



Le Loir en Vendômois

JEAN-CLAUDE PASQUIER

Résumé : *par ses inondations parfois dévastatrices et ses nombreux projets de canalisation sans cesse remis en cause, la rivière a très souvent fait parler d'elle.*

Mots-clés : *Loir, Crues, Inondations, Abbaye de la Trinité, Montoire, Trôo, Saint-Jacques-des-Guérets, Souday, Naveil, Les Roches-l'Évêque, Vendôme, Vendômois, Projet, Canalisation, Navigabilité, Canal, Écluses, Eure, Rivière Saint-Denis, Mail, Le Pré-aux-Chats.*

Les plus mémorables crues du Loir et de ses affluents

Aussi loin que l'on puisse remonter dans le temps, les archives nous signalent des montées des eaux quasi annuelles engendrant des inondations plus ou moins importantes de notre bon vieux Loir et de ses affluents. Nonchalante, du moins en apparence, cette rivière manifeste parfois, il est vrai, de brusques sursauts de colère, jamais bien longs, fort heureusement, mais souvent dévastateurs pour ses riverains. Bien connue pour ses caprices, elle a, en effet, maintes fois retenu l'attention des hommes tributaires de ses excès. De ces nombreuses crues, du moins de toutes celles rapportées par les archives, nous ne retiendrons que les plus importantes causées essentiellement, pour notre région, par les pluies abondantes ou la fonte des neiges, voire par la

conjugaison simultanée des deux phénomènes, auquel cas, c'est véritablement la catastrophe.

La première indication d'une crue importante à Vendôme remonte au commencement du XII^e siècle. À cette époque, une inondation du Loir causa effectivement, la perte d'une partie des livres et manuscrits du monastère de la Trinité, l'eau ayant envahi les armoires de la bibliothèque, ce qui obligea l'abbé Geoffroy (1093-1129) à envoyer les documents les plus précieux de son abbaye au prieuré de l'Évières à Angers où ils restèrent plusieurs années. Dans une lettre, datée de 1120/1122, adressée à l'évêque Geoffroy de Chartres, Geoffroy, cinquième abbé de la Trinité écrivait : « C'est là (à l'Évières) que les préceptes et les privilèges sont conservés depuis déjà trois ans, par suite des inondations qui ont submergé nos armoires à Vendôme et les ont laissées mouillées au point qu'une partie de nos livres qui y étaient a été détruite. »

En 1342, une inondation d'une hauteur extraordinaire envahit le chantier de reconstruction de l'abbaye de cinq pieds (1,60 m). L'abbé Jean de Buffa venait de lancer la construction des travées gothiques 8 et 7 de la nef dont le dallage se trouvait alors au niveau du pavage primitif de l'église romane soit de 60 à 80 cm plus bas. Consignée sur deux lignes rimées écrites sur le dernier feuillet du Ms 221 de la bibliothèque de Vendôme, on peut ainsi lire : « MIL CCC et quarante deux / Les eaux de cinq pieds furent veues. »

Au XVI^e siècle, le chanoine Garrault de la collégiale de Trôo note dans son journal (1543-1598) deux crues importantes intéressant le Bas-Vendômois dont celle de

1555 à Artins où quatre hommes périrent noyés « Nous eusmes en la ditte année les plus grandes eaux de vingt cinq ans n'en fut pareilles. » Les ponts sur le Loir et sur la Braye furent emportés ; il indique également six montées successives des eaux ce même hiver. Toujours selon le chanoine Garrault, une autre importante crue eut lieu en 1576... « Le jour de la Saint-Vincent qui est le 22 janvier, il fit une tempéuosité de sy grand vent qu'on ne sauroit raconter ; homme vivant ne vit une sy grande tempeste et le dit jour les eaux crurent et furent sy grandes que par le récit d'homme on ne les vit sy grandes de plus de trente ans. » Le vicaire de Souday (1521-1632), l'abbé Hameau, n'est pas en reste et signale à son tour, mais sans plus de détails, une forte montée des eaux en 1581.

XVII^e siècle

Après la crue hivernale de 1605 engendrée par les pluies abondantes qui suivirent la très grande sécheresse des mois d'août et septembre «... Où les eaux furent grandes et continuèrent longuement et en l'an mil six cent et six au mois de janvier ensuivant furent très grandes et firent grand dommage sur les rivières», en Bas-Vendômois, survint celle de mai 1610 qui fut notamment « de cinq à six pieds de Roy au-dessus de l'arche du pont de pierre du moulin de Ternay. »

La crue de 1615 affecta plus particulièrement Montoire où le Loir déborda jusqu'aux abords de l'église Notre-Dame de Pitié (emplacement de l'église actuelle Saint-Laurent). Le curé Guillon mentionne ce fait sur son registre et nous explique que de violentes averses de pluies et de neiges fondues mêlées firent déborder la rivière à tel point que le 15 mars (1615), elle arriva jusqu'au pied de la potence qui se dressait sur la place.

De son côté, le prieur-curé Martin de Saint-Jacques-des-Guérêts confirme cette montée des eaux : «... Et les eaux sont crues si haultes que depuis le lundi 9 de ce mois (de mars) furent toujours croissant. Il pleut tant et les vents et la tourmente a esté si grande qu'il sembloit que le ciel et la terre s'assembloient avec horrible tonnerre. L'eau estoit de l'église de Saint-Jacques jusques à l'autel de la Sainte-Trinité, à plein la cour du prieuré et sourdoit au foyer du prieuré. Le Loir approchoit des petites jambes près la muraille de l'église. »

Durant l'hiver 1650-1651, à Montoire, la crue atteignit son maximum vers le 15 janvier : l'eau dépassa de 7 à 8 pieds (2,20 m à 2,50 m) son niveau moyen ; toutes les rues de la ville furent recouvertes et l'on compta deux pieds et demi d'eau dans l'église primitive Saint-Laurent alors construite dans l'actuel cimetière. Du côté de Saint-Jacques-des-Guérêts, « Le Loir déborda extraordinairement et fit de grands ravages » et encore plus en aval, « la rivière du Petit Loir à Artins, les 16 et 17^e jours de janvier, a débordé démesurément et de vie d'homme ne s'estoit vue si grande. » À Vendôme, cette crue fut désastreuse et affecta d'abord, comme de nos jours d'ailleurs, la rivière Saint-Denis causant d'énormes

dégâts. Les deux ponts de bois des portes Chartraine et Saint-Michel furent emportés privant ainsi la ville de toutes communications piétonnes et hippomobiles pendant de longues années. Entre ces deux portes, les levées de terre délimitant le cours de la rivière furent sapées et emportées tant du côté du faubourg (le futur Mail) que du côté de la ville mettant « en éminent péril » la muraille nord. Le faubourg Saint-Michel (rues Bretonnerie, de la Marre et des Quatre-Huyes) se retrouva lui aussi sous les eaux : « Le Loir traverse à présent dans le milieu dudit faubourg qui est en péril de submersion et ruine entière et par ce moyen la ville sans commodités et accès ce qui pourra contraindre les particuliers habitant la dite ville et faubourg de déserrer les lieux... » Car on imagine, sans peine, que toute la vieille ville devait être également concernée, comme l'abbaye toute entière qui fut de nouveau inondée, de telle sorte « qu'il fallut porter le Saint-Sacrement dans la chambre commune (le dortoir, bâtiment « est », au premier étage) et y dire la messe huit jour durant. » À Vendôme, comme à Montoire, cette montée des eaux est estimée, de nos jours, entre 2 m et 2,50 m plus haute que le niveau moyen du Loir. Mais là, se pose la question de savoir ce qu'était le niveau moyen du Loir à cette époque.

