Loire, des pêcheurs professionnels pratiquent encore une pêche saisonnière pour les espèces migratrices comme l'aloise et permanente pour des espèces sédentaires comme la carpe, le gardon, le brochet. Le dernier pêcheur professionnel des Lombardières, fut Lucien Fauchard, qui arrêta son activité en 1975. De nos jours, le cours du fleuve est divisée en concessions que se partagent les pêcheurs. Au niveau de Rochefort-sur-Loire, c'est aujourd'hui Alex Fagat, habitant de la commune, qui maintient cette activité sur notre territoire, ses bateaux partent du port de la Possonnière. Les pêcheurs professionnels sont moins d'une dizaine en Maine-et-Loire et moins d'une cinquantaine sur l'ensemble de la Loire de sa source au Mont Gerbier-de-Jonc à Saint-Nazaire, de nombreux amateurs parcourent cependant les rives du fleuves pour pratiquer une pêche de loisir.

Ci-dessus : Pêche à la mouche sur la Loire. Photographie de Jean-Louis Robin.



◦ Réalisation & recherche

Textes et recherches François-Victor Brunet & Marine Camut pour la corbata rosa. Bibliographie disponible sur demande auprès de la corbata rosa. Réalisation graphique et impression : La corbata rosa.

Cette exposition vous est proposée par :

