

Le statut de la rivière Cher du Moyen Age à nos jours

Bernard Le Sueur

Citer ce document / Cite this document :

Le Sueur Bernard. Le statut de la rivière Cher du Moyen Age à nos jours. In: Le Cher. Histoire et archéologie d'un cours d'eau. Tours : Fédération pour l'édition de la Revue archéologique du Centre de la France, 2013. pp. 30-32. (Supplément à la Revue archéologique du centre de la France, 43);

https://www.persee.fr/doc/sracf_1159-7151_2013_ant_43_1_1498

Fichier pdf généré le 07/10/2019

Les niveaux de la navigabilité

À un premier degré, la navigabilité apparaît comme une notion monolithique, une et indivisible. Elle s'oppose alors simplement à son contraire, l'innavigabilité. Un changement d'échelle fait apparaître une navigabilité éclatée sous le poids de plusieurs logiques concomitantes :

- l'économique qui exige des navigabilités requises par les besoins ;
- le scientifique et le technique qui définissent une navigabilité potentielle à partir d'un inventaire des possibles, en fonction de l'état des connaissances, des moyens financiers mobilisables, des habitus sociaux et culturels...
- le politique qui arbitre et développe un projet sous-tendant des *navigabilités décidées* et ordonnées.

Les temps des navigabilités

Dans le temps court, à une navigabilité permanente de certains cours d'eau s'oppose une navigabilité saisonnière. Dans le temps long, certaines rivières ont une navigabilité pérenne et d'autres intermittente. Tel est le cas du Cher, aujourd'hui comme hier.

Les espaces de navigabilité

À la navigabilité continue d'amont à l'aval s'oppose une navigabilité segmentée. Le Cher d'aujourd'hui se découpe toujours en tronçons. Chaque espace correspond à une classe de navigabilité officielle ou non, garantie ou aléatoire. Ainsi, le miroir d'internet nous a-t-il fourni des représentations sociales et culturelles qui complètent l'analyse d'un concept clé pour la compréhension des activités multiples de navigation.

LE STATUT DE LA RIVIÈRE CHER DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS¹

Enjeu de pouvoir et... de revenus, le statut juridique du Cher est un cas d'école illustrant la complexité du droit de propriété lié à la rivière. Dans la longue durée, nous distinguerons trois grands stades.

Un statut de cours d'eau traditionnel pour un Cher considéré comme une rivière moyenne

Sous l'Ancien Régime, une rivière est réputée appartenir au "domaine public fluvial" sur ses secteurs

¹ "pedal'eau" et kayaks de Montrichard, sans oublier la flotte privée essentiellement celle de passage.

1. Par Bernard LE SUEUR.

flottables par trains et/ou navigables. Les autres espaces, y compris ceux flottables à bûches perdues, relèvent du domaine privé. L'état de fait et l'observation concrète fondent donc le droit. Mais jamais aucune nomenclature des rivières domaniales n'a été juridiquement établie.

Pour le Cher, à l'époque moderne, plusieurs enquêtes enregistrent des points différents pour les origines du flottage, voire de la navigation. Il est vrai que sur plusieurs portions de son cours, la rivière se caractérise par un important chevelu de bras divers et mobiles. Il faut attendre l'ordonnance du 10 juillet 1835, pour voir officiellement déterminées par l'État, les zones où s'exerce son droit de pêche. Le Cher est alors enregistré comme flottable par trains du moulin d'Enchaume, au dessus de Montluçon, jusqu'à Vierzon, sur 131 km, et navigable de Vierzon à son embouchure dans la Loire, sur 153 km. Le droit de pêche appartient à l'État sur l'ensemble de ce cours. Il faut attendre 1910 pour que le tableau des cours d'eau navigables et flottables joint à l'ordonnance du 10 juillet 1835 (et modifié ensuite à plusieurs reprises) prenne dès lors une valeur juridique de référence domaniale.

Par ailleurs, l'édit de Moulins affirmant le principe d'inaliénabilité des biens de la Couronne, les droits perpétuels acquis avant le 13 mai 1566 devenaient des "droits fondés en titre". Ainsi, dans la partie aval du Cher d'aujourd'hui, plusieurs propriétaires revendiquent ce statut. Il s'agit en particulier des ouvrages de Savonnières² et de ceux du Grand Moulin de Ballan-Miré³. Il en est de même en amont pour le château de Che-noncau dont les arches enjambent la rivière⁴.

En 1828 un canal de jonction entre le Cher et Tours est ouvert au droit de la ville, remplaçant le "ruau" de Saint-Anne, légèrement en aval, impraticable depuis les années 1770. Après la canalisation de la rivière, l'ordonnance du 7 mai 1843 attribue la concession de l'ancien lit du Cher, entre les barrages de Villandry et de Rupanne au Prince de la Tour d'Auvergne. Le 9 juin 1844, le droit de pêche de l'État est supprimé sur ce vieux Cher. Le décret impérial du 1^{er} février 1854 annule la précédente concession.

L'enregistrement du déclin des navigations commerciales (1955-2005)

L'effondrement de la navigation sur le Cher et le canal de Berry pousse l'État à changer le statut des voies

2. Le moulin dit de Savonnières est présumé daté de la fin du xv^e siècle. Peu après la guerre, exploité par un fabricant de chandelles, il brûle totalement. Le 4 avril 1958, la commune rachète les bâtiments incendiés, la chute d'eau ainsi que sa turbine et le barrage sur la rivière.

3. Datant de la fin du xv^e siècle, le droit de propriété privée de ce moulin est confirmé à la suite d'un procès en 1902. L'ouvrage barrant la rivière de l'île à la rive droite est vendu à la ville de Tours en 1997, le reste des installations hydrauliques restant propriété privée.

4. Le château actuel est construit entre 1513 et 1521, sur les fondations d'un ancien moulin fortifié du xiii^e siècle.

d'eau de cette région. Le décret du 3 janvier 1955 décline le canal de Berry à partir du 1^{er} février suivant. Cette décision concerne donc la portion latérale au Cher, de Montluçon à Saint-Amand-Montrond, ainsi que ce que nous avons appelé la "grande dérivation" de cette ville à Vierzon par Fontblisse.

Deux décrets successifs sont pris le 26 juillet 1955 par le gouvernement d'Edgar Faure. Sur proposition du ministre des travaux publics, Édouard Colignon-Molinier, le Cher canalisé est concédé aux deux départements traversés pour une durée de 50 ans, avec pour "objet principal d'assurer ou d'améliorer l'écoulement normal des eaux".

Le premier concède au département d'Indre-et-Loire l'exploitation et l'entretien de la rivière, depuis le barrage de Saint-Georges-sur-Cher (ouvrage exclu) jusqu'au barrage de la Rochepinard (ouvrage inclus).

Le second concède au département de Loir-et-Cher la section comprise entre l'embouchure du canal de Berry, à Noyers-sur-Cher, et le barrage de Saint-Georges-sur-Cher, à Chissay, barrage inclus. Dans chacun des cas, une convention parue au même journal officiel, prévoit que chaque département confiera la concession à un syndicat de communes. Ceux-ci avaient été fondés quelques mois auparavant afin de permettre le montage juridique de cette opération.

Prenons l'exemple du département d'Indre-et-Loire. Le Syndicat des communes du Cher canalisé 37 est fondé le 2 avril 1952, et ses statuts complétés le 15 juillet de cette même année⁵. Par délibération syndicale du 19 septembre 1955, il est régulièrement autorisé à signer une convention avec le département. Le texte sera paraphé le 11 janvier 1956.

Une seconde étape est franchie deux ans plus tard. Le décret du 27 juillet 1957 porte "radiation de la nomenclature des voies navigables et flottables" de la totalité de la section du Cher classée comme flottable, depuis le moulin d'Enchaume jusqu'à Vierzon et navigable de Vierzon à l'embouchure dans la Loire, ainsi que du canal de jonction du Cher à la Loire. Au terme de ces différentes décisions administratives, l'État n'est donc plus contraint d'entretenir la navigabilité de ces voies.

La volonté de désengagement de l'État et le refus des collectivités (2003-2010)

Dans le cadre de la nouvelle phase de la politique de décentralisation mise en place en 2003, l'État souhaite le "transfert" du Cher aux collectivités territoriales,

en pleine propriété avec éventuellement une phase d'essai⁶. Mais ces propositions restent lettres mortes, aucune collectivité n'envisageant d'accepter ce transfert qui reste néanmoins à l'ordre du jour, et demeure un objectif prioritaire pour les services de l'État dans cette région. De ce fait, la situation évolue différemment selon les secteurs concernés.

Dans le cas du Cher canalisé d'Indre-et-Loire, la concession de 1955 prenant fin le 26 juillet 2005, une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public fluvial à titre gratuit est donnée au département ce même 26 juillet 2005. Valable jusqu'au 31 décembre 2007, entre la limite est du département et les barrages à clapets de Tours (barrages exclus), elle est accordée dans l'attente de l'application de la procédure de transfert prévue par la loi de 2003 et le décret du 16 août 2005 sur la constitution et la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Au-delà et vers la confluence, le chenal irrégulier, un mouillage très réduit (0,40 m à l'étiage) et le franchissement des barrages du grand moulin de Ballan et de celui de Savonnières, y rendent la navigation particulièrement périlleuse. Parallèlement, le syndicat décide de modifier ses statuts afin de donner une date butoir à son existence. Celle-ci sera fixée au 31 décembre 2007, puis prolongée par deux reprises jusqu'en 2010 puis 2015. Le 17 octobre 2007, le syndicat demande une nouvelle AOT. Elle lui est accordée le 26 novembre 2007, courant jusqu'au 31 décembre 2013.

En ce qui concerne le "Vieux Cher", en mars 1999 l'État lance une procédure de "déclassement" pour cette portion de rivière, "oubliée" par les procédures précédentes. Avant la canalisation, la rivière allait en effet jusqu'à Bréhémont, en aval de sa confluence actuelle avec la Loire, puis son linéaire avait été raccourci. Toujours dans le cadre de la politique de décentralisation, l'État propose un transfert de propriété de l'ancien lit aux collectivités territoriales. Celles-ci refusent entre juin et octobre 2006⁷. Le Vieux Cher est donc déclassé officiellement à partir du 1^{er} janvier 2007, depuis le déversoir de Villandry jusqu'au pied de talus côté aval de la digue rive gauche de la Loire au lieu-dit "Rupuanne" à Bréhémont, y compris le bras qui rejoint l'Indre dans cette dernière commune.

Dans le cas du Cher canalisé de Loir-et-Cher, le processus est dans un premier temps, globalement identique à celui du département précédent. Mais les coûts des chantiers de réfection des barrages explosent et les travaux sont arrêtés dès 2004. En 2006, le

5. L'exploitation de la concession pour le Cher canalisé en Indre-et-Loire est assuré par un syndicat regroupant d'abord les quatorze communes suivantes : Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Larçay, Véretz, Saint-Martin-le-Beau, Azay-sur-Cher, Athée-sur-Cher, Dierre, Civray-sur-Cher, Francueil, Chisseaux, Bléré, Saint-Avertin, Chenonceau. La-Croix-en-Touraine les rejoindra le 15 juillet 52.

6. Loi du 30 juillet 2003 et en particulier son article 56 relatif à la constitution d'un domaine public fluvial des collectivités territoriales par transfert, entre autre, du domaine public de l'État.

7. Conseil régional 30 juin 2006, conseil général 30 octobre 2006, Communautés de communes des Pays d'Azay-le-Rideau 21 août 2006, communes de Bréhémont (10 août 2006), de Vallères (22 août), La Chapelle-aux-Naux (22 septembre), Lignères-de-Touraine (13 octobre), Villandry (12 décembre).

syndicat décide de se dissoudre. Certaines collectivités comme Chissay, Montrichard, Bourré... obtiennent alors une AOT jusqu'en 2010 pour gérer leur barrage et leur bief. Cette décision entraînera la création d'un syndicat unique le 15 septembre 2010 avec adhésion effective au 1^{er} janvier 2011⁸. Cinq communes de Loir-et-Cher rejoignent les quinze communes du Cher canalisé d'Indre-et-Loire⁹. Les compétences de ce syndicat s'étendent entre le barrage de Vineuil et les barrages à clapets de Tours, ces deux ouvrages étant exclus.

Cas du secteur aval des barrages à clapets de la ville de Tours : les nouveaux aménagements hydrauliques du Cher ont un double objectif. Ils répondent d'abord à l'expansion souhaitée de l'urbanisation de la ville dans la seconde moitié du xx^e siècle, en particulier avec la création de la zone à urbaniser en priorité (ZUP) des Rives du Cher. Ils traduisent également la nécessité de protéger la région des crues redoutées. Le plan de délimitation du nouveau domaine fluvial résultant de ces aménagements est dressé en juin 1967. Le 1^{er} avril 1968, un arrêté d'autorisation de travaux est pris en faveur de la ville de Tours¹⁰.

La canalisation du Cher est reprise avec notamment :

- la construction de deux barrages à clapets destinés à maintenir le niveau d'eau permanent dans le bief de Rochepinard. Les ouvrages seront implantés dans chacun des bras d'une île artificielle créée à cette occasion ;
- la rectification du cours, l'approfondissement du lit et son élargissement ;
- l'édification de digues de protection étanches ;
- la construction d'un troisième barrage implanté en amont du ruisseau de l'Archevêque et la rectification du ruisseau du Vieux Cher.

Le 10 septembre 1969, la ville obtient la concession de ces travaux. Les deux barrages principaux, de 120 m de développement sur le bras nord et de 80 m sur le bras sud, sont réceptionnés le 28 juin 1972. Quant aux travaux sur le Petit Cher, ils sont achevés en avril 1973. Ainsi, des portions nouvelles entrent dans le domaine public fluvial, tandis que les secteurs anciens, comblés ou laissés en eau, en sortent. La concession est modifiée le 4 octobre 1990, les travaux n'ayant pu être réalisés dans les temps impartis, et les essais scientifiques réalisés par le laboratoire de Chatou ayant conclu à la nécessité de rescinder la rivière en remblayant en partie son bras vif en aval de l'ancienne ligne de chemin de fer. D'un point de vue domanial, on est donc dans une période de grande incertitude. Ce contexte amplifie

les difficultés nées des conflits d'usage autour des projets de remise en navigation ou d'arasement des barrages vers l'amont pour laisser remonter la faune piscicole protégée¹¹.

LE CHER : UN MODÈLE D'HISTOIRE TECHNIQUE ?¹

La fin du xx^e siècle a vu entrer la rivière de plein pied dans le champ de la recherche scientifique. Et si ce nouveau "territoire de l'historien" peine encore à recevoir un adoubement officiel, les ouvrages prenant le fleuve comme sujet d'étude central se multiplient à partir des années 1980. Différentes pistes sont suivies, à la fois par les disciplines classiques qui se renouvellent alors souvent en profondeur, et par des approches innovantes comme celles de l'archéologie fluviale ou de l'ethnologie nautique. Dans ce mouvement, et après avoir longtemps joué un rôle secondaire, l'émergence des problématiques autour de l'étude des "processus de production sociale de ces espaces de navigation" finit par s'imposer. La difficulté principale a sans doute été de prendre en compte un univers fluvial certes mouvant, mais toujours *multidimensionnel* et *polyfonctionnel*. Quant aux navigations en elles-mêmes, elles s'intègrent à chaque époque, dans un double système : de "manière externe", elles composent, en concurrence ou/et en complémentarité, avec l'ensemble des autres modes de transport ; de "manière interne", elles articulent et combinent de manière complexe, des marchés, des espaces, des temps, des modes d'exploitation commerciale, des engins de transport... et des communautés humaines de riverains et de gens de l'eau.

Au cours de cette recherche collective et en considérant la rivière Cher comme un objet social construit, nous avons d'abord senti le besoin de nous interroger sur les concepts scientifiques de base. Il nous est ensuite apparu nécessaire de dresser un cadre global d'inscription de la rivière dans laquelle va pouvoir prendre place l'archéologie de ce cours d'eau.

La voie de la modélisation

Pour notre part, et après avoir suivi plusieurs angles d'attaque, nous avons proposé il y a quelques années de suivre la voie de la *modélisation* pour comprendre comment se sont construits ces espaces fluviaux multifonctionnels, et en particulier ceux liés à la navigation (LE SUEUR 1994).

8. Le syndicat intercommunal pour l'entretien et l'exploitation du Cher canalisé est constitué jusqu'au 31 décembre 2015.

9. Il s'agit des communes de Bourré, Chissay-en-Touraine, Faverolles-sur-Cher, Montrichard et Saint-Julien-de-Chédon.

10. Entre les points kilométriques 15,4 et 24,6.

11. Le moulin de Bigny-Vallenay en est aujourd'hui la meilleure illustration. Les riverains s'opposent à la destruction de la chaussée, considérée comme élément majeur de leur patrimoine et de leur cadre de vie.

1. Par Bernard LE SUEUR.