Ces inondations dues aux pluies qui ne cessèrent de tomber pendant plus de deux mois furent générales en France : dans la région, la Loire, la Sarthe, l'Eure et la Mayenne frôlèrent ou dépassèrent même les plus hauts niveaux connus. Une grande partie du Vendômois avait été sous les eaux qui atteignirent des hauteurs, encore semble-t-il, jamais égalées (ou signalées comme telles), du moins le croyait-on ! Pourtant, quinze ans plus tard, en 1665, autour du 22 février, les Vendômois allaient subir, cette fois, et sans aucun doute, la plus haute crue jamais enregistrée, dépassant largement tout ce que l'on a pu voir depuis. Ce fut véritablement la crue historique, si ce n'est la crue des siècles. Sa cote maximale est toujours matérialisée par un trait et une inscription sur le mur sud de l'église Sainte-Madeleine de Vendôme, à 1,30 m du niveau de la rue Saint-Jacques actuelle ; en comparaison, si la crue de 1961 fut officiellement à 2,85 m, celle de 1665 aurait pu atteindre la cote de 4 m (**photo 1**). Les deux ponts Chartrain et Saint-Michel, à peine reconstruits, toujours en bois, furent de nouveau emportés. La porte Chartraine dont la tour d'amont déjà minée par la crue de 1651, accusa difficilement cette nouvelle montée des eaux et s'effondra en partie : «... Les ruines survenues par les grandes eaux de l'année 1665 tant au pont et porte chartraine... »

La tour dite des Cordeliers (tour flanquant au nord la porte d'Eau) affouillée depuis des lustres, s'effondra entièrement, à son tour, dans la rivière : « D'autres tours des murs de la ville sont tombées également dans la rivière, poursuit le chroniqueur, aussi dès juillet il est décidé d'enlever les décombres et matériaux dus à la chute de la tour vulgairement appelée la tour des Cordeliers afin de donner à l'eau son libre cours... »

La courtine longeant le couvent des Cordeliers sapée dans son ensemble menaçait ruine. Sa reprise en sous



Photo 1 : Niveau de la crue en 1665 sur le mur sud de l'église de la Madeleine (coll. part.).

œuvre pour empêcher sa chute fut évoquée... mais sans plus. De même, d'importants dégâts affectèrent le « pont Saint-Georges et tours de celle-ci. » Comme on le voit, les fortifications de Vendôme furent fortement ébranlées. Mais la ville qui commençait à se développer vers le nord, ne fut pas épargnée pour autant. Comme déjà en 1651, le vaste domaine attribué aux Calvairiennes (là où se situe le Saint-Cœur) arrivées en 1629, fut de nouveau entièrement submergé; mais cette fois, la vie de leur confesseur fut mise en réel danger, l'eau s'étant engouffrée subitement dans la chapelle (édifice antérieur à l'église actuelle qui est du XIX^e siècle).

Une religieuse du couvent écrivait peu de temps après : « La crue nous a ainsi surprises et assiégées deux fois, en 1651 et 1665 et à la dernière fois il arriva qu'elle fut plus grande d'un pied que la première quoiqu'elle fut plus maligne que l'autre première fois. Ce qui n'arrivait que de 50 en 50 ans, mais elle ne fut que 14 ans à revenir en la sorte... De telle façon que les habitants la voyaient venir jusque sur leurs lits où ils étaient sans pouvoir remuer... Laquelle eau avait déjà monté jusqu'à la deux ou troisième marche de notre dortoir, laquelle, remplissant tout le dedans et dehors, était sans remède humain. Au contraire nous lui avons ouvert toutes les portes contre lesquelles elle donnait si impétueusement, qu'inafailliblement elle les eut emportées... Notre confesseur qui était à l'autel quand elle commença à entrer dans l'église, l'investit en un moment avec une telle vitesse et abondance qu'elle le mit en danger de sa vie. » Et notre témoin de terminer son récit par cette phrase : « En quoi est à remarquer l'affection que nous portent tous les bons habitants qui au péril de leur vie tâchèrent de nous venir secourir, étant venus dans un bateau avec grandissime peine pour faire brèche à nos dites murailles, pour écouler l'eau à travers des champs. »

Bien que les dégâts fussent considérables, en mai 1677, soit douze ans après les faits, rien n'avait encore été réglé, ni réparé. Dans un rapport circonstancié, le sieur Augry, avocat du roi et de son Altesse le duc

Louis-Joseph de Bourbon (dit le Grand Vendôme, 1669-1712), faisait remarquer à l'Intendant d'Orléans « la détresse profonde dans laquelle languissait la ville depuis la crue désastreuse du Loir en 1665, qui avait alors emporté les ponts en bois, renversé une partie des murailles dans les fossés, rendu ses abords impraticables et causé des dégâts et des ruines auxquels il n'avait pas encore été possible de porter remède. » Les gravats de la tour de Cordeliers obstruaient toujours le petit bras de dérivation de la rivière Saint-Denis favorisant d'autant la montée des eaux en hiver.

D'autres inondations furent encore répertoriées en 1677, 1691, sans autres précisions ainsi qu'en 1698, où le 8 février un certain François de Bignain, âgé de 31 ans, s'étant noyé dans les fossés de la ville de Vendôme, se trouva entraîné par la « violence des eaux » jusque dans la paroisse de Naveil où il fut inhumé.

XVIII^e siècle

En 1711, les inondations furent générales dans tout le centre de la France. Début février, à Vendôme, la neige tomba en une telle quantité que les chevaux en avaient jusqu'au poitrail (au nord de la ville sur le chemin de Paris). Sa fonte subite engendra un « grand débordement d'eau. » À Montoire, la plupart des rues furent submergées : « L'eau fut si grande qu'elle passa par toutes les rues, arriva jusqu'à trois pas de la croix qui est devant la porte de l'église de cette ville et le sel fut à demi perdu... Par suite à la fonte des neiges le 18 février qui estoit le mercredi des cendres ce pays fut si inondé qu'à 9 heures du soir jusqu'à environ 11 heures elle coulait dans la rue Saint-Laurent de cette ville et tomboit dans le marché qu'elle auroit fourni plus de trois moulins. » (avec une telle impétuosité qu'elle aurait pu faire fonctionner plusieurs moulins).

Le pays n'avait pas vu cela depuis 1665 : « Comme on n'avoit point vu de semblables inondations depuis 1665 qui furent d'un pied (32 cm) plus hautes que celles-ci, chacun y fut surpris ne s'étant point précautionné d'ôter tout de leurs caves qui furent en grande partie entièrement remplies. » Dans les fermes environnantes, des animaux furent montés dans les étages : « Quelques uns furent obligés de faire monter leurs chevaux dans les chambres hautes; le nommé Pigache monta son âne dans son grenier avec une poulie. » Et le curé de Saint-Laurent (de Montoire) de conclure : « Je rapporte ceci afin que lorsqu'on aura dans l'hiver une abondance de neige on soit dans la défiance et on prenne ses précautions à temps. »

À Vendôme le maximum fut atteint la veille, donc le 17 février, vers midi. Toutes les rues ainsi qu'un grand nombre de maisons furent de ce fait « remplies d'eau de sorte que l'on serait bien allé en bateau dans la plupart des rues. » Rue de la Poterie (rue Poterie), l'eau atteignit la hauteur des parapets du pont Rondin; plusieurs vieilles bâtisses furent « entraînées » (plus ou moins détruites) dans le quartier des Capucins, rue des

Ruelles (rue de la Bretonnerie) et rue de la Marre « où le courant était le plus fort. »

Durant le présent siècle, de nombreuses montées des eaux furent signalées. Comme la crue du 8 février 1716 intéressant le quartier de l'Islette à Vendôme et dont le niveau, nous dit-on, pouvait se lire sur l'un des piliers du mur de clôture du jardin d'un certain Plissou. Preuve s'il en est que tout le quartier fut une nouvelle fois sous les eaux. Aujourd'hui, piliers et repère ont, semble-t-il, disparu (photo 2).

En 1719, paroisse de Montoire, «... Depuis le jour des Rois jusqu'aux derniers jours de février, le ciel se tint toujours couvert et nébuleux et il tomba des pluies si fréquentes que la rivière en déborda deux fois... » Ce qui n'empêcha nullement, pour mémoire, une très grande sécheresse l'été suivant. Pourtant le 22 juillet, le jour de la Sainte-Madeleine, le village de la Fosse subissait un ouragan accompagné d'un violent orage et plusieurs caves, granges et étables furent inondées ou en partie soufflées. Aux Roches-l'Évêque, l'ancienne abbaye de la Virginité, ce même jour, échappait de peu à l'inondation : « L'eau fut si grande en peu de temps qu'il ne s'en fallait que de deux pieds qu'elle ne passât par dessus la muraille du bout du jardin... » Mais le Loir, cette fois, n'y était pour rien.

L'année 1725 fut très pluvieuse ; il plut sans discontinuité du 25 avril au 5 juillet. L'automne ne fut pas en reste et, le 19 décembre, le Coétron, affluent de la Braye, sur la paroisse de Souday, envahit les prés des alentours, empêchant toute circulation ; quatre jours plus

tard, «... Par l'abondance des eaux, deux inhumations furent ainsi faites au cimetière de Glatigny et non dans celui de Souday. »

En 1729, le curé Regnard de Naveil autorisait le curé de Villiers à procéder, en son nom, à l'inhumation d'un de ses paroissiens. « À causes des grandes eaux », le corps du défunt était intransportable depuis Montrieux jusqu'à l'église de Naveil. Entre les villages de Naveil et de Villiers, le fait était coutumier. Baptêmes, mariages et enterrements, en hiver, au moindre débordement du Loir, étaient célébrés indifféremment dans l'une ou l'autre paroisse, selon les possibilités d'accès aux églises. Il en fut ainsi en 1739, 1740, 1752, 1769.

Plus rare, en 1735, le 18 juillet (crue d'été), les pluies diluviennes causées par des orages continuels provoquèrent une brusque montée du Loir ; à Montoire, on pouvait à peine passer à cheval dans le centre de la ville et paroisse Saint-Oustrille, causant d'importantes pertes céréalières et viticoles dans les campagnes.

Une autre crue d'été se reproduira dans la première quinzaine de juillet 1792, toujours en Bas-Vendômois, affectant plus particulièrement les paroisses de Montoire, de Sougé-sur-Braye et Couture-sur-Loir. Aux mêmes causes (les orages), les mêmes effets. Vers le 1^{er} juillet de la dite année 1792, une note du Directoire de Vendôme indique laconiquement : « Les eaux sont tombées en grande abondance. »

Les 28 et 29 novembre 1770, à Saint-Jacques-des-Guérets, « l'eau a été d'une hauteur suffisante à aller dans le cimetière de cette église jusque près de la petite porte à entrer en cette église sans pour autant qu'elle entrât par le portail de la cour de ce prieuré où tout le pauvre petit peuple de ce bourg et des Êtres (lieux-dits) se rendit... » Dans la crainte d'une nouvelle catastrophe, les habitants du village et des alentours se regroupèrent au prieuré.

Le 25 février 1784, c'est la paroisse de Saint-Oustrille à Montoire qui fut touchée. La fonte de la neige accumulée depuis six semaines, haute de deux à trois pieds (60 à 90 cm), occasionna une importante montée des eaux du Loir. L'hiver étant, de plus, très froid, oiseaux et gibiers périrent de faim ; des loups affamés dévorèrent deux femmes à Houssay. Dans son journal, François Latron, ouvrier vendômois, note simplement : « Grandes eaux quand la neige fondit. »

C'est vraisemblablement à la fin de ce XVIII^e siècle que l'on commença à relever la hauteur des eaux en un point précis, judicieusement choisi et toujours le même. Quatre ans plus tard, la crue du 22 mars 1788 était dite un peu moins forte que la précédente. Durant l'hiver 1799, le dégel engendra une forte inondation suivie d'une reprise de la gelée et d'une seconde crue à la mi-février. François Latron note encore de son côté : « Grandes eaux jusqu'à la Chandeleur. »

XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, la hauteur des crues fut désormais indiquée avec précision et le système métrique permit



Photo 2 : Gravure ancienne du Loir à Vendôme (coll. B.M. de Blois).

d'unifier ces relevés, contrairement aux anciennes mesures qui pouvaient varier d'une paroisse à l'autre. Un système « d'échelles graduées » fut ainsi mis en place, mais nous ignorons où celles-ci étaient alors situées. Aujourd'hui, la cote d'alerte à Vendôme est fixée à 1,50 m, échelle des Prés-aux-Chats ou de l'Islette (**photo 3**).

Dès l'an 1802, bien que l'hiver fût doux, « les grandes eaux firent beaucoup de peine (causèrent de nombreux dommages) le long de la rivière et cette crue est restée dans la mémoire de quelques vieillards. » Pour les crues de 1811, 1814, 1841, la cote fut enregistrée à 2,40 m. Le 21 janvier 1820, on releva 2,67 m; le pont des Roches-l'Évêque fut en partie emporté ce jour-là. À Vendôme, l'effet de cette crue se fit cruellement sentir. L'esplanade ou cour d'honneur du nouveau quartier de cavalerie établi en avant du bâtiment Régence fut immergée sous plus de 60 cm d'eau. À la suite de quoi, elle sera remblayée d'autant pour éviter toute surprise.

En 1846, deux inondations inquiétèrent fortement les riverains; la première, le 27 janvier, cote 2,64, emporta les passerelles en bois nouvellement reconstruites du Pré-aux-Chats. La seconde, le 23 décembre suivant, ne sera que de... 2,46 m. Les crues de 1852 et 1853 atteignirent respectivement 2,52 m et 2,54 m. Si toutes ces hauteurs d'eau approchant ou dépassant les 2,50 m restent difficiles à transposer dans la réalité, il faut savoir qu'à ces cotes, le centre ville et les faubourgs nord de Vendôme sont en grande partie submergés.

La crue de 1881 marqua les esprits. D'autant plus que la presse locale, maintenant, rendait compte, avec force détails, des effets néfastes de tous ces débordements. Dans son numéro du 3 février 1881, *Le Carillon* titrait en première page : « Une inondation terrible vient de s'étendre dans toute la vallée du Loir » et d'en faire un compte-rendu fort impressionnant. Trois jours durant, les 28, 29 et 30 janvier (1881), la cote frisa les 2,54 m. Une telle hauteur n'avait pas été enregistrée depuis 1853 : « Jamais crue ni si haute, ni si subite, n'avait causé de tels ravages. La neige tombée la semaine dernière séjournait sur une terre glacée et par conséquent non perméable, quand un dégel rapide eut lieu. La pluie qui a hâté le dégel en augmentant le volume d'eau a mis le comble; le Loir a grossi promptement dans des proportions inquiétantes... » Si dans la partie nord de l'arrondissement la crue atteignit son maximum le vendredi 28 janvier, dès le jeudi, Vendôme était sous la menace et déjà « les faubourgs des Quatre-Huyes et de l'Islette baignent dans l'eau comme à chaque montée un peu forte de la rivière. » Les vannes établies au barrage du Dos d'Âne (le déversoir de la Porte d'Eau, dit également des Grands-Prés) furent levées (l'une d'elles, en réparation sera d'ailleurs emportée par le courant trop violent), ainsi que celles nouvellement installées à l'usine de Montrieux (Naveil) (**photo 4**).

Ainsi, le 28, Vendôme se réveilla les pieds dans l'eau qui faisait alors son apparition au cœur même de la vieille ville : les places d'Armes (de la République), du Marché aux Légumes étaient notamment noyées. C'est dire si la plupart des autres rues du centre et les quartiers nord de

Vendôme devaient être déjà largement sous les eaux. Le lendemain (29 janvier), « l'eau envahit presque toutes les maisons des rues inondées. Vendôme semble une nouvelle Venise, mais on frémit quand on sait justement que cette eau a franchi le seuil de bien des demeures, que des malheureux sont bloqués par le fléau, que des mobiliers sont perdus et que des jardins, une des principales industries du pays, sont ravagés ou détruits. »

En aval de Vendôme, le Loir continua son œuvre dévastatrice, mais heureusement sans accidents de personnes. Montoire voyait arriver cette crue le samedi 29 vers 22 heures : « ce moment, le niveau de la rivière arrivait au-dessus de la grande arche du pont, c'est-à-dire à deux mètres au-dessus de son niveau habituel. L'écoulement de l'eau ne put alors se faire que partiellement; ainsi, la ville fut-elle bientôt inondée. Saint-Oustrille, la



Photo 3 : Échelle des niveaux du Loir au Pré-aux-Chats (coll. part.).



Photo 4 : Le déversoir du Dos d'Âne ou des Grands-Prés (coll. part.).

rue Lemoine, la place Saint-Denis, les faubourgs Saint-Laurent et Prazay regorgent d'eau. À Saint-Oustrille, il y en avait 70 cm ; rue Lemoine, 62 cm dans l'intérieur des appartements ; la poste était complètement envahie. » À 7 heures, le dimanche matin (30 janvier) le Loir atteint son maximum de hauteur à environ 2,50 m au-dessus de son étiage. Finalement, cette crue sera considérée comme étant supérieure de 10 cm à celle de 1853.

L'entraide s'organisa rapidement et spontanément : « Chacun portait secours aux inondés et plusieurs personnes fournirent gratuitement chevaux et voitures qu'ils conduisaient pour établir des communications entre les divers quartiers de la ville. Les pertes matérielles sont considérables ; beaucoup de bois de charpente ont été emportés par le courant. Les marchandises et les mobiliers des maisons inondées ont beaucoup souffert. Le courrier du dimanche matin, pauvre facteur, sur lequel on ne comptait plus, est arrivé à 11 heures grâce à l'énergie du percepteur qui, en route pour Montoire et voyant aux Roches le passage impraticable, traversa en bateau et put tenir l'engagement qu'il avait pris de remettre le courrier à destination. »

À Lavardin, beaucoup d'habitants durent quitter leurs demeures. Au petit château de la Folie, deux femmes restèrent, depuis la veille, sans feu, prisonnières à l'étage. À la Grande Métairie, le bétail se retrouva dans l'eau. À Trôo, d'après les observations du sous-chef de section au chemin de fer (ligne Blois-Pont-de-Braye), le Loir atteignit la cote de 63,50 m, les plus hautes crues connues n'ayant jamais dépassé 63,40 m (cote enregistrée par rapport au niveau de la mer). Ce maximum fut enregistré le 30 janvier vers 11 heures pour décroître très lentement à partir de 17 heures, le soir même.

L'étiage moyen au pont du village étant de 61,70 m, l'eau monta donc de 1,80 m. Le bourg de Saint-Quentin fut cerné par la rivière débordante, mais il n'y eut peu ou pas d'eau dans les maisons. Toutefois, au moulin de Papillon, le meunier et toute sa famille furent obligés de fuir le rez-de-chaussée pour s'établir dans les étages. Il en fut de même pour le bourg de Saint-Jacques-des-Guérets où tous les pauvres gens durent abandonner, une fois encore, leurs demeures et se réfugier dans les greniers.

Et le chroniqueur de conclure : « Du haut de la tombelle (de Trôo), la vallée n'était qu'un immense lac ; quel spectacle grandiose et navrant tout à la fois. La commune de Saint-Jacques, entre autres, était, dans la journée du dimanche, à peu près toute submergée. »

La crue de novembre 1882, de 30 cm inférieure à celle de l'année précédente (1881), soit 2,40 m, fait allusion pour la première fois à la nouvelle échelle du Pré-aux-Chats. Mais on s'intéresse aussi, maintenant, aux relevés pluviométriques. Ainsi, du 8 au 15 (novembre), savons-nous qu'il est tombé 98 mm d'eau dont 65 mm les trois derniers jours et c'est, bien sûr, cette dernière pluie tout à fait exceptionnelle qui devait déterminer une nouvelle montée du Loir.

XX^e siècle

Au XX^e siècle, malgré quelques aménagements de la rivière, les inondations restent nombreuses. On en relève encore une dizaine de grande amplitude, dépassant largement la cote d'alerte, soit 1,50 m, avec sans doute sa crue centennale de 1961. Sans être la plus importante, loin s'en faut, la crue des 20 et 21 janvier 1910, fut rendue tristement célèbre, avant tout par la montée immédiate de la Seine à Paris. Elle restera également longtemps dans la mémoire des Vendômois par la série de cartes postales anciennes qui fut éditée pour la circonstance. Le compte-rendu qui suit décrit parfaitement une inondation telle qu'elle se produit ou peut encore se produire dans le Vendôme d'aujourd'hui (**photo 5**).

« Le pays tout entier, en effet, connaît depuis l'année précédente de fortes intempéries. Les pluies diluviennes qui tombent sans interruption dans notre région ont saturé les terres et le Loir s'est mis brusquement à monter d'une façon inquiétante. La rapidité des eaux fut telle que, comme en 1881, la ville de Châteaudun, surprise elle-même, n'eut pas le temps de nous faire prévenir. »

« Ce jeudi matin, 20 janvier, la rivière avait complètement envahi les Grands-Prés se déversant presque complètement dans le bras Saint-Denis et du Mail. Le barrage du Dos-d'Âne est à niveau... L'eau est apparue dans la matinée sur la route des Murs (avenue Ronsard, à la Croix Blanche). Elle barre aussi la rue de la Marre et le jardin de l'Hôpital est noyé. À l'abreuvoir de l'Islette, la route est coupée. L'eau qui s'est répandue dans la rue du Champ de Mars (rue du Docteur Faton) se déverse depuis midi en violentes cascades dans les caves des maisons du côté sud. » À 16 heures, le niveau augmente encore, bien que l'eau ait atteint 2,20 m. Le lendemain, vendredi, les 2,35 m seront enregistrés ; mais jamais la cote de 1881 (2,54 m) ne sera égalée. Cette année exceptionnellement pluvieuse engendra également les éboulements du coteau sud, rue de la Grève (**photo 6**).

Après les inondations de 1941 et 1955, plus catastrophique encore et dont le côté « spectaculaire » (si



Photo 5 : Crue de 1910, rue du Champ-de-Mars (Dr Faton) (coll. part.).

j'ose dire) reste encore très présent dans la mémoire des anciens Vendômois, est la crue de 1961 : « L'importance de la pluviosité pendant l'année 1960 et surtout au cours du dernier trimestre fut la cause de la catastrophe aggravée par les exceptionnelles précipitations des 2 et 3 janvier. Avec une violence inouïe, la pluie est tombée pratiquement sans interruption et d'une façon absolument torrentielle pendant une dizaine d'heures. »

« La montée du Loir a été des plus rapides et le 4 janvier, 70 % de la ville se retrouve sous les eaux. Les inondations de 1910 (2,35 m), voire de 1941 (2,30 m), sont cette fois-ci largement dépassées. La cote atteindra au plus fort 2,90 m. » (les 3 m ne seront heureusement jamais franchis). « L'eau remonte par les égouts ; de nombreuses rues et places (une trentaine) sont submergées tout ou en partie, au cours de la nuit suivante (le 5) et dans la journée du mercredi... L'eau gagne l'église de la Trinité où une trentaine de centimètres entoure bientôt le chœur... La cour du cloître est envahie... » (photo 7). Il faut remonter à près de trois siècles pour retrouver un niveau supérieur à celui de cette année (référence à 1665). Le Bas-Vendômois subira d'énormes dégâts matériels. Nombre de fermes furent ainsi isolées ou envahies par les eaux.

1966 : cette année-là, les 24 et 25 janvier, si la crue égala pratiquement celle de 1961 en amont de Vendôme, dans la ville, curieusement, elle fut inférieure de 30 cm (soit une cote de 2,60 m contre 2,90 m) ; les différents et récents aménagements de la rivière y étant sans doute pour beaucoup. Une vingtaine de maisons et trois places publiques furent toutefois envahies. En certains bas endroits, l'eau devait atteindre près de 1 m de hauteur. La vallée située en aval de Vendôme fut également fortement touchée. À Montoire, la hauteur des eaux se stabilisa à 2,50 m alors qu'elle avait atteint, ici même, 2,70 m, cinq ans plus tôt (1961).

1978 : entre le 12 et le 24 février, le Loir connut trois montées successives des eaux ; la troisième fut sans conteste la plus importante, sa cote ne dépassant que très légèrement 1,70 m. Les mauvaises conditions météorologiques, comme toujours, furent seules à mettre en



Photo 6 : Crue de 1910, rue des Quatre-Huyes (coll. part.).



Photo 7 : Crue de 1961, place de La République (coll. part.).

cause : neige, froidure et gel, redoux et pluies alternèrent sur le Vendômois et la haute vallée du Loir ; c'était bien plus qu'il n'en fallait pour engorger toutes les terres.

1980 : suite aux pluies abondantes qui s'abattirent sur la région en mars, jusqu'à une trentaine de millimètres par 24 heures, le niveau de la crue fut ainsi enregistré à 1,70 m à l'échelle référentielle des Prés-aux-Chats, fin mars (29 et 30).

1983 : le dimanche 10 avril, la cote du Loir atteignit 2,40 m. Il y eut ainsi 80 cm d'eau rue des Quatre-Huyes et 1 m du côté de la rue du Docteur Faton ou encore 30 cm place de la République. Cette brusque montée des eaux surprit assurément tout le monde ; de 0,70 m le vendredi soir, le niveau de la rivière passa à 2,40 m dans la journée du dimanche. Pour la première fois de son histoire, la déviation de la N10 (ouverte en 1976) fut coupée, l'eau affleurant les panneaux de direction (carrefour avec la rue du Docteur Faton). Les déviations par le centre ville ou la rue Poterie rappelèrent le temps des gros bouchons automobiles lors des retours de week-ends. À Montoire, le pont de Saint-Oustrille fut interdit à la circulation, le dimanche et le lundi (10 et 11 avril) ; c'était, après 1961 et 1966, la troisième fois qu'une telle mesure était prise. Au total 25 communes, réparties sur les cantons de Vendôme, Morée et Montoire, furent ainsi touchées et environ 1 200 propriétaires en subirent les effets ; plus de 500 maisons eurent entre 10 cm et 1,20 m d'eau au rez-de-chaussée.

1988 : dès le samedi matin 6 février, les fortes pluies des jours précédents firent craindre le pire et les Vendômois furent informés que la cote pourrait atteindre 1,70 m dans l'après-midi. Heureusement, il n'en fut rien puisque le niveau ne dépassa pas 1,55 m ; du reste, la décrue s'amorça, dès le début de la nuit, pour redescendre le dimanche, à 17 h 30, à 1,35 m.

1995 : vent en tempête, pluies permanentes, le Vendômois n'a pas été épargné. D'une façon générale, toutes les rivières de l'arrondissement sont sorties de leur lit ; toute la vallée a de nouveau les pieds dans l'eau. Le Loir a connu une montée impressionnante. Mardi 24 janvier, au plus fort de la crue, le niveau

s'établit à 2,30 m. À quelques centimètres près, cette crue était à rapprocher de celle de 1910. Depuis cette dernière date, si notre Loir, en hiver ou au début du printemps, se fait remarquer, de temps à autre, par une montée raisonnable de son niveau, il n'est plus véritablement sorti de son lit.

L'hypothétique canalisation du Loir

Outre toutes ces inondations que les archives ont bien voulu nous transmettre, notre bonne rivière a également fait l'objet de maintes propositions, plus ou moins crédibles, concernant, cette fois, sa navigabilité. Car, contrairement à d'autres cours d'eau, le Loir qui a causé tant de dégâts par le passé n'a jamais été canalisé, du moins entre sa source et la ville de La Flèche, bien que ce grand projet ait été, pendant plusieurs siècles, évoqué et souvent ardemment désiré par les populations voisines et les plus hautes autorités tant seigneuriales, royales que civiles.

Mais ses innombrables projets d'aménagements pour le rendre navigable, sans cesse remis en question, voulant par la suite faire de Vendôme, aux portes de la Beauce, un « grand port fluvial marchand », notamment céréalier, seront, au XIX^e siècle, irrémédiablement abandonnés au profit du chemin de fer.

Pourtant, déjà au Moyen Âge, si le Perche et la Beauce possédaient, disait-on, les plus mauvais chemins du royaume, très vite, l'idée de canaliser les rivières pour transporter au mieux les marchandises apparut comme une évidence. Ainsi, dès 1431, Charles VII permit-il la navigation sur la rivière de l'Eure. Si le trafic s'établit dans un premier temps entre son confluent avec la Seine et Nogent-le-Roi, un siècle plus tard vers 1540/1560, les vins de Touraine, les grains de Beauce, le chanvre et les fruits à destination de Paris étaient maintenant embarqués depuis Chartres.

Au XVI^e siècle, alors que l'Angleterre et la Hollande étaient déjà sillonnées par de nombreux canaux, la France n'en possédait qu'un seul : le canal de Briare, dû à la généreuse sollicitude du roi Henri IV. Plus tard sous Louis XIV, viendra s'ajouter le canal du Midi.

Plus localement, l'idée de rendre le Loir navigable fit son chemin, pensant faciliter l'écoulement des denrées du pays vendômois et redonner une certaine activité au commerce régional. Des esprits avertis pensèrent même relier le Loir à l'Eure par un canal. Ainsi, la Manche serait-elle reliée à l'Atlantique, via la Seine, l'Eure, le Loir, la Maine et la Loire. Cette idée prit forme, pour la première fois, semble-t-il, en 1571, mais n'eut pas de suites. Quelques années plus tard, à son avènement à la couronne (1589), Henri IV ayant chargé ses émissaires de procéder au paiement de ses dettes, ces derniers vendirent certains de ses biens paternels prélevés sur le duché de Vendôme, entre autres, une partie de la forêt de Gâtines. Comme la question de rendre navigable « la rivière de Château-Renault (la Brenne) distante de trois lieues environ » (soit une quinzaine de kilomètres), pour le charroi du bois, avait déjà

été abordée en 1563 et 1574 et non résolue, en 1593, les émissaires du roi se rendirent compte qu'il était peut-être plus opportun de rendre navigable la rivière du Loir traversant le duché et seulement éloignée de Gâtines d'une demi-lieue. Mais sans résultat.

Toujours dans cette seconde moitié du XVI^e siècle, mais cette fois en amont de Vendôme, un autre projet avait vu le jour en 1576, sans plus de détails. La Chambre de Ville de Châteaudun se réunira d'ailleurs à cet effet, 22 ans plus tard, en 1598, sans aucune retombée. En effet, à compter du XVI^e siècle, tous les grands projets se rapportant désormais à rendre le Loir navigable porteront sur la moitié supérieure de son cours, essentiellement entre La Flèche et sa source, voire jusqu'à rejoindre l'Eure par un canal de jonction. Car depuis la Maine jusqu'à La Flèche, port fluvial de grande importance, la rivière, par des travaux réalisés (portes marinières au droit des barrages et des moulins) « depuis des temps immémoriaux » (selon les chroniques), pouvait déjà recevoir quantité de bateaux (voir histoire de La Flèche : départ de religieuses pour Montréal). Sans perdre patience, les députés vendômois, aux États Généraux de 1614, reprirent ce même projet dans leurs cahiers de doléances et furent spécialement chargés de réclamer l'assistance du pouvoir royal pour le concrétiser. Là encore aucune suite ne fut donnée.

En 1671, le projet du canal Loir-Eure fut de nouveau évoqué. Cette fois, le coût financier trop élevé concernant l'établissement de levées en bordure du Loir, plus spécialement en l'Élection de Châteaudun et le dédommagement des propriétaires des nombreux moulins qu'il faudrait ruiner, pour rendre la rivière navigable furent, sans aucun doute, les causes essentielles de ce nouvel abandon.

En 1698, ce même projet fut encore évoqué par Imbert ou (Jubert) de Bouville, intendant d'Orléans, dans un mémoire qu'il rédigea pour le duc de Bourgogne. Le 13 mars 1699, un arrêt du Conseil du roi Louis XIV autorisait la création d'une compagnie pour exécuter le projet de rendre le Loir « navigable et flottable ». Le 11 juin suivant (1699), « les habitants de Vendôme s'assemblèrent pour donner leur avis à ce sujet et chargèrent deux de leurs échevins, les sieurs de la Touche et Girard, de comparaître en compagnie du procureur du roi, M. Jabre, devant M. Augry, subdélégué de l'Intendant, pour déclarer en leur nom que ce projet leur paraissait fort utile pour le public. » Ils demandèrent surtout qu'il fût donné suite ainsi qu'il était porté dans l'arrêt du Conseil.

Seuls les représentants des chanoines de Saint-Georges et les religieux bénédictins de la Trinité écrivirent un avis contraire, arguant que « rendre la rivière navigable et flottable n'était d'aucune utilité pour le public, mais bien plus, préjudiciable pour les particuliers. » Et le projet en resta là.

Durant le XVIII^e siècle, plusieurs propositions furent encore lancées. Dans un arrêt rendu à Marly, le 24 avril 1703, le Conseil du roi émettait, de nouveau, le vœu de rendre le Loir navigable (**photo 8**).

De ce fait, dès le 2 février 1704, les habitants de Vendôme se réunirent, une nouvelle fois, en assemblée générale pour en discuter, «... Le dessein formé il y a si longtemps de rendre flottable et navigable la rivière du Loir a été depuis peu renouvelé, nous souhaitons la réussite de ce projet.» À cette époque, les conseillers du roi étudiaient le projet Poitevin (ingénieur du roi pour les levées de la Loire, décédé en 1719) dont le coût aurait atteint un million de livres. Louis XIV s'occupait ainsi de rendre le Loir navigable et même de le joindre par un canal au bassin de la Seine. Bien plus, Madame de Maintenon offrait d'en financer une partie, celle précisément située au nord de Chartres. Ce projet reçut un commencement d'exécution. Plusieurs régiments furent employés à ouvrir des tranchées dans les marais de Maintenon. Mais les guerres ruineuses en cette fin de règne empêchèrent qu'il y fût donné suite.

En 1737, M. de la Porte, seigneur de Meslay ; intendant et conseiller d'état, essaya de faire revivre ce projet ; il fit dresser des plans et des devis ; il rédigea lui-même une note très détaillée des marchandises pouvant être transportées par cette voie de navigation. Sans plus de succès. En 1741, deux ingénieurs, MM. Gillois et Lebrun, chargés par l'Intendant de la province d'Orléans, d'étudier la navigation du Loir, rédigèrent un devis s'élevant à 1 227 381 francs ; on n'en saura pas plus. Pourtant, en 1765, les habitants de Vendôme et des environs purent espérer que leurs vœux allaient enfin se réaliser. En effet, le sieur Joubert de Villemarrest, gentilhomme Vendômois (seigneur de Villeporcher, paroisse de Saint-Ouen) créa, cette même année, une compagnie financière pour creuser un canal joignant le Loir à l'Eure et par suite au bassin de la Seine. Il avait obtenu du roi Louis XV (1715-1774), également très favorable au projet, la permission d'en faire le plan avec devis à l'appui tout en ordonnant aux curés et aux syndics des paroisses de lui faciliter le travail par tous les moyens possibles. Il put ainsi se transporter dans toutes les localités que ce canal devait traverser et rédigea un plan très détaillé qui fut imprimé.

D'après ce projet, le canal devait partir de Saint-Germain, commune d'Alluyes, où un port était établi à la jonction du canal avec le Loir et suivre la vallée de Bouville, Ermenonville-la-Petite, Luplanté et autres pour déboucher dans l'Eure, à Thivars où un autre port était construit. Ce canal devait être alimenté par un grand réservoir creusé dans la vallée de Bois-de-Feugères ou de Dampierre (commune de Bouville), se prolongeant vers le Gault-Saint-Denis et par une rigole amenant l'eau prise dans l'Eure, à Pontgoin.

La compagnie, en compensation, pour indemnité de ses travaux, demandait que le prix du transport du fret sur le canal, pendant dix ans, lui soit intégralement reversé. Les ingénieurs enquêtèrent sur le terrain, posèrent leurs jalons, prirent leurs niveaux, dressèrent de nombreux plans. Mais rien n'aboutit.

Toujours en cette seconde moitié du XVIII^e siècle, le duc de Luynes, seigneur de Châteaudun, devait reprendre, à ses frais, l'étude de ce grand chantier, y compris le

creusement d'un canal de jonction du Loir avec l'Eure, pour une dépense globale de 1 600 000 francs ; en vain. C'est alors qu'une compagnie ayant M. Claveau pour ingénieur offrait d'entreprendre le canal à son propre compte. Aussi, le 11 février 1772, le conseil municipal de Vendôme donnait-il chaleureusement son approbation à cet énième projet et décidait que le port serait établi sur le Mail (ou les Arrières-Fossés). Sans résultat effectif. C'était la première fois, semble-t-il, que l'on faisait allusion à un possible port fluvial à Vendôme qui, plus est, précisément situé sur la rivière Saint-Denis (**photo 9**).

Dans sa session de novembre 1791, l'Assemblée administrative du département de Loir-et-Cher, nous apprend qu'une compagnie se proposait d'établir, à son compte, une communication entre Loire et Seine : «qui vivifierait une contrée immense et très productive et augmenterait les moyens de correspondance entre la capitale et les parties occidentales de la France.» Il ne restait plus aux députés du département qu'à soutenir et accélérer le projet sur les bancs de l'Assemblée Nationale. Hélas, en avril 1794, l'entreprise était de nouveau abandonnée. Il est évident que les événements politiques du moment, en cette période révolutionnaire, firent tomber dans l'oubli toutes ces belles propositions.

L'idée de développer la navigation fluviale étant à la mode, un rapport de Lavoisier (avant 1794) de son côté,



Photo 8 : Les bords du Loir, les Grands Moulins (coll. part.).



Photo 9 : La rivière Saint-Denis (coll. part.).

proposait deux projets pour joindre, également, la Loire à la Seine. Le premier traversait la Beauce d'ouest en est pour venir s'embrancher directement, depuis la rivière de l'Eure sur le canal d'Orléans; le second, partant de la vallée de l'Eure, à quelques lieues au-dessus de Chartres, pour gagner la vallée du Loir jusqu'à Fréteval. De là, un canal rejoignait la vallée de la Cisse par Viévy (le-Rahier), Saint-Mandé, Saint-Léonard (en Beauce), Averdon, Saint-Bohaire, Saint-Lubin et Chouzy...

La période révolutionnaire passée, le projet de canaliser le Loir fut repris en 1802, non plus sur la demande des habitants mais sur proposition du préfet de Loir-et-Cher, le sieur Corbigny, un homme zélé, actif et très capable. Mais le 1^{er} brumaire an XII (24 octobre 1803), ce projet devait être revu et modifié, étant désormais interdit de toucher, voire de supprimer les moulins.

Quelques années plus tard, un décret impérial de 1810 ordonnait les travaux nécessaires pour rendre le Loir navigable, cette fois depuis son « embouchure » jusqu'à Vendôme. Un projet général fut étudié; on poursuivit même les opérations jusqu'à Cloyes et l'on traça un autre avant-projet pour joindre, depuis cette dernière ville, le Loir avec le canal d'Orléans. On s'inspirait de toute évidence du deuxième projet de Lavoisier. Mais aucun commencement d'exécution n'eut lieu, les guerres conduites par l'Empereur qui absorbaient toutes les ressources de l'État ne le permettant pas.

Pourtant, cette première moitié du XIX^e siècle, sous la Restauration (1815-1830), verra le dernier projet programmé sous l'Empire (celui décidé en 1810) sur le point de se concrétiser.

C'est ainsi qu'en 1821, M. Gérard, ingénieur, reprit cette étude avec un plus grand développement encore, prévoyant la navigation du Loir depuis son embouchure jusqu'à sa source. Une étude qui durera plusieurs années et qui fut sans doute la plus prometteuse, voire la plus sérieuse, car la plus complète, réalisée jusqu'à ce jour.

Gérard sonda le lit du Loir dans toute l'étendue de son cours; il en mesura partout la largeur, vérifia tous les niveaux et toutes les chutes; il signala tous les obstacles pouvant arrêter la navigation ou seulement la gêner ou la retarder. Il évalua avec soin les dépenses que pourraient entraîner la construction des différentes et inévitables écluses et autres travaux d'art. Il dressa surtout un plan, véritable chef-d'œuvre d'exactitude et de dessin, nous dit-on, de tout le cours de la rivière à l'échelle 1/40 000. « Un plan sur lequel on pouvait suivre comme sur le terrain même, tous les accidents du sol et tous les détails de l'opération. » D'autres plans, dits de sous-divisions du plan général, étaient dressés également au 1/10 000 et au 1/1 000; c'est dire la précision du détail. La dépense totale, pour la canalisation du Loir jusqu'à Bonneval s'élevait à 11 millions et pour la jonction du Loir à l'Eure et la Seine, à une somme égale, soit en tout : 22 millions. Paradoxalement, cette somme de 22 millions n'était pas exorbitante pour l'époque en regard de cette importante mise en chantier d'une des plus grandes lignes navigables de France qui unirait ainsi Nantes à Paris. D'autant

plus que l'ingénieur, M. Gérard, reconnaissait bien volontiers qu'entre Vaas et Bonneval, partie de son plan la plus onéreuse, des réductions financières considérables pouvaient être encore apportées comme la suppression de certains canaux latéraux abrégant certes la navigation, mais pas toujours indispensables ou encore la construction plus modeste de certaines maisons d'éclusiers, voire des écluses elles-mêmes. Bien d'autres grands chantiers de construction de routes, avec ouvrages d'art, à cette époque, dépassaient largement cette somme de 22 millions.

Nous le savons, si la navigation sur le Loir entre la Maine et La Flèche, voire jusqu'à Vaas, fut de tout temps une réalité, elle restait encore importante au XIX^e siècle, malgré de nombreuses entraves dues le plus souvent au manque d'entretien du lit de la rivière. Ainsi en 1840, une centaine de bateaux environ remontaient-ils alors d'Angers jusqu'à La Flèche transportant des ardoises, des épices, du sel, de la résine, du charbon de terre (la tourbe), du blé, du vin, etc. Ces bateaux ne dépassaient pas 26 m de longueur pour 4 m de largeur et pouvaient contenir 100 tonnes de marchandises avec un équipage de 12 hommes. Quatre bateaux de moindre dimension, d'une capacité de 50 à 60 tonnes, faisant régulièrement huit voyages par an, remontaient également le Loir de La Flèche au Lude et Vaas, avec seulement huit hommes à bord. Au-delà, le Loir, par ses nombreux barrages non aménagés et son peu de profondeur en maints endroits, restait impraticable.

Examinons maintenant la portion du Loir comprise entre Vaas et Bonneval, celle demandant le plus de travaux suivant le projet de l'ingénieur Gérard et qui concernait plus spécialement Vendôme et le Vendômois : Longueur du chantier entre les deux villes, selon le cours de la rivière : 154,072 m. Dénivelé total : 79,37 m, rattaché par 58 écluses dont le niveau de rattrapage pour chacune d'elles pouvait varier de 0,50 m à 2,20 m. Chaque écluse, toutes identiques, avait une longueur de 33,33 m pour une largeur de 5,20 m. La longueur moyenne de chaque bief (soit d'une écluse à l'autre) était de 2704 m. Le lit de la rivière, quant à lui, devait être porté partout à 30 m de largeur et à 2 m de profondeur, bordé par un chemin de halage établi, sur un côté, sur l'ensemble des 154 km du chantier, le cheval, animal de halage, étant toujours et encore utilisé à cette époque.

Selon le concepteur du projet, ces aménagements supprimaient seulement 5 moulins « plus ou moins en ruines », mais créaient « 9 autres usines nouvelles » (la plupart des moulins) à fortes chutes d'eau allant de 1,30 m à 2 m. Pour supprimer le lit sinueux de la rivière plus ou moins difficile (entre Mémillon et Saint-Maur-sur-Loir, en amont de Marboué, Eure-et-Loir) et éviter ainsi un détour de près de 5 km, un canal de jonction en partie souterrain sur 500 m de long, entre Marboué et Bonneval, était également prévu.

La longueur totale des canaux latéraux et autres dérivations à creuser était de 21 200 m entre Vaas et Vendôme et de 26 700 m au-delà de Vendôme jusqu'à

Bonneval, soit un total de 47 900 m, c'est dire les énormes travaux à réaliser dans cette seconde portion du Loir entre Vaas et Bonneval. Tout avait été pensé : le mouvement commercial était basé sur 600 bateaux dans un sens, autant pour le retour, soit environ quatre mouvements par jour, pour un tonnage annuel de 60 000 tonnes. Par le gabarit de chacun des futurs bateaux mis en service, déterminé avec soin, l'ingénieur connaissait exactement le volume d'eau déplacé à chaque passage, tant dans le bief que dans l'écluse ; de même, le volume d'eau nécessaire en rapport avec le débit/seconde moyen de la rivière avait été soigneusement calculé pour éviter éventuellement les échouages et le trop grand affouillement des berges.

Les produits du canal tourneraient autour de 350 000 francs par an, ou de 7 % du chiffre des dépenses évaluées à 5 millions de francs ; 2 % seraient encore à déduire pour les frais d'administration et d'entretien.

Dans ce projet, la ville de Vendôme était admirablement située pour servir d'entrepôt à cet important commerce. Placée à peu près à égale distance des deux extrémités de cette portion canalisée du Loir (entre l'Eure et La Flèche), elle était le port idéal pour le déchargement et le chargement des marchandises de toutes natures destinées ou en provenance du Perche et de la Beauce.

Bien plus, le croisement des routes de Blois et de Tours devait également favoriser, pensait-on, le commerce des produits régionaux venant du Blésois et de la Touraine.

Vendôme devenait alors le centre vers lequel devaient naturellement converger les efforts de toutes les provinces intéressées par la navigabilité du Loir. La ville était d'autant mieux disposée pour profiter de ces avantages, qu'elle possédait déjà, écrit-on à l'époque et à tort, un quai en pierre (le Mail) le long du bras de la rivière Saint-Denis. En fait, le mur de soutènement de la berge nord ayant déjà été rehaussé, ce soi-disant « quai » d'un niveau bien supérieur à la rivière ressemblait plus à une promenade publique, ce qu'elle était d'ailleurs, qu'à un ponton de débarquement. C'était là, en effet, qu'était prévu le nouveau port fluvial compris donc entre le pont Chartrain et le pont Saint-Michel. Si son emplacement semblait déjà choisi, sa structure n'était pas arrêtée. L'accostage et le déchargement des bateaux pouvant se faire aussi bien rive gauche que rive droite après de nombreux aménagements, s'entend.

Cette rue ou quai du Mail (au XIX^e siècle), appelé chemin des Arrières-Fossés (du XV^e au XVII^e siècle), puis Promenade du Mail (au XVIII^e siècle) avait été surélevé, empierré et planté de tilleuls vers 1750, à cause des inondations et d'où son appellation de Mail. Pour en faire un véritable port, il est évident que bien d'autres travaux importants auraient été alors nécessaires : construction de quais de chargement et de déchargement, avec sans doute des moyens de levage ; construction d'entrepôts... Le pont Chartrain, réparé en 1658 et reconstruit en pierre en 1691 pouvait également poser problème concernant le halage des bateaux tout comme

le pont Saint-Michel réparé en 1677 et toujours en bois lors de ce projet portuaire (n'étant reconstruit en pierre et 30 m plus en amont qu'en 1869).

Immédiatement, en aval du pont Saint-Michel, alors d'une trentaine de mètres plus à l'ouest qu'il n'est aujourd'hui, c'était le « bas-port », du moins qualifié comme tel sur un plan de l'époque ; puis le lit de la rivière n'étant plus assez profond, un canal latéral devait être établi, rive droite, en bordure des quelques pâturages que la ville venait d'acquérir pour en faire une promenade publique : le Pré-aux-Chats (1825/1828). La perspective de la construction de ce canal faillit d'ailleurs faire ajourner l'établissement de cette promenade (**photo 10**).

Ce canal, long de 250 m environ pour 10 m de largeur, rejoignait ensuite le cours du Loir par l'intermédiaire d'une écluse (sensiblement au droit du milieu du Pré-aux-Chats). Bordé d'un chemin de halage, côté nord, le canal était délimité, côté sud, par un mur en pierre doublé d'un remblai artificiel en terre établi au milieu de la rivière. Ce remblai était protégé en amont par un ouvrage en pierre, en demi-lune (pour contrer les effets du courant) suivi d'un barrage muni de vannes amovibles fermant le cours du Loir dans sa moitié sud. Celui-ci étant maintenant en partie barré, le canal restait de ce fait le seul passage obligé navigable pour les futurs bateaux (**photo 11**).

Devant l'avancement du projet, une société d'exploitation se constitua à Vendôme suivant acte passé devant M^e Lecoy de la Marche, notaire à Vendôme ; le 10 août 1841 une souscription fut même lancée. Les actions étaient de 500 francs, payables en trois ans, par cinquièmes. Le 30 août suivant, le Conseil général de Loir-et-Cher sollicitait du gouvernement la garantie d'un minimum d'intérêt... En Vendômois, on y croyait fermement. Mais un autre projet de taille allait une fois de plus bouleverser tous les pronostics : le chemin de fer qui se développait en France. La desserte envisagée de Vendôme par une ligne ferroviaire secondaire de Brétigny à Tours, à travers la Beauce, par Dourdan Voves, Châteaudun, Cloyes, sans compter les nombreuses petites gares intermédiaires favorisant l'échange des marchandises à moindre coût, devait stopper net ce fabuleux projet de rendre enfin le Loir navigable.

Il faudra toutefois attendre encore au moins deux décennies, pour voir le train venant de Paris-Austerlitz arriver en gare de Vendôme, soit le 28 décembre 1865. Le second tronçon de Vendôme à Tours sera livré au trafic le 5 août 1867 (avec la construction du pont de pierre dit des Coulis). Anecdote : la gare de Vendôme ne sera jamais inaugurée officiellement.

Pour mémoire, un ingénieur attaché depuis 26 ans à l'arrondissement de Vendôme avait lui aussi rédigé, dans le même temps, un plan de canalisation du Loir, beaucoup plus simple que celui de M. Gérard et qui consistait uniquement à faire une écluse à chaque barrage déjà existant. Si un chemin de halage restait de mise, aucun canal latéral n'était prévu. Aussi, son estimation, nettement inférieure, ne s'élevait-elle

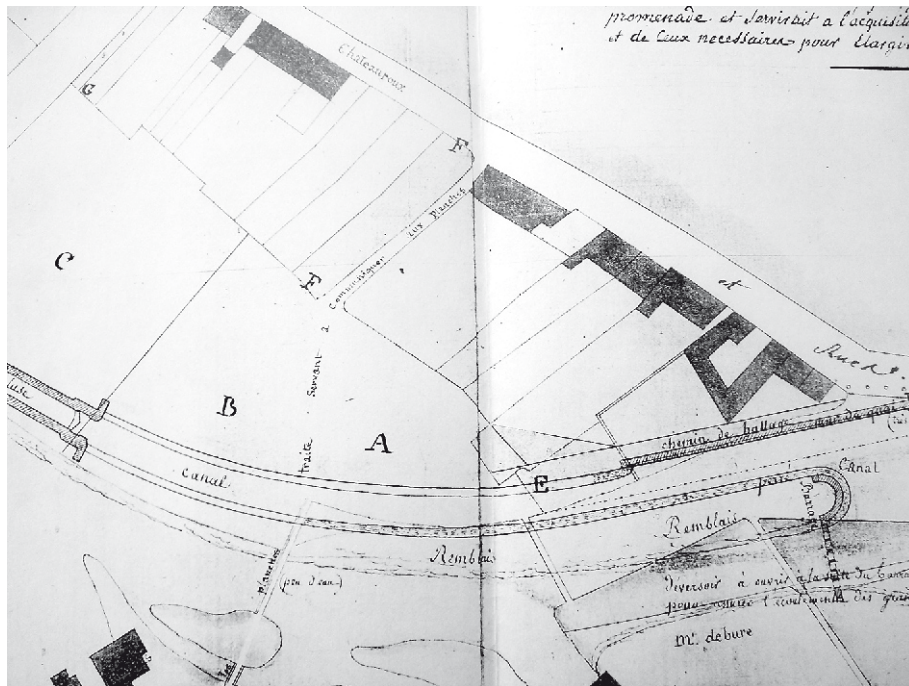


Photo 10 : Plan de l'écluse dans le futur «bas-port» de Vendôme (Arch. dép. du Loir-et-Cher).

« guère plus que le coût de construction d'une simple route. »

Plus inattendu, malgré l'arrivée du chemin de fer à Vendôme, Charles Louis de Freycinet, ingénieur et homme politique (1828-1923), président du Conseil en 1879, 1882, 1886 et 1890, ministre et auteur d'un programme de grands travaux (1877-1879), conservait encore, en ce dernier quart du XIX^e siècle, dans ses dossiers, l'ultime projet de rendre le Loir navigable. Pourtant, de la canalisation du Loir et de sa navigabilité,

contrairement à ses innombrables crues, il n'en sera plus jamais question.

Références bibliographiques

Pour les crues :

Bulletins de la Société archéologique, scientifique et littéraire du Vendômois, articles Renou, Boutrais, Nouel, concernant la météorologie locale.

Journaux locaux : *Le Loir, Le Carillon, Le Vendômois, La Nouvelle République du Centre-Ouest*.

Auguste de Trémault, *Notes sur le régime ancien du Loir vendômois*, Études et documents, t. III, Charles Métais, Orléans, 1889/1891.

Pour la navigabilité :

Le Loir-et-Cher à Paris, n° 99, Naviguer en Beauce, juillet 2003.

Les Annales Fléchoises, t. VII, mémoire au sujet de la navigation à établir sur la rivière du Loir, 1906.

Journal *Le Patriote Vendômois*, janvier 1902.

La France, description géographique, statistique et topographique, département de l'Eure-et-Loir, Paris, Verdier, 1856.

Journal *le Loir*, n° 2, 4, 6, 9, 15 et 16, année 1841.

Jules de Pétigny, *De la Canalisation du Loir*, Blois, Dézairs, 1840.



Photo 11 : La rivière Saint-Denis au droit des Prés-aux-Chats (coll. part.).