Françoise de Person

*La Loire à Blois*

# Le déchargeoir de la Bouillie en action

ou

## Le contrôle du chemin de l'eau de 1584 à 1907

An XIII

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT
CENTRE

# Préface

La Loire est un fleuve exceptionnel. Ses paysages et sa richesse écologique sont reconnus au-delà de nos frontières. La Loire est aussi le fleuve des excès : filet d'eau, serpentant langoureusement entre les grèves, elle est capable, quelques jours plus tard, de se métarmorphoser en furie emportant tout sous ses flots.

Ses excès sont inscrits dans l'histoire de Blois. L'étude de Françoise de Person retrace le fonctionnement du déversoir de la Bouillie au travers des siècles. On y apprend que cet ouvrage, essentiel pour la protection de Blois contre les crues, fut l'objet de débats passionnés et que lorsque son utilité fut contestée, la Loire rappela avec brutalité la réalité des choses.

Aujourd'hui, à travers le plan Loire grandeur nature, l'Etat et les collectivités locales travaillent à la définition d'une stratégie pour réduire le risque d'inondation des communes ligériennes. A cette occasion, comme dans le passé, des réflexions sont engagées sur ce déversoir. Sur ce point, l'histoire est riche d'expérience pour construire l'avenir. Elle doit nous inciter à la sagesse et à la prudence pour vivre en harmonie avec la Loire.

Jean-Paul Faugère

Préfet de Loir-et-Cher

*Légende de la photo de la couverture :*
**Projet de réparation au déchargeoir de la Bouillie après la crue de l'an XII.**
AD 41 - 1146 W 8

# Le déchargeoir de la Bouillie en action

## ou

## Le contrôle du chemin de l'eau de 1584 à 1907

Déchargeoir, le terme évoque d'une façon immédiate la fonction de l'ouvrage : celle de décharger le fleuve, de " dégorger " le trop-plein des eaux, pour reprendre l'expression ancienne, et de diminuer ainsi la pression sur les levées.

Ce principe est simple. Après les crues plus que centennales de 1846, 1856, 1866, il a été généralisé, à l'instigation de l'ingénieur Comoy. Dix-neuf déversoirs -c'est le terme moderne- étaient prévus, sept ont été construits. Plutôt que de laisser s'ouvrir des brèches sous la poussée des eaux n'importe où, n'importe quand, l'aménagement de déversoirs par un abaissement de la levée permet de dériver les eaux dans des chenaux. Il est ainsi possible de prévoir le débouché des eaux et d'atténuer l'effet de leur irruption dans le val. Et donc, d'exercer un certain contrôle.

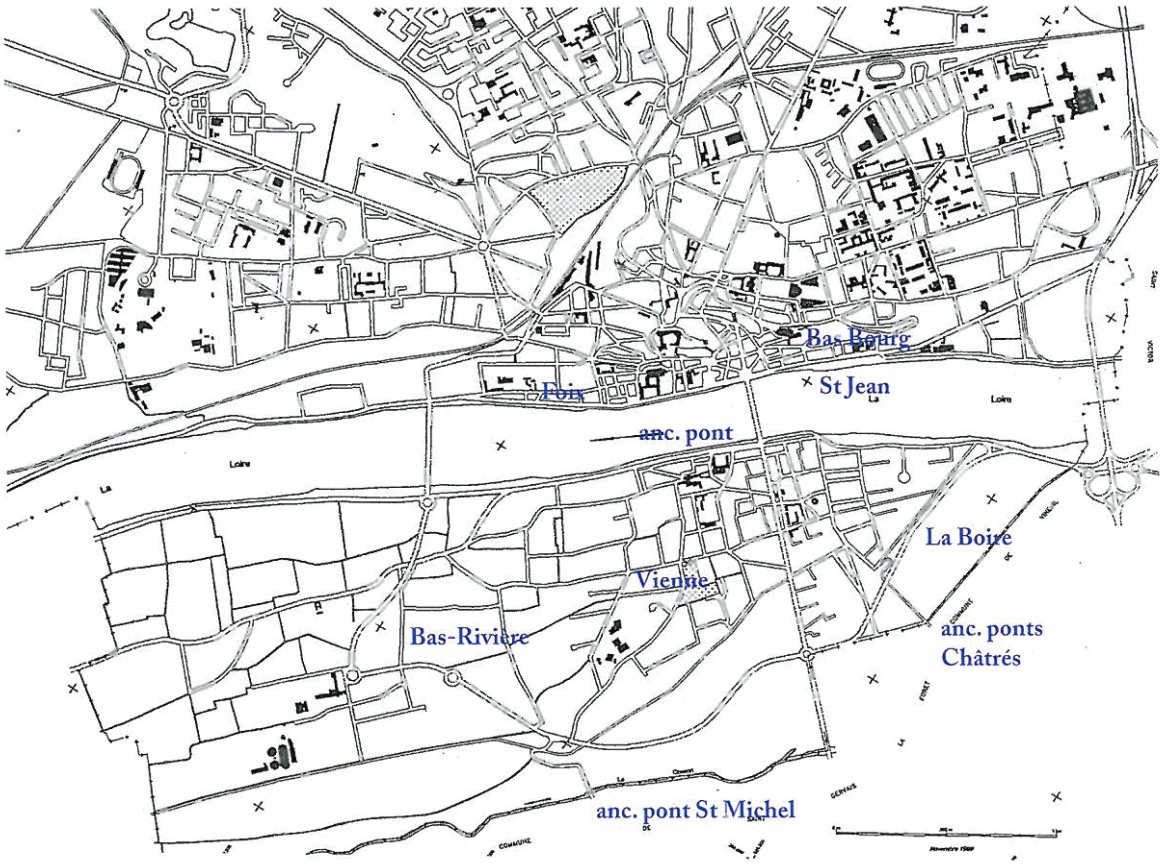
Ces sept déversoirs n'ont jamais servi car ils sont conçus pour déverser uniquement lors de crues exceptionnelles, comme celles qu'on a connues au XIXe siècle.

Le Plan Loire Grandeur Nature, lancé par le gouvernement, propose actuellement une stratégie de lutte contre les inondations dont les déversoirs sont un des éléments essentiels.

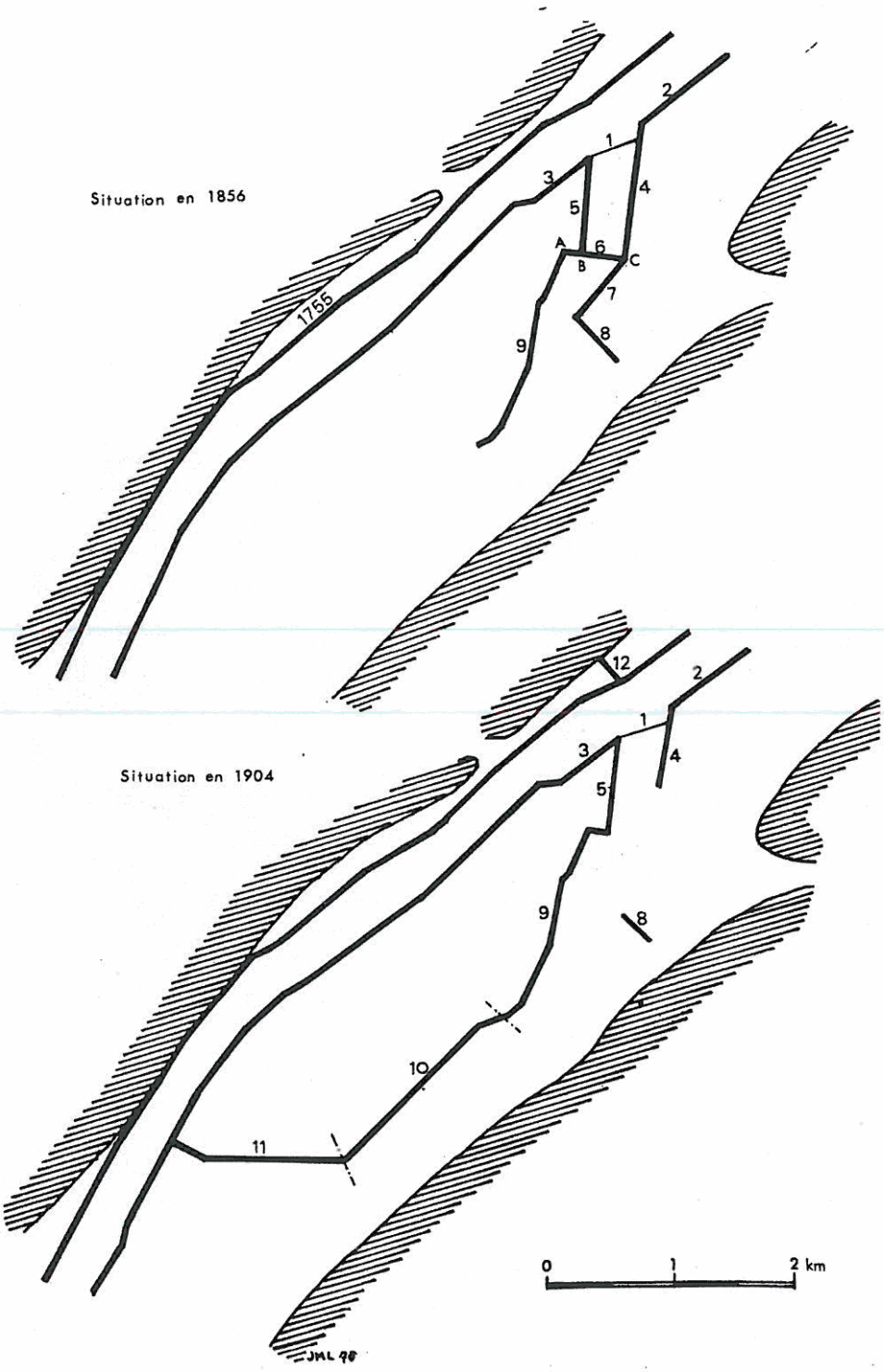
Deux déchargeoirs sont beaucoup plus anciens et font figure d'avant-garde : celui de la Bouillie, près de Blois, et celui de Saint-Martin-sur-Ocre, près de Gien, qui, eux, ont fonctionné à de multiples reprises.

Il est très instructif de retracer l'histoire du déversoir de la Bouillie depuis le XVIe siècle jusqu'à nos jours. Les rapports des ingénieurs, les plans qu'ils nous ont laissés, les pétitions des habitants, les délibérations de la Ville de Blois, les lettres des préfets sont riches de renseignements. Ils permettent de retracer l'évolution de l'ouvrage, du " Canal de Blois " au déversoir contemporain, de connaître les modalités de fonctionnement et les problèmes posés, enfin de comprendre la vie quotidienne des habitants de ce lieu à travers les siècles.

Vue aérienne de Blois



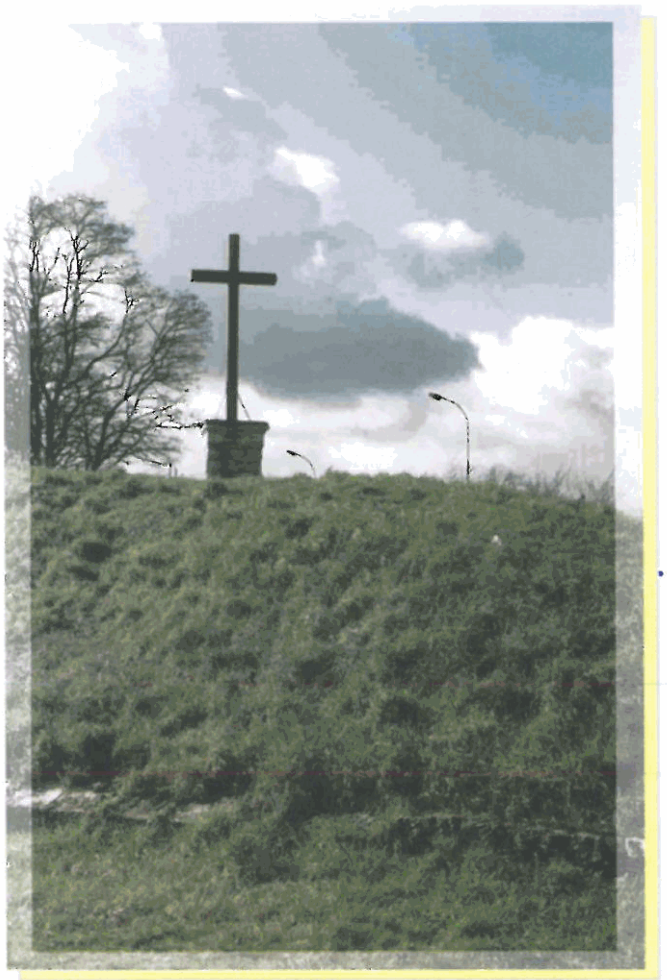

Plan de Blois




**Digues de protection de la ville de Blois. Évolution du système entre 1856 et 1904**

1. Déversoir
2. Levée de la Loire
3. Levée de la Loire
4. Levée des Parcs
5. Levée de l'Eperon
6. Levée des ponts-Chartrains
7. Levée des Pingres
8. Levée de Saint-Gervais
9. Levée des Acacias
10. Levée de Bas-Rivière
11. Levée Syndicale
12. Levée des Tillières

D'après Jean-Marie Lorain. *La Loire à Blois et en Loir-et-Cher.*



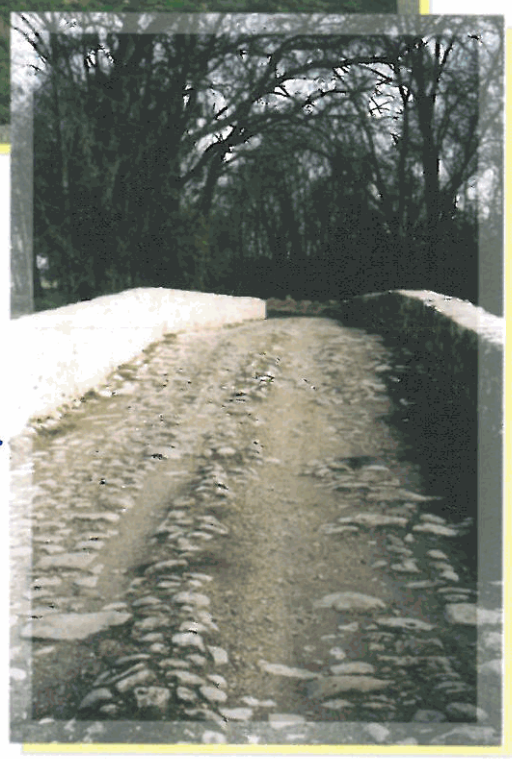
La Croix des Pêcheurs à la tête
de la levée de l'Eperon

L'échelle hydrométrique n°5

*Cl. F. de Person*

Le déversoir

Les ponts Châtrés
ou ponts Chartrains
état actuel



*Cl. F. de Person*

# 1. Le Canal de Blois

Les levées font partie du paysage naturel de la Loire. Elles sont la marque des hommes qui depuis des siècles ont entrepris des travaux de toutes sortes, pour l'utiliser ou pour s'en protéger. Les premières levées apparaissent en Anjou au XIIe siècle, à l'instigation de Henri II Plantagenêt, et s'étendent à l'ensemble du fleuve. Leur fonction était la sauvegarde des populations contre les crues, la mise en valeur des terres, et les intérêts de la navigation qui anima le fleuve jusqu'au siècle dernier. Cette triple fonction a déterminé leur évolution et leur histoire.

Jean de La Fontaine, en voyage en 1663, fait part à sa femme du spectacle qu'offrent Blois et la Loire. Ce n'est pas le fleuve sauvage qu'il admire mais celui contenu par des levées minutieusement entretenues, où la moindre brèche est immédiatement réparée, l'œuvre des ingénieurs. Et de comparer la Loire à un canal, au Jardin de la France.

À Blois en effet, la Loire est étroitement enserrée, la largeur du lit n'est que de trois cents mètres. Mais ce qui participe à la beauté du paysage est aussi risque de rupture pour les levées. En 1584, les échevins sont déjà conscients du danger et mettent l'accent sur la nécessité du bon fonctionnement de ce qu'on appelait alors " le Canal de Blois"[1] qui complétait le système des levées. Celui-ci n'a rien à voir avec la comparaison de La Fontaine.

Ce " Canal ", sans doute naturel à l'origine, était un exutoire aux eaux de crues de la Loire en les dirigeant vers le Cosson. Il se situait à l'emplacement du déversoir actuel, rive gauche, un peu en amont du faubourg de Vienne.

Son nom vient de la métairie de La Bouillie dont il traversait les terres[2]. L'étymologie de *bouillie* semble être une dérivation d'un mot régional, *bouille* qui, d'après Albert Dauzat[3], signifie bourbier, marais (Nivernais, Centre), ce qui est tout à fait adéquat.

## Les premiers aménagements

La délibération du 3 mai 1584 constitue la première mention du Canal de Blois que l'on ait retrouvée. Les échevins déclarent qu'il est *"nécessaire de faire refaire le canal entien qui est comblé de ce présent par lequel s'escoullent les eaues passans par dessoubz l'arche de la Boullye à unir vers les ponts chastrés pour la conservation des levées en temps que la rivière de Loyre est grande"*. Ce Canal est qualifié d'ancien sans autre précision. Son rôle est déjà clairement établi, sauvegarder les levées en cas de crues.

D'après ce texte, et d'après des plans du XVIIe et du XVIIIe siècle, il ne semble pas qu'il n'ait jamais rejoint le Cosson. Il n'allait que jusqu'aux ponts Châtrés ou juste au delà. Les crues se déversaient naturellement lorsqu'elles dépassaient les rives. Le Canal même était la plupart du temps asséché[4] .

On pourrait comparer sa fonction à celle qu'avait à l'époque le ruau Sainte Anne, à l'ouest de Tours, entre Loire et Cher. Il fut supprimé en 1774, dès lors les échevins de Tours réclamèrent son rétablissement disant *"Que ce canal était un vaste déchargeoir par lequel dans les grandes crues les eaux de la Loire prennaient leurs cours dans les vastes prairies du Cher ce qui déchargeait d'un volume d'eau très considérable la rivière de la Loire et préservait la ville de Tours de la submersion dont elle eut couru les risques"*[5] . La différence était que le ruau Sainte Anne rejoignait le Cher et qu'aménagé (dit-on sous Louis XI), il permettait aux bateaux de passer d'un fleuve à l'autre.

On franchissait l'embouchure du Canal de Blois dans la Loire par une arche, l'arche de la Bouillie.

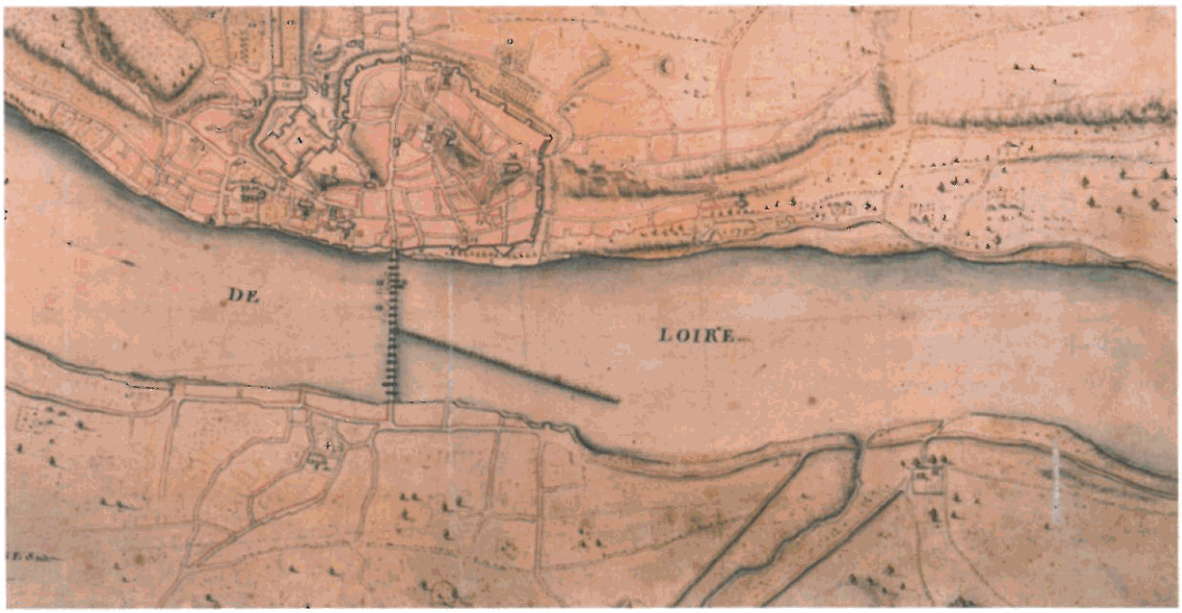
---

[1] *C'est ainsi qu'il est désigné dans les adjudications.*
[2] *La rue de la Bouillie et ses maisons, près du rond-point au niveau du pont Charles De Gaulle, rappellent l'emplacement de cette métairie.*
[3] *Albert Dauzat, Dictionnaire étymologique de la langue française, 1938.*
[4] *Assignation faite à Pasquier Rotté, boucher en Vienne, par le président Ardier, 26 août 1664. Archives de Beauregard.*
[5] *AD 37 C 265*

De chaque côté, en aval comme en amont, se dressaient des murailles d'une hauteur de 15 pieds (4 m 8). Un système de levées fut mis en place pour protéger le faubourg de Vienne et diriger les eaux dans un couloir vers le Cosson pour déboucher plus en aval. Cette œuvre est généralement attribuée à Catherine de Médicis. Un contrat d'association entre trois entrepreneurs[6], daté du 22 février 1602, parle de *" la réfection et réparacion de la levée actuellement faicte depuis le pont de la Boully les Blois jusqu'au pont chatré du cousté dudict faulxbourg de Vienne les Blois"*, que l'un d'eux a pris à faire de M. l'intendant et des élus de l'élection de Blois. Elle correspondrait à la levée de l'Eperon.

Reprise des travaux ou réaménagement, le 6 mai 1602, les échevins *"du Canal nouvellement projetté et commancé à faire pour recepvoir le desgorgement de la rivière de Loire quand elle se desborde par les grandes creues, à prendre ledict canal à venir de l'arche de la Boullye audict pont chastré "*

Autre sujet de discussion de l'assemblée, les réparations aux ponts Châtrés. Ces ponts Châtrés traversaient le canal et la zone de prairies marécageuses par une succession d'arches et de levées. Ils assuraient la communication essentielle entre Blois, la Sologne et le Berry. Il est très souvent question de ces ponts et de celui du pont Saint-Michel situé plus en aval sur le Cosson, car leur entretien coûte cher à la ville.



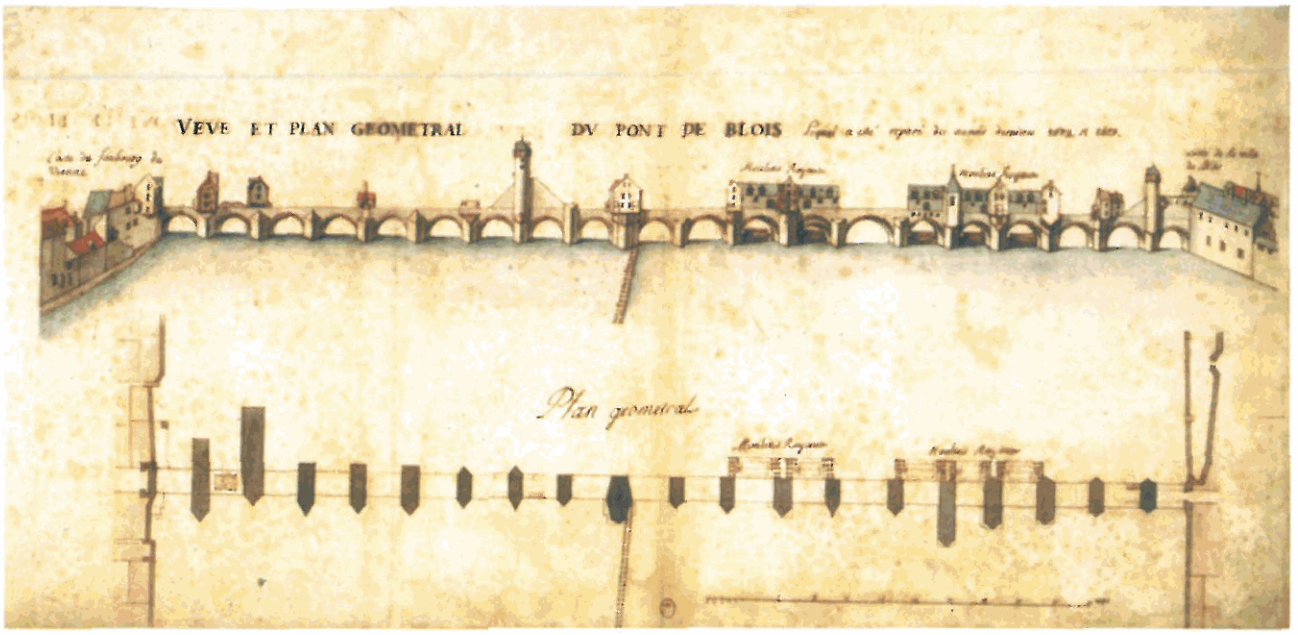

**Plan géométral de la ville et des fauxbourgs de Blois. Elévation de la face vueüe du costé du midy,** seconde moitié du XVIIe siècle (détail). Bibliothèque nationale Va 407 t II

Le canal serpente entre les deux levées de garde. On distingue son entrée en entonnoir, la métairie de la Bouillie. Le grand pont est représenté avec ses 20 arches et son duit qui dirige les eaux vers la rive nord et les moulins.

[6] *AD 41 3 E 19 812*

Quelques années plus tard, le 18 août 1614, les échevins discutent de l'opportunité de refaire un pont pour enjamber le Canal, sans doute en remplacement de l'arche. Le projet qui leur est soumis consiste à construire un pont de huit arches, de 29 à 30 toises d'ouverture. Il n'offre pas à leurs yeux un débouché suffisant. L'ouverture du Canal *" n'est pas trop large pour passer les eaues lesquelles à la creue dernière ont bouché deux arches des ponts de Bloys "*. Ces huit arches *" arresteroient tellement le cours de l'eaue qui trouveroit plus des trois partz dud canal bouché qu'elle reverteroit desviant contre les ponts de lad. Ville "*. Les faubourgs de la Ville comme ceux de Vienne seraient submergés. Chaque grande crue mettrait en péril le pont qui n'a pas *" besoing d'une telle réserve et charge d'eaue "*. Cela risquerait de ruiner les moulins pendus, appuyés sur le tablier, appartenant au roi, qui sont utiles au public et rapportent à Sa Majesté un revenu de 60 muids de blé par an. Surtout l'argument décisif est que la ville est trop pauvre et qu'elle a déjà à entretenir le grand pont, les ponts Châtrés et Saint-Michel.

Cette crainte de voir s'écrouler le pont de Blois venait de se vérifier : en 1608, huit arches et le pilier qui le soutenait étaient tombés. En 1661, cela recommença, il s'agissait de la troisième et de la quatrième arche à partir du faubourg de Vienne. La conservation des ouvrages est une préoccupation majeure et constante. En 1698, l'intendant de Bouville écrit dans son Mémoire sur la généralité d'Orléans : *" Assez près de Blois, on trouve un pont de pierre appellé le pont chastré construit dans la prairie et sur le canal qui sert de décharge à la rivière de Loire dans ses débordemens. Il est en bon état ; mais le pont de St Michel qui est au-dessous et pareillement en pierre est presque ruiné*[7] *"*.




**Vue et plan géométral du pont de Blois** lequel a été réparé des dernières années 1678 et 1679, par Nicolas Poictevin. Bibliothèque nationale, 01 Va 407 t II

[7] *L'Intendance d'Orléans à la fin du XVIIe siècle, Claude Michaud et Jean Boissière. Paris. 1989.*

## L'utilisation des terres

Les terres du Canal faisaient partie des dépendances de la métairie de la Bouillie que le Président Ardier, seigneur de Beauregard, acheta en 1644 pour 6500 livres à François Herbelin, sieur de Champigny. Certaines pièces étaient ensemencées, d'autres portaient des pieds de vignes. Elles étaient régulièrement inondées, ce dont les baux tiennent compte. Le bail passé le 22 novembre 1644 par le président Ardier à Denis Bourseau spécifie qu'au cas où les terres du Canal *"fussent sy couvertes de sable et cailotage quy ne se puisent marrer ou labourer"*, il sera déchargé de ces travaux. Marécageuses, ces terres servaient surtout de pâturages. La métairie de la Bouillie comportait plusieurs étables[9] .

Colbert tenait à maintenir ou à faire revenir en possession des communautés les vaines pâtures, *" pour donner moyen aux hommes de nourrir des bestiaux et de fertiliser leurs terres par les engrais et plusieurs autres usages [10] "*. En 1664, le président Ardier dut faire face à une contestation touchant son droit de propriété.

Des bouchers faisaient paître leur bétail dans la Boire. Le Président Ardier leur lança des assignations. À la requête de Claude Simon, procureur général des officiers commis par sa Majesté à la recherche des communs (lettres patentes du 20 avril 1664 et arrêt du Conseil des 4 et 5 juillet 1665), un procès-verbal de visite des lieux est alors établi. Plusieurs bouchers de la ville comparaissent et déclarent avoir de tout temps conduit leurs bêtes pacager dans la Boire, bêtes qu'ils mettent en vente en ville. Monsieur Ardier, seigneur de Beauregard, devra justifier de ses titres[11] . Finalement, le procès tourna à l'avantage de celui-ci. Son droit de propriété sur le Canal et la Boire fut reconnu.

En aval des ponts Châtrés, le paysage était aussi fait de prairies qui produisaient une crème de grande renommée. En 1774, l'Anglais Henri Swinburne l'apprécie : *"A Saint-Gervais, un petit village au sud de la rivière, on prépare la fameuse crème de Blois qui est vendue à longueur d'année en pots à un sou le pot. C'est particulièrement savoureux et riche. Je présume qu'elle est fouettée en mousse puis épaissie par quelque artifice [12] "*.

Plan de Boyer (1743).
BMB Abbé Grégoire RLV 511
**Les fourches patibulaires dans le déchargeoir**

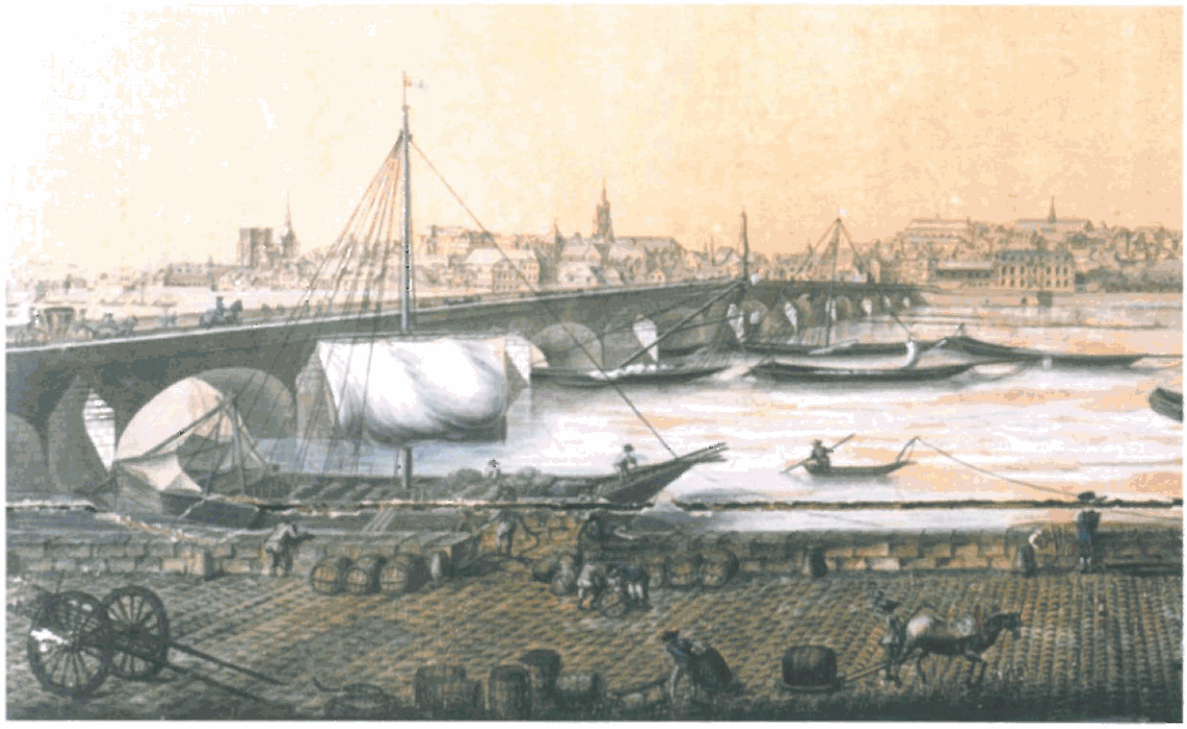
[8] *Archives de Beauregard.*
[9] *Partage Herbelin, 1642, Archives du château de Beauregard.*
[10] *Dictionnaire des Institutions de la France, aux XVIIe et XVIIIe siècles par Marcel Marion. Paris, 1979.*
[11] *Archives de Beauregard.*
[12] *Cité par Bruno Guignard, Blois au fil de la plume. 1999. Ed. Hesse.*

Changeons complètement de registre. Endroit inhabité, on y avait installé les fourches patibulaires. Le bourreau, Nicolas Hesnault, réclame en 1694 d'être payé des 40 livres qu'on lui doit pour avoir pendu et étranglé le nommé Pelmoine et avoir transporté son cadavre à la Bouillie. À quoi il faut ajouter 100 sols pour avoir amené son complice, le nommé Marchant, au pied de la potence pour le voir pendu.

Le curé de la paroisse Saint-Honoré note sur son registre que *" le 20 avril 1748 la rivière débordait et passait dans le val où sont les pendus sur le grand chemin d'Orléans proche la Bouillie*[13] *"*.

La Boire continua à assurer cette sinistre fonction de lieu d'exposition des criminels condamnés à la peine de mort presque jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Louis-Athanase Bergevin, ancien maire, écrit en 1821, *"Il y a environ 40 ans, on y exposait les corps des criminels condamnés à la peine de mort "*.

La Bouillie est aussi très anciennement connue des marchands pour être le point d'expédition des vins de Sologne. Le 20 novembre 1581, Thomas Buray, batelier de Saint-Mars-la-Pile, promet de voiturer en ses bateaux, pour le compte de Jehan Martinet et de Mathurin Boucher, marchands blésois, 8 fournitures de vin blanc du port de la Bouillie au port de la Fosse de Nantes. Ceci pour 30 écus d'or 2/3 par fourniture (42 poinçons). Ce trafic est actif, les vins sont commercialisés par les marchands hollandais qui recherchent surtout les vins blancs et l'eau-de-vie qu'ils expédient dans les pays nordiques.

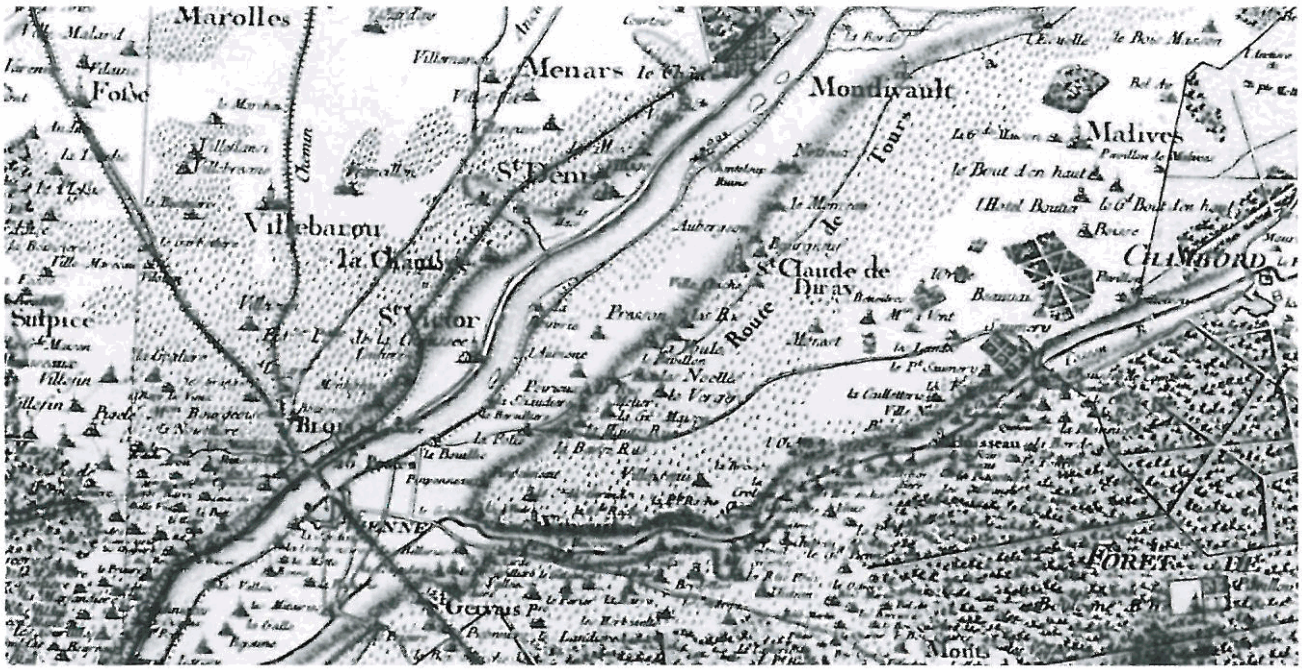


**Le chargement des vins**
Détail de la peinture de Gauché d'après Mandar, fin XVIIIe siècle.
Musée des Beaux-Arts de Blois. Cl. M. Magat

[13] *Exposition " Registroscopie ", AM. Blois BB.*

En 1642, l'ouverture du canal de Briare permet de gagner Paris par voie d'eau. La capitale devient le débouché principal, le trafic s'inverse. Le vin blésois est désormais servi à la table des cabarets parisiens. Le 5 mai 1662, Jacques Nay, voiturier par eau de Blois, s'engage à transporter depuis le port de la Bouillie 79 poinçons de vin pour le sieur Daudin, marchand de vin à l'enseigne " A la Hure de sanglier ", rue de Gesvre au bout du pont Notre-Dame.

Les vignes se multiplient sur les coteaux des Noëls, de Saint-Gervais, de Montlivault, situés favorablement au voisinage de la Loire. Les autorités sont conscientes que le vin est la principale richesse du pays. Les Etats du Roi[14] , c'est-à-dire les prévisions des recettes et des dépenses en matière de levées signées chaque année de la main du roi, indiquent pour 1687-1689, la construction le long des murailles de la Bouillie de trois *"descentes"* ou rampes, *"pour deux ports où l'on décharge les vins"*. Le terme" port" ne doit pas faire illusion. À part les rampes, il ne s'agit que de points d'embarquement sans aménagements spécifiques.




**Carte de Cassini, milieu du XVIIIe siècle**
L'extension de la vigne est ici figurée par de fines mouchetures

[14] *AD 37 C 659*

## La menace des grandes crues

Le déchargeoir de Blois est considéré comme un succès. Le Saumurois Bourneau le cite, dans un opuscule sur la crue de 1615, comme un ouvrage à imiter[15] .

*" Les habitans d'aucunes villes basties sur la rivière de Loire, commençant à vouloir practiquer ce remède, ceux d'Orléans recherchent de lui donner vn alègement ou descharge dans le Loiret au-dessus de leur ville. Ceux de Blois en ont faict vn autre pour leur salut par le moien d'vne levée qu'ils ont tirée de celle de Loire à la rivière de Cousson, où ils font tomber leur desgorgeoir, ceux de Tours, pareillement longtemps il y a, en ont faict vn au pont Ste Anne, mais pour ce qu'il est au-dessouz de leur ville, et partant moins vtile, ils recherchent d'en faire vn autre au-dessus. "*

Au Conseil royal de Louis XIII, une réaction se dessine contre les doctrines jusque-là défendues : les travaux les mieux conduits ne peuvent empêcher l'ouverture de brèches et le moyen le plus efficace est d'ouvrir par avance des issues aux eaux. Ainsi, le 19 décembre 1629, un arrêt de ce Conseil prescrit d'ouvrir dans les levées *" aux endroictz qui seront jugez les plus commodes et moins dommageables par experts et gens à ce cognoissans "*, des *"deschargeoirs pour recepvoir les eaux lors des grandes creues[16]"*. Ces ouvrages au nombre de 6 devaient être répartis le long du cours de la Loire. Mais ce programme resta lettre morte.

Les levées ne contenaient pas toutes les crues. Si en temps ordinaire le Canal "déchargeait la Loire", cette protection restait limitée. Cela n'empêchait pas le débordement des eaux lors des grandes crues et les dégâts énormes qu'elles provoquaient. La ville et le faubourg de Vienne étaient fréquemment inondés. En 1616, on circule en bateau rue Foullerie. Le 27 juin 1697, raconte un témoin, *" la rivière augmenta encore, en sorte que toutes les arches du pont étoient bouchées et les varennes[17] si remplies d'eau que cela acheva de perdre entièrement les blés et foins, et le fauxbourg de Vienne étoit si fort inondé qu'il sembloit une île.[18] "*

L'année suivante, le 13 février 1698, c'est à nouveau la crue catastrophique. *" Le même jour, la rivière crût si prodigieusement qu'elle déborda en plusieurs endroits, la levée proche le lieu de la Bouillie ayant crevé en deux endroits. Il y avoit aussi dans plusieurs rues de la ville de l'eau, qui y entroit par les portes des ports pour sortir de la ville, et par plusieurs endroits par où les immondices et les eaux de cette dite ville s'écoulent dans l'Arrou pour aller dans ladite rivière. Les varennes étaient aussi inondées.*
*Le vendredy, quatorze, plusieurs levées ayant crevé en différents endroits, firent diminuer la rivière, et l'eau s'écoulant d'un côté et d'autre inonda toutes les varennes et causé beaucoup de pertes. "* Deux jours après, un bateau de voyageurs fit naufrage en tentant de passer sous le pont. Neuf personnes périrent.

[15] *Le Déluge de Saumur, édit. de 1843, p. 84.*
[16] *Roger Dion , Le Val de Loire, 1934.*
[17] *Varennes : terres arables de la plaine alluviale de la Loire.*
[18] *Fragments d'un Journal blésois ", publiés par Porcher, Revue de Loir et Cher, avril 1901 n°160*

# 2. La construction du déchargeoir moderne

Tout allait changer au XVIIIe siècle. Les grandes crues, la destruction du pont de Blois par les glaces, le rehaussement des levées, le nouveau tracé de la route de Sologne, les travaux du déchargeoir vont profondément modifier les conditions de fonctionnement de la Bouillie.

Le début du siècle fut marqué par la crue extraordinaire du 9 octobre 1707. La Loire et l'Allier débordèrent ensemble, ce fut le déluge jusqu'à Nantes. Jacques Beauldoux, bourgeois de Blois, raconte : *"On voyoit passer icy, sous le pont de Blois, des quantités surprenantes de bœufs, vaches, moutons et chevaux, des bois ouvragés et non ouvragés, des vins, des eaux-de-vie et généralement toutes sortes de marchandises. C'estoit quelque chose de bien triste de voir les gens tant à pied qu'à cheval, surpris entre deux levés crevées, estre obligez d'y passer plusieurs nuicts, des ponts crevez de tous costez, comme le pont Saint-Michel près Blois, les varennes entièrement perdues et désolées, les granges ruinées avec les bleds dont elles estoient remplies, les foins de mesme, plusieurs personnes, surprises dans leurs maisons, estre obligées d'en descouvrir le toict pour implorer par des signes le secours des bateliers charitables qui avoient, dans ces moments, assez de bonté pour leur porter, en exposant leurs vies, des vivres, et quelquefois les enlevant de leurs maisons où elles estoient en danger*[19] ".

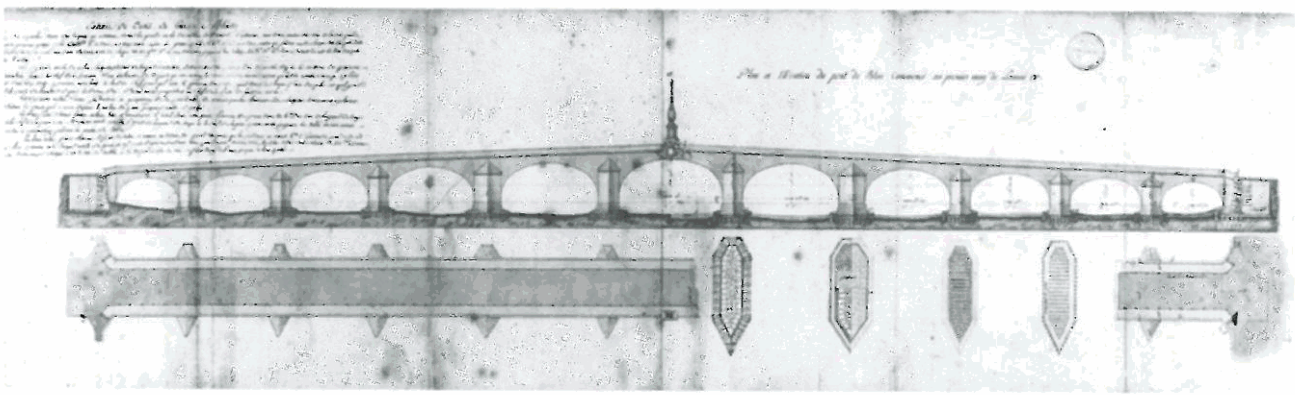
Jean-Marie Lorain a retrouvé une marque de cette crue à Montlivault, la Loire aurait atteint un niveau supérieur à la crue de 1846[20] .

Les années suivantes 1709, 1710, 1711, la Loire déborda à nouveau.

En 1711, le pouvoir royal, pressé par les circonstances, décide le rehaussement de toutes les levées à 22 pieds au-dessus de l'étiage. Dans la réalité, elles atteindront une hauteur plutôt voisine de 21 pieds (6 m 80). La réalisation de ces travaux durera de longues années. Deux mètres de plus, tout le long de la Loire, cela transforme radicalement le paysage.

Par contrecoup, cela fragilise des ouvrages souvent déjà en mauvais état. À Blois, la débâcle de l'hiver 1716 emporte 13 arches du pont médiéval. Un nouveau pont est entièrement reconstruit à 80 mètres en amont, sur les plans de Jacques Gabriel, financé cette fois par l'Etat et non plus par la ville.

Les eaux allaient-elles s'écouler mieux ? Cet ouvrage d'une conception moderne ferait-il moins obstacle ? Hélas, le débouché va se trouver insuffisant et la construction des quais empiétant sur la rivière n'améliorera pas la situation face aux crues. Le Canal était toujours aussi indispensable à la préservation du pont et à la sauvegarde la ville, il devait être perfectionné.



**Plan et élévation du pont de Blois, commencé en may de l'année 1717,**
AD 41 plan 303

[19] *"Mémoires d'un Bourgeois aux XVIIe et XVIIIe siècles "*
[20] *Jean-Marie Lorain, Gazette de Sciences Naturelles et d'Archéologie de Loir-et-Cher, 1985, 1e-2e trimestre n°22.*
*Et La Loire à Blois et en Loir-et-Cher, Blois, 1981. Cet ouvrage répertorie systématiquement les crues et les embâcles.*

# 2. LA CONSTRUCTION DU DÉCHARGEOIR MODERNE

Le programme de 1711, en plus du rehaussement des levées, comprenait la construction généralisée de déchargeoirs, comme cela avait été tenté en 1629. Les déchargeoirs furent exécutés pour la partie entre Gien et Tours, là où le resserrement du fleuve est le plus accentué.

## " Le chemin à travers du canal de Blois "

Mais le 26 mai 1733 eut lieu une crue semblable à la crue de 1707, aux dires des témoins. Brèches multiples, terres ensablées, déversoirs défoncés entamèrent les certitudes.

A Blois et ses environs, la crue dura jusqu'au 4 juin, interrompant les communications. À cette date, le curé de Muides peut enfin écrire sur son registre, *"on a commencé à passer pour aller aisément à Blois "*.

Les faubourgs furent inondés. Les bateliers de Blois refusèrent d'aller porter des vivres aux habitants disant qu'il y avait trop de danger, le maire et d'autres magistrats montèrent dans les bateaux pour donner l'exemple. Les récoltes, déjà sur pied, furent en grande partie détruites. Les fermiers de la terre de Vineuil obtinrent une remise sur le prix de leur ferme en considération des pertes que leur avait causées l'inondation.

En introduction aux adjudications de 1733, l'intendant des Turcies et Levées, François Lambron, répète la nécessité de *"faire des descharges superficielles de distance en distance pour éviter à l'avenir s'il est possible la rupture desdites levées arrivées fréquemment depuis l'année 1707 et notamment l'année présente "*.

En 1740, l'ingénieur Règemorte établit le devis de construction *" d'un chemin à travers du canal de Blois"*. Deux rampes descendront des levées en amont et en aval, une portion circulaire permettant aux voitures de tourner facilement. Les murailles de chaque côté du canal seront démolies et remplacées par des perrés avec des battis au pied. Les travaux allaient se poursuivre durant plusieurs années. L'entrepreneur devra donner à ce chemin, sur toute sa longueur, 10 pieds 8 pouces au-dessus de l'étiage. Il sera pavé. 10 pieds 8 pouces, cela correspond à 3 m 47 : le *"chemin qui traverse le canal de Blois "*, autrement dit le déversoir était né.

Cependant les déchargeoirs construits après 1711 sont de plus en plus remis en question. Les opposants, souvent cultivateurs ou propriétaires des terres, soulignent leur manque de solidité, les défauts de proportions, éventuellement leur mauvais emplacement.

Finalement, plutôt que d'être perfectionnés, ils furent tous supprimés. Le déchargeoir de Blois fut le seul avec celui de Saint-Martin-sur-Ocre près de Gien à être conservé, sur ordre de l'ingénieur Règemorte, pourtant opposé aux déchargeoirs, mais qui avait constaté sur place la nécessité de la dérivation.

**Le constat des dégâts**

Silvin Bonin, fermier des métairies du pont Saint-Michel fait constater sur place l'état de plusieurs arpents, recouverts de pierres provenant de la chute du bout du pont Saint-Michel, qui sont incultes pour longtemps. D'autres pièces de prés et de terres sont sablées *"qui seront pour longtemps à se rétablir "*. Il a perdu le tiers de ses foins, la totalité de ses grains. À certains endroits, la surface de la terre a été emportée par la violence des eaux, il n'y est resté qu'une terre stérile et *"trop basse pour ce terrain de luy même aquatique "*. Le terrain est tellement dégradé que les administrateurs de l'hôtel-Dieu, ses bailleurs, craignent de trouver difficilement un fermier. Bonin accepte de renouveler son bail à condition qu'il lui soit accordé une remise de 500 livres sur cette année de ferme.

Le déchargeoir de la Bouillie fonctionnait donc, malgré des " avaries " fréquentes. Lors de la crue du 8 novembre 1744, une brèche s'ouvrit de 18 toises de longueur sur 3 pieds de profondeur[21]. En décembre 1755, c'est une brèche au faubourg de Vienne de 132 toises de largeur entre la maison Bigarrée et la levée de Rivière qui se creuse. Elle sera fermée par une levée mais derrière une fosse et les ruines des maisons renversées étaient encore visibles en 1846[22] .

Le voyageur Henry Swinburne, en 1774, remarque le déversoir : *"les eaux de la Loire sont contenues de chaque côté par de hautes et solides digues, sauf aux endroits où la terre est d'aucune valeur et là les eaux peuvent s'écouler en larges flots pour soulager d'autres points[23]".*

## Le tracé neuf de la route de Sologne

Jusque-là les levées servaient traditionnellement de chemins. La Fontaine en fait l'éloge mais le voyage n'était pas toujours aisé. De plus en plus, le changement était ressenti comme nécessaire. Voici ce qu'un mémoire de la fin du XVIII e siècle, ironique et polémique, rapporte[24] : *" Il y a quatre lieux de St Dié jusqu'à Blois. Il faut les faire sur une levée étroite qui vous présente la Loire d'un côté, et des précipices de l'autre, et quand les eaux sont un peu grandes, le chemin ne paraît que comme une planche sur laquelle votre voiture roule au milieu des flots. Pour peu que la voiture dérive ou que le cheval ait peur, on va se noyer de l'un ou de l'autre côté. En 1748, le carosse de voiture y périt avec les voyageurs, le courier de Paris en 1768… "*

**Projet de routes entre Blois et Saint-Dyé, entre Blois et la Sologne, fin XVIIIe siècle.**
AD 41 plan 762

[21] *34,9 m et 97,5 cm.*
[22] *Histoire de Blois, L.Bergevin et A. Dupré, 1846.*
[23] *Blois au fil de la plume, Bruno Guignard, 1999, éd. Hesse.*
[24] *Mémoire pour les habitants et commerçans des villes et paroisses situées sur la nouvelle grande route d'Orléans à Blois au Nord de la rivière de Loire. 1785*
*Les habitants de la rive nord tiennent à conserver la route des postes qui leur a été attribuée en 1773. Ils commentent l'abandon du tracé Blois - St Dyé par les hauteurs : la dépense à engager ou l'appel à la corvée de 2 ou 3000 paysans aurait été énorme à supporter. Et pour quel bénéfice ? La rive nord est beaucoup plus riche et peuplée. La rivalité entre les deux rives est grande.*
*AD 41 1 C 33*

Le chemin par les ponts Châtrés était aussi très difficile. En temps de grandes crues, le passage se faisait au moyen d'un bac qui y était affecté. Ce pont, de même que le pont Saint-Michel, était régulièrement endommagé par les eaux et en perpétuelle réparation.

Au XVIIIe siècle, le pouvoir royal lance une politique routière nouvelle. Le 14 janvier 1767, au Conseil du roi, la situation des environs de Blois est examinée. La communication avec la Sologne, est-il souligné, est sur le point d'être interrompue du fait du *"dépérissement des Ponts Châtrés et du Pont Saint Michel "*. Or cette communication est *" essentielle pour le commerce de cette ville et pour le transport tant des vins et eaux de vie de tout le vignoble qui est delà de la Loire, que des bois des forêts de Russi, Boullogne et Chambord apartenantes à Sa Majesté "*. Le vaste projet du sieur Roger, ingénieur des Ponts et Chaussées de la généralité d'Orléans, est soumis au roi et à son Conseil. Il est accompagné d'un plan. Plutôt que de rétablir les ponts Châtrés, il est proposé la construction d'un chemin de Blois à Saint-Dyé *"par les hauteurs pour évitter de passer tant sur le déchargeoir qui est couvert d'eau, que sur les levées entre Blois et St Dyé qui pourroient se rompre ou devenir dangereuses pour le passage du public dans le cas d'inondation "*. La route ne sera pas réalisée.

La priorité sera donnée à un autre volet du projet. Il est décidé l'ouverture d'un axe allant du pont de Blois à la forêt de Russy et, à partir d'une demi-lune, de quatre routes. Cet axe traversera d'un seul alignement tout le val de Loire et franchira le coteau de Saint-Gervais. Cette section rectiligne aura environ 1800 toises[25] . En conséquence, un pont devra être construit pour laisser un débouché suffisant aux eaux de la Loire en période de débordement, et un autre sur le Cosson. Quelques maisons seront détruites faubourg de Vienne.

Pour évacuer le flot des crues, ce fut un déversoir, le déversoir de Saint-Gervais, et non un pont, qui allait être édifié. La percée de Saint-Gervais fut réalisée et remplaça l'ancien chemin des ponts Châtrés qui ne servit plus que de desserte locale entre Blois et Vineuil. Le trafic se déplaça le long de la nouvelle route.

## Une utilité contestée

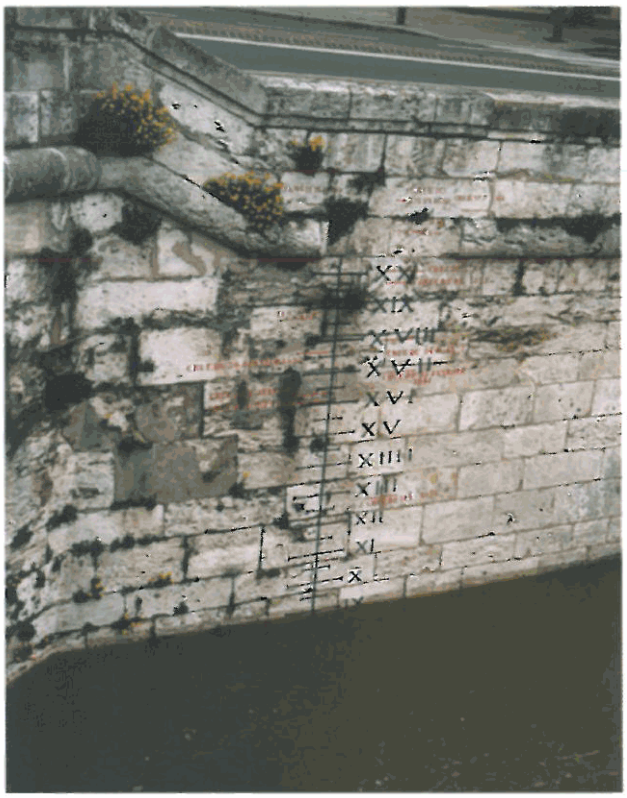
La hauteur du déversoir avait été fixée à 3 m 47 au-dessus de l'étiage en sorte que les eaux envahissaient la Boire et le val du Cosson à chaque crue moyenne. Les habitants du val inondé se plaignaient de cette fréquente irruption des eaux, de la perte des récoltes, de l'ensablement des terres. Ces conséquences étaient de plus en plus mal ressenties. *"Ce déchargeoir loing d'être d'aucunne utilité ayant occasionner comme on la vû les plus grands désastres "* (délibération municipale du 28 juin 1765)[26] . Ils ne cessaient de réclamer auprès des autorités la suppression du déversoir, comme il avait été fait pour les autres déversoirs entre Blois et Tours, et sa remise au niveau des autres levées. Ils obtinrent gain de cause en 1785, après la mort de l'ingénieur Règemorte, qui s'était toujours opposé à cette solution en raison de l'insuffisance du débouché du pont. Le déversoir fut supprimé et l'on construisit une levée en terre à 100 mètres en arrière, à la même hauteur que les autres. Désormais, il devenait possible de remettre en culture ces terres périodiquement ensablées, incultes depuis des années. Ainsi le bail d'une pièce de terre située aux ponts Châtrés, du 18 décembre 1787, impose au fermier la charge d'enlever le gros sable qui recouvre le sol végétal et de remettre les terres en bonne culture.

Par voie de conséquence, les autres faubourgs de Blois et plus particulièrement celui du Bas-Bourg-Saint-Jean, établi au-dessus de l'étiage, devenaient plus vulnérables, comme la débâcle du 19 février 1789 allait le montrer.

La débâcle survint à 5 heures du matin. Tout à coup, les faubourgs Saint-Jean, de Vienne et du

[25] *1800 toises = 3, 49 km.*
[26] *Cf. Délibération municipale du 28 juin 1765.*

Foix, la ville basse furent assaillis par les eaux et les glaces, les habitants n'eurent le temps que de se réfugier dans les étages. Comme cela s'était déjà produit en 1784, les glaçons s'accumulèrent devant les maisons du Bas-Bourg-Saint-Jean jusqu'à 12 pieds de hauteur, après avoir renversé les murs de la promenade. Le port Saint-Jean fut dévasté, les bateaux brisés.




**Echelle des crues en amont du pont de Blois**
(échelle n°2). Cl . F. de Person

La crue du 19 janvier 1789 est
une des plus fortes connues.
Les chiffres romains expriment la hauteur en pieds.
Elle atteignit 22 pieds soit 7 m, 15 (échelle n°2),
elle se situe juste au-dessous
de celle de 1856 de 7 m, 20.

## La grande misère de la Révolution

L'intendant de Cypierre se rendit sur place, avec l'ingénieur de Turcies et Levées, pour se rendre compte de la situation[28] . Le courant, écrit-il, a été arrêté au pont de Blois par l'amas de glaces qui obstruait les arches ; en refluant, il a crevé *"la nouvelle levée construite à gauche de la rivière pour préserver le val des grandes crues"*. Les eaux et les glaces ont été emportées avec impétuosité à travers le val, depuis Blois jusqu'à Candé où, le dégorgement étant insuffisant, les eaux ont reflué jusqu'à 2 lieues au-dessus. Elles ont inondé une étendue de 5 lieues ; des fermes, au niveau de Chailles et de Candé, ont été submergées. On conçut de grandes inquiétudes pour Vienne car on craignait que la levée de traverse, qui garantissait la protection du faubourg, ne cédât. Elle fut renforcée et exhaussée. Le régiment du Royal Comtois fut réquisitionné pour construire des batardeaux [29].

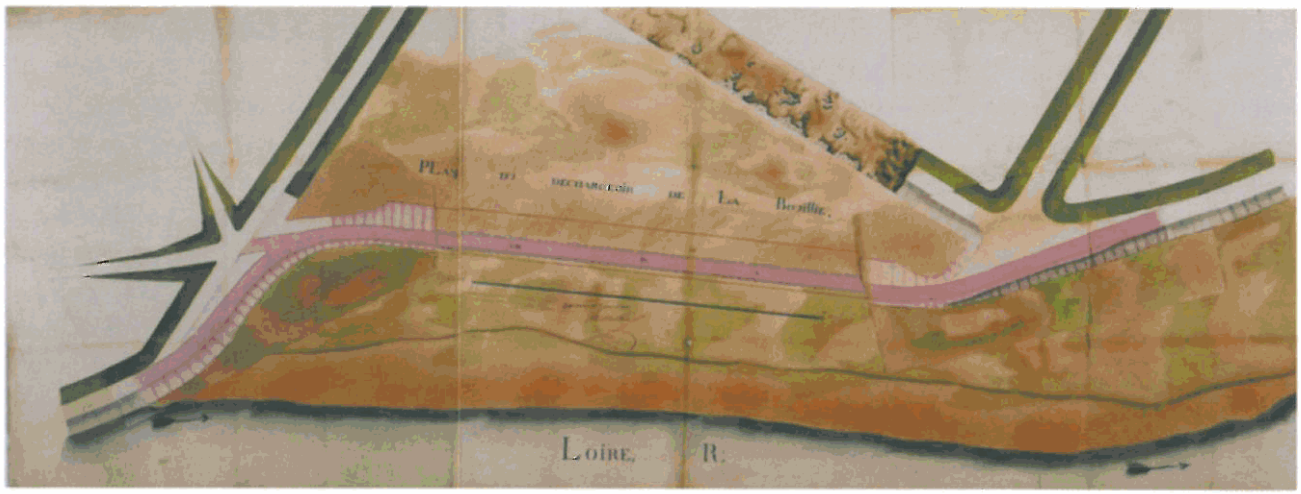
Les autorités distribuèrent des secours. Il fallut aller porter du pain au milieu du danger jusqu'à Saint-Gervais dont la communication était interrompue par un courant.

Le 23 janvier, selon le bulletin de situation, *"Le dommage causé à la Bouillie est plus grand que l'on ne le croyait d'abord. La levée du barrage du déchargeoir est emportée dans presque toute sa longueur. Celle à l'est du même déchargeoir est ruinée dans la moitié de sa longueur de plus de 100 toises et son extrémité touchant au Pont Chatré est emportée totalement en 60 toises environ de longueur.[30] "*

Le subdélégué Bourdon dans une lettre à l'intendant d'Orléans est partagé sur le rôle qu'a joué la nouvelle levée faite pour barrer le déchargeoir qui *"a été emportée par l'impétuosité des eaux, et donnant un libre cours aux eaux et aux glaces, a, d'un côté arrêté et même diminué le mal de nos faubourgs et d'un autre ruiné le val depuis Blois jusqu'à Candé. "*

[27] *3m, 90.*
[28] *Lettre à M de la Millière, 22 janvier 1789. AN F14 1202*
[29] *Batardeau : barricade, qu'on édifie aux points d'interruption des levées, destinée à empêcher la pénétration des eaux.*
[30] *Bulletin de la situation de la rivière à Blois et au dessous le 23 janvier 1789. AN F14 1202*

# 2. LA CONSTRUCTION DU DÉCHARGEOIR MODERNE




**Plan du déchargeoir de la Bouillie**, signé par l'ingénieur Bouchet, approuvé ce 8 juin 1790 par M. de La Millière. AD 41 1146 W 8

Ce plan indique les dégâts causés par les glaces en 1789 et les réparations envisagées. La levée à l'arrière de l'ouvrage est bien visible.

Selon les dires des plus anciens habitants du pays, écrira Joscias Soyer, conducteur des Ponts et Chaussées, en 1878, la levée qui fermait le déchargeoir aurait été rompue la nuit du 19 janvier 1789 par les riverains du port St Jean et les habitants des rues basses de Blois.

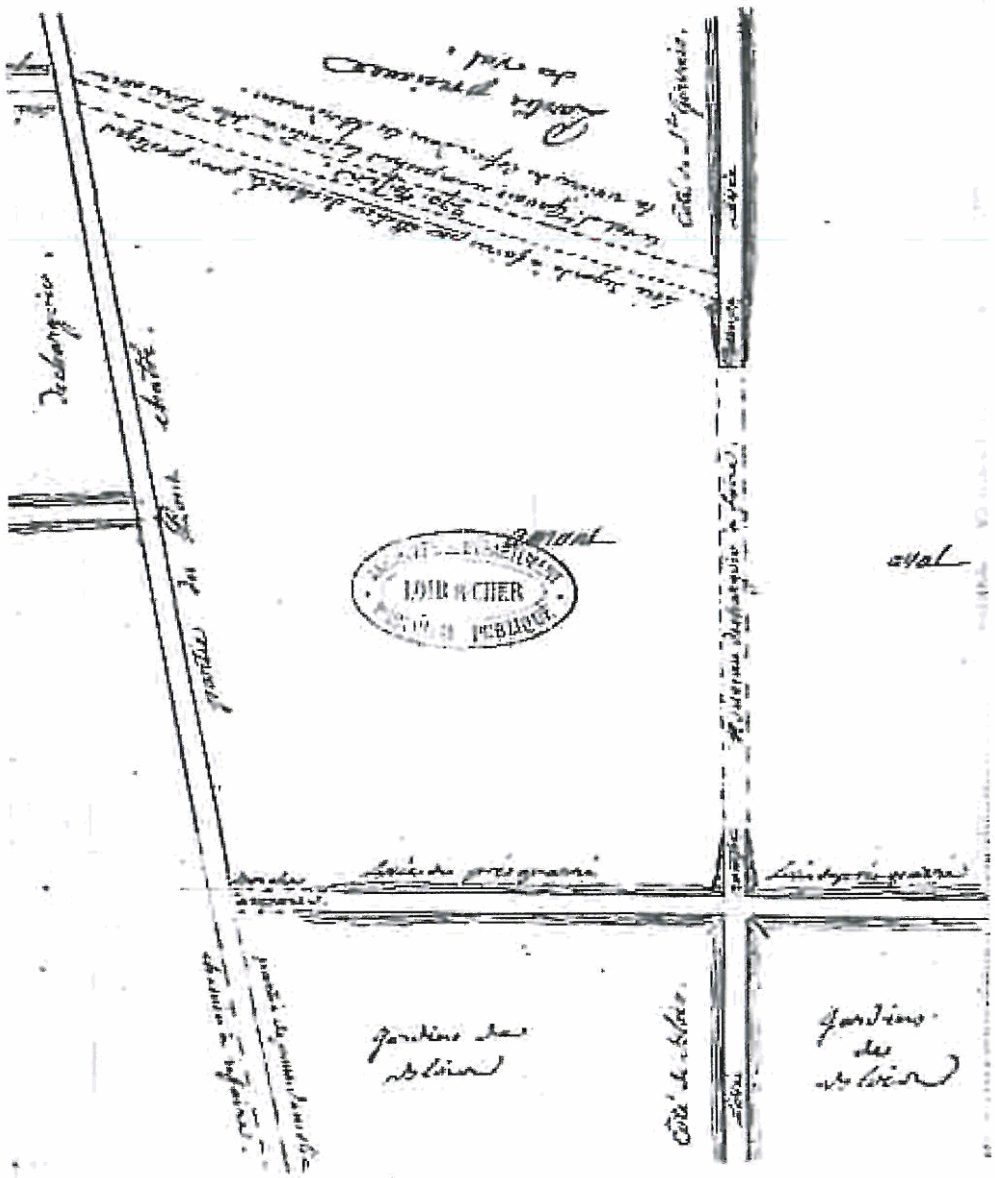
Le Cahier de Doléances de Saint-Gervais rapporte que derrière la levée, *" les eaux ont emporté le glacis du petit pont de Saint-Gervais...ont rompu une bonne partie du pont Saint-Michel, ont entraîné les pierres dans la prairie dont la plus grande partie est ensablée qu'environ dans la longueur d'une demie lieue le lit de la rivière du Cosson... est entièrement comblé"*. Les récoltes sont compromises.

La misère à Blois et dans ses environs était si grande que le 4 mai 1789, la municipalité sollicite auprès de l'Assemblée Provinciale de l'Orléanais[31] de lui procurer des travaux de Charité et de lui accorder les fonds les plus étendus possible pour employer toute la masse de pauvres sans travail.

Pour obtenir cet atelier et l'argent de l'Etat qui l'accompagnait, il fallait faire le choix d'un chantier à entreprendre. L'ingénieur Simon explique qu ' *" il est important de donner la préférence à ceux qui peuvent employer les femmes et les enfants (qui dans le pays portent au butet[32] et à la hotte) "*. À son avis, le travail qui conviendrait et qui serait très utile serait *" la construction d'une levée de garde, dans le déchargeoir, entre les ponts chatrés et la levée servant de route de Blois dans la Sologne et le Berry. "* Cette levée sera construite avec les sables du déchargeoir. Elle sera *" d'une main d'œuvre facile, même par les individus les plus faibles, elle procurera un grand bien dans les débordements, en dirigeant les eaux sur le nouveau*

[31] *Assemblée représentative créée par Necker en 1787, présidée par M. de Luxembourg.*
[32] *Petite hotte en osier à haut dossier qui servait à porter la terre et le fumier dans les vignes. (M. Lachiver)*

*déchargeoir* (de Saint-Gervais) *que l'on construit, elle protégera en même tems une partie du val précieux situé entre les ponts chatrés et la levée de la route en dessus, parce qu'elle contiendra la Loire et l'empêchera de la submerger et de l'ensabler.* "Par la suite, elle servira aussi au commerce ; elle permettra lors des grands débordements d'arriver à Blois sans danger, en assurant la communication avec les ponts Châtrés.




**Croquis de l'ingénieur Simon de la levée à faire par l'atelier de Charité,**
entre les ponts Châtrés et la levée servant de route de Blois vers la Sologne. 2 mai 1789.
Orientation Est-Ouest. AD 41 C 24

Cette levée aura environ 270 toises de longueur, 3 toises de largeur, 9 pieds de hauteur. La dépense totale est estimée par l'ingénieur Simon à 9 720 livres. Les ateliers de Charité, ou de secours, accordent des fonds pour soulager la misère. *"Il faut, dit-il, donner la préférence aux païs et surtout dans les villes qui sont exposées à la plus grande détresse, et où la fermentation des esprits désœuvrés et malheureux, peut faire des progrès plus rapides qu'on apoiseroit pas aussi facilement après coup, qu'avant l'explosion. "*

Leur premier mémoire ayant été refusé, le 19 mai, les officiers municipaux en envoient un deuxième. Et ils énumèrent les calamités qui les accablent : la succession de fléaux depuis une année entière, l'état déplorable des finances municipales, la crainte de la famine faute d'arrivées de grains, l'urgence dans laquelle ils sont, l'explosion sociale plus dangereuse en ville que dans les campagnes. Et encore la ruine du commerce des vins qui occupe habituellement beaucoup de bras, alors qu'actuellement les chargements de vin par eau ont cessé, et que le désespoir de faire des récoltes de vin empêche toute fabrication de poinçons. Ils soulignent l'utilité économique de cette levée.

M de Luxembourg, président de l'Assemblée provinciale de l'Orléanais vint sur les lieux, accompagné de Messieurs du Département, de M. de Limay inspecteur, et de l'ingénieur en chef, il reconnut l'utilité de l'ouvrage. Vu l'extrême misère des habitants de la ville de Blois et des environs, ce serait un bon emploi des fonds de Charité. Mais les subsides furent refusés pour le motif que cet ouvrage dépendait du fond de contribution représentative de la corvée et non des fonds de Charité.

7 décembre 1789, envoi d'un troisième mémoire. Le défaut de récolte de vin, le mauvais état des vignes ruinent plus encore le commerce. Les classes les plus indigentes, journaliers, mariniers, charretiers, tonneliers et autres artisans qui en dépendent, sont privées de leurs ressources ordinaires. L'arrivée de l'hiver fait craindre le pire. *"Desjà depuis un mois le peuple se porte sur les forests et y cause une dévastation horrible. "*

Les officiers parlent de la levée, déjà commencée, mais encore à l'état de projet et de devis tels que M. Simon les a présentés. Leurs concitoyens ont formé une souscription pour obtenir des travaux de Charité, ils ont sollicité la Commission intermédiaire provinciale de l'Orléanais et même Monseigneur le Contrôleur général. Les fruits de la souscription se montent à 3000 livres[33] . Le temps presse, la situation est explosive. Enfin un mandat de 4000 l., daté du 3 février 1790, parvient au directeur de l'atelier. Ce sont les remerciements et le soulagement car sous huitaine les travaux auraient cessé. La construction de la future levée des Pingres allait se poursuivre.

## Le rehaussement du déchargeoir

Fallait-il reconstruire le déchargeoir et à quelle hauteur ?

L'administration des Ponts et Chaussées proposa un plan *"d'exhaussement du déchargeoir "* que le Directoire du Département de Loir-et-Cher accueillit favorablement. Il permettrait, était-il déclaré, de restituer à l'agriculture une vallée utile prête à être abandonnée, et de calmer les alarmes de ceux qui l'habitent, comme le préconisait le décret du 16 décembre 1790 qui met parmi les opérations les plus utiles le dessèchement des marais. L'adopter, *" c'est assurer la tranquillité des cultivateurs ".*

Mais tout le monde n'était pas de cet avis, en particulier les habitants de la ville basse et du faubourg Saint-Jean, marqués par les dernières catastrophes. Juste avant l'adjudication, le 9 avril 1791, ils présentèrent devant le Directoire un mémoire contre le rehaussement. Celui-ci portait les signatures des citoyens Porcher père, Delhomme, Refoulé, Fauconnet, et de soixante treize autres. Le Directoire

[33] *Cf. Délibération municipale du 8 janvier 1790. AMB BB 33.*

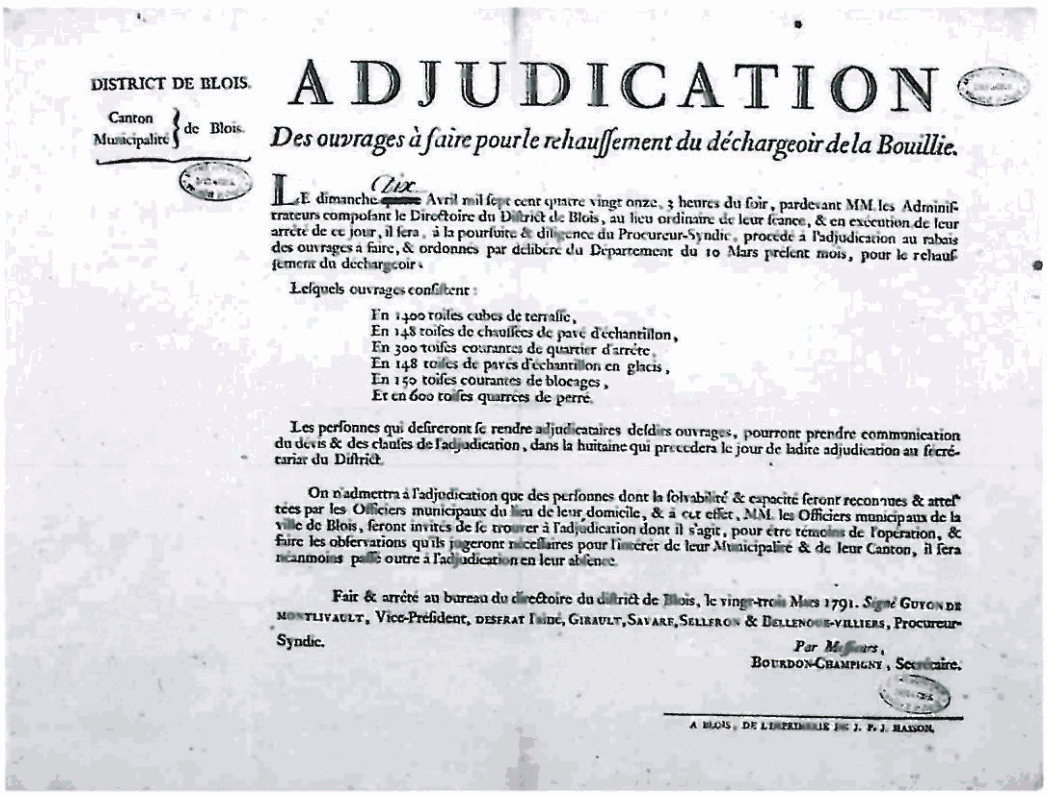
répondit à cette opposition en affirmant que le déchargeoir remplirait son but, qu'il assurerait la conservation de toutes les propriétés dans le val, et garantirait le faubourg de Vienne, sans qu'il résulte d'inconvénients pour le bourg Saint-Jean et la ville basse. En outre, on s'occupait en ce moment d'un projet propre à garantir dans tous les cas ces quartiers.

L'adjudication eut bien lieu le 10 avril 1791. Les travaux furent adjugés à Jacques Louis Hue pour 18192 livres.

Le but est de relever l'ouvrage de 4 pieds au-dessus de la hauteur actuelle pour le porter à 15 pieds. La digue servira de route et sera revêtue d'une chaussée de pavés de 4 toises de largeur. Suivant l'exercice 1791 des Turcies et Levées, il semblerait qu'il était prévu de réutiliser l'ancien ouvrage, qui avait été conservé, mais en décembre 1790, la crue emporta 150 toises cube de terrasses. *"L'ancien déchargeoir est absolument détruit "*. En fait, il fallut entreprendre une reconstruction complète. Une augmentation de 5727 livres sur l'adjudication dut être allouée, dont le dernier acompte fut versé le 31 juillet 1793.

La hauteur adoptée pour le déversoir était de 15 pieds soit 4 m 87 au-dessus de l'étiage, un pied (32,5 cm) au-dessus de la chaussée du Bourg-Saint-Jean. La longueur était établie à 300 mètres. Le dispositif était complété par le déversoir de Saint-Gervais construit au niveau de la route 156.

Ainsi le seuil relevé, le déversoir allait fonctionner plus rarement. Il écrêterait les plus grandes crues sans déverser à chaque crue ordinaire comme l'ancien. À l'abri de submersions répétitives, les propriétaires pouvaient envisager une mise en valeur de leurs terres.



DISTRICT DE BLOIS.

Canton de Blois.
Municipalité

# ADJUDICATION

*Des ouvrages à faire pour le rehauſſement du déchargeoir de la Bouillie.*

LE dimanche ~~quinze~~ dix Avril mil ſept cent quatre vingt onze, 3 heures du ſoir, pardevant MM. les Adminiſtrateurs compoſant le Directoire du Diſtrict de Blois, au lieu ordinaire de leur ſéance, & en exécution de leur arrêté de ce jour, il ſera, à la pourſuite & diligence du Procureur-Syndic, procédé à l'adjudication au rabais des ouvrages à faire, & ordonnés par délibéré du Département du 10 Mars préſent mois, pour le rehauſſement du déchargeoir.

Leſquels ouvrages conſiſtent :

En 1400 toiſes cubes de terraſſe,
En 148 toiſes de chauſſées de pavé d'échantillon,
En 300 toiſes courantes de quartier d'arrête,
En 148 toiſes de pavés d'échantillon en glacis,
En 150 toiſes courantes de blocages,
Et en 600 toiſes quarrées de perré.

Les perſonnes qui deſireront ſe rendre adjudicataires deſdits ouvrages, pourront prendre communication du devis & des clauſes de l'adjudication, dans la huitaine qui précédera le jour de ladite adjudication au ſecrétariat du Diſtrict.

On n'admettra à l'adjudication que des perſonnes dont la ſolvabilité & capacité ſeront reconnues & atteſtées par les Officiers municipaux du lieu de leur domicile, & à cet effet, MM. les Officiers municipaux de la ville de Blois, ſeront invités de ſe trouver à l'adjudication dont il s'agit, pour être témoins de l'opération, & faire les obſervations qu'ils jugeront néceſſaires pour l'intérêt de leur Municipalité & de leur Canton, il ſera néanmoins paſſé outre à l'adjudication en leur abſence.

Fait & arrêté au bureau du directoire du diſtrict de Blois, le vingt-trois Mars 1791. *Signé* GUYON DE MONTLIVAULT, Vice-Préſident, DESERAT l'aîné, GIRAULT, SAVARE, SELLERON & BELLENOUE-VILLIERS, Procureur-Syndic.

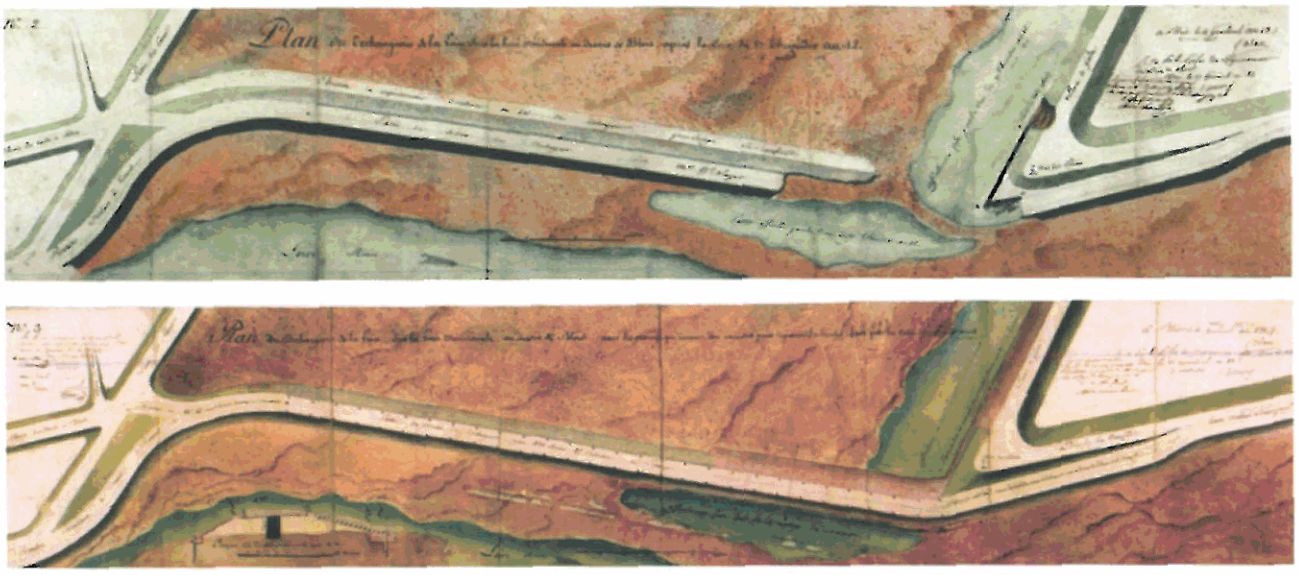
*Par Meſſieurs*,
BOURDON-CHAMPIGNY, Secrétaire.

A BLOIS, DE L'IMPRIMERIE DE J. F. J. MASSON.

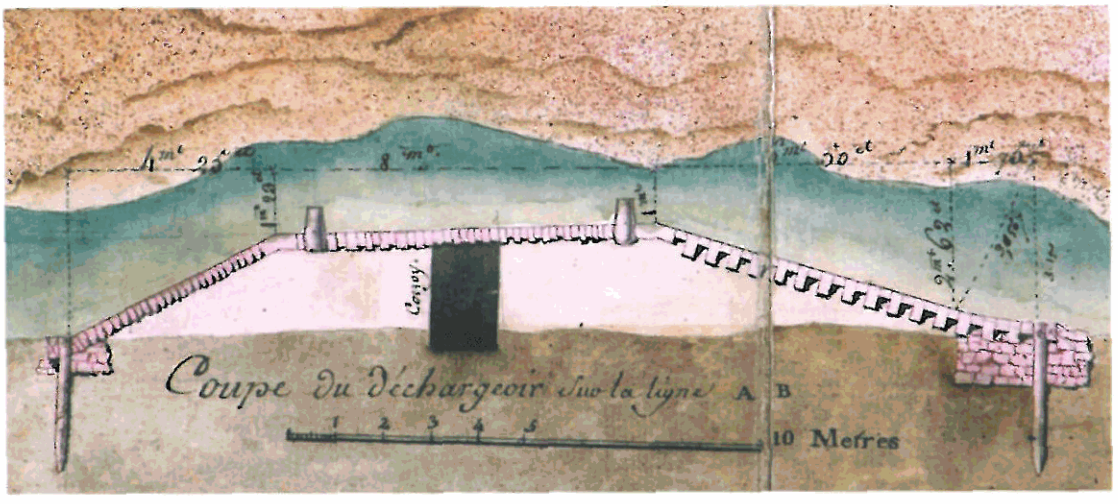
**Affiche d'adjudication,** 10 avril 1791, AD 41 L 753

# 3. Projets et réalisations

Le nouveau déchargeoir eut l'occasion de fonctionner à de multiples reprises, il connut de nombreux avatars. Il fut emporté en l'an XII (1804) au niveau de la levée de l'Eperon. Deux plans signés de l'ingénieur Rance montrent l'emplacement de la brèche et les réparations à faire (26 pluviose an XIII).



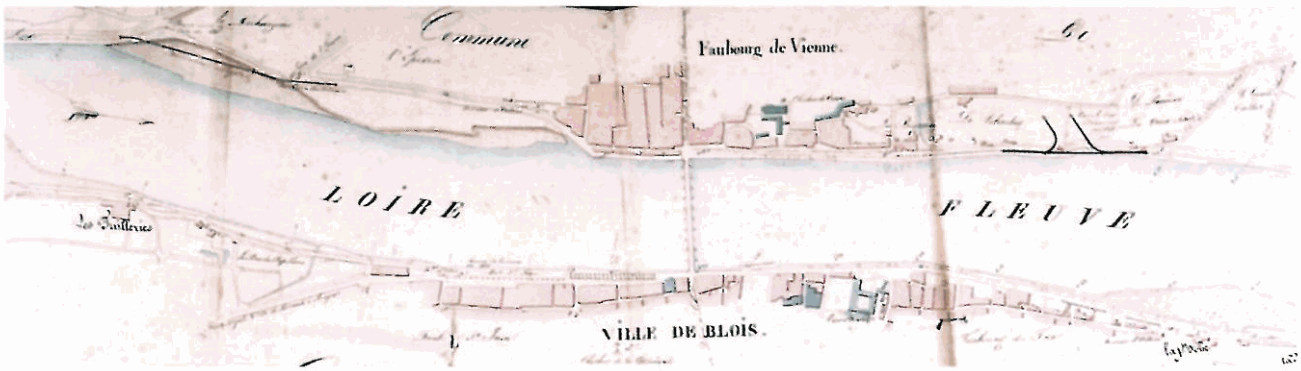
**Réparations au déchargeoir après la crue de l'an XII** (1804).
La couleur noire exprime les vieux ouvrages, et le rouge,
les ouvrages projetés. AD 41 1146 W 8




Le deuxième plan comporte une coupe du déversoir.

Le déchargeoir tel qu'on le voit ici fait une vingtaine de mètres de largeur, sa crête supporte une voirie balisée par des bornes. Des maçonneries recouvrent l'ensemble du remblai qui constitue la forme de l'ouvrage. Au centre de ce remblai, on trouve un noyau d'argile qui assure une étanchéité. L'ouvrage repose de part et d'autre sur une rangée de pieux pris dans un massif de maçonnerie. Pour limiter la vitesse de l'eau et sa capacité érosive, la pente avale est adoucie.

*AD 41 1146 W 8*




**Projet de dérivation de la Loire**, 1835, Orientation rive Sud / rive Nord. AD 41 3 S 331

Suivant l'expression d'un ingénieur en 1835, cet ouvrage avait été construit *"avec des frais considérables et une sorte de luxe"*. Mais plusieurs brèches s'ouvrirent à nouveau lors de la crue du 30 juin 1823. La brèche principale descendait au niveau du chantier contigu, à 0,84 m au-dessus de l'étiage, et avait 54 m de largeur. L'ingénieur Grandin fit alors observer que tout barrage, quel que soit le soin qu'on lui ait apporté, ne résiste pas dès que les eaux du fleuve le surmontent. Il proposa donc la construction d'une digue destructible, formée en jard et revêtue de perrés sur tous ses parements. On opta pour cette solution.

*"Ce frêle barrage"*, que l'on peut qualifier de barrage mobile, fut donc exécuté, par l'ingénieur Duvergier, pour être entièrement détruit le 9 décembre 1825 par une crue de 6 m 07. Rétabli et encore emporté, par une crue de 5 m 04 le 11 décembre 1827, il a depuis résisté aux crues du 25 mai 1827 (5 m) et de mars 1831 (4 m 39), dit l'ingénieur, *"parce que nous réussîmes à arrêter l'eau au moyen d'un bourrelet en sable, formé sur le couronnement"*. Cette dernière alerte fit naître une réclamation de la part des propriétaires du val qui demandaient le rétablissement du déversoir de 1823. Le statu quo fut cependant maintenu.

Le 3 juin 1835, une crue de 5 m 20 vient rappeler l'attention des populations et de l'administration. Les dommages aux récoltes sont très importants. Le déversoir n'est pas assez solide. Dès que la crue dépasse de 15 à 20 centimètres sa hauteur, le déversoir est affouillé, emporté et les eaux s'échappent dans la plaine. Celles-ci interrompent la circulation sur la route royale n°156. Il faut passer par les ponts Chartrains qui sont en très mauvais état. Une nouvelle solution doit être imaginée.

## Le Canal de dérivation de la Loire autour de Vienne

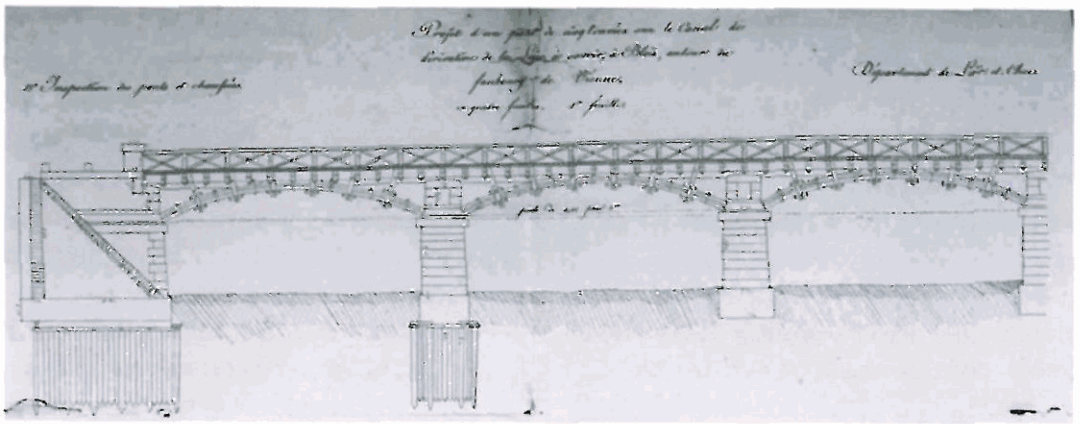
Ce fut l'ingénieur d'arrondissement Duffaud qui présenta le projet[34], le 13 septembre 1835. Le canal partirait du milieu du déversoir de Saint-Gervais et déboucherait dans la Loire, à Croix-Nard, un peu en aval de la Bigarrée.

Ce canal aurait 60 m de large entre le pied des digues mesurées à la hauteur de 3m au-dessus de l'étiage. Le déversoir mobile de la Bouillie serait remplacé par un seuil fixe, élevé seulement à 4 m au-dessus du plan d'étiage : le déversoir d'aval (à la Croix Nard) serait à 3 m au-dessus des basses eaux. Un pont serait établi à l'origine du canal sur la route Royale. Une chaussée, extérieure à la digue gauche, maintiendrait la communication de la route de Châteauroux avec celle de Montrichard.

Suivant l'ingénieur Duffaud, il résulte de ce système que, sur toutes les routes, le passage est conservé pendant les crues. Que tout le canal se remplit par l'aval, qu'à la Bouillie la chute sera réduite à la pente de la Loire entre la Bouillie et la Croix Nard, et qu'enfin le val est préservé.

Le projet du pont fut confié à M. Got, élève ingénieur.

[34] *AD 41 3 S 331*



**Projet de pont,** AD 41 3 S 331

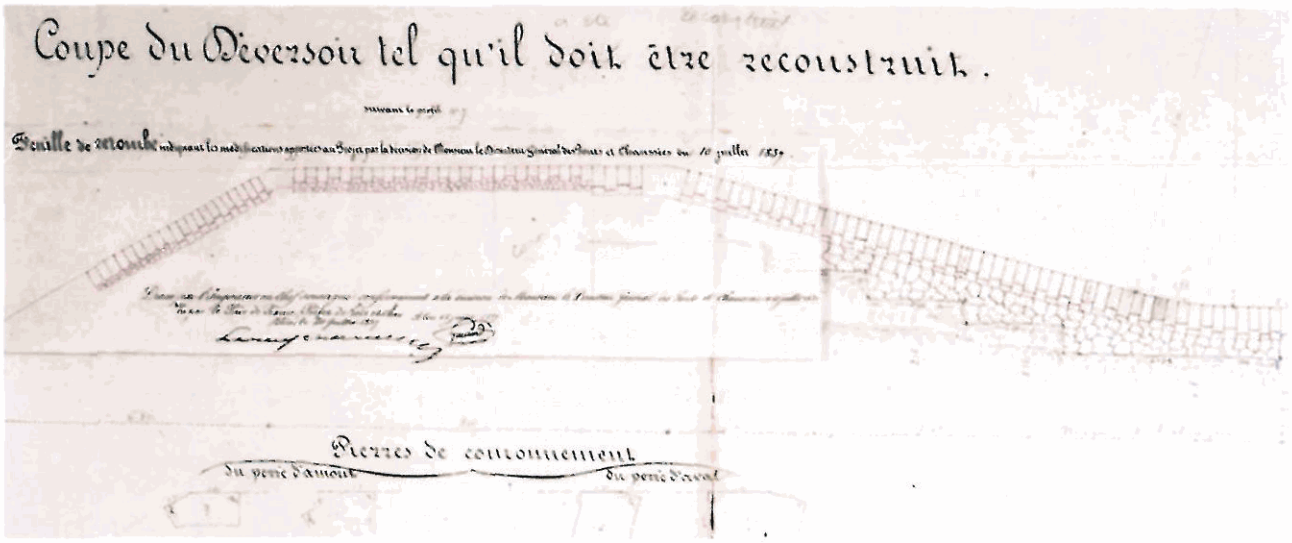
Il fut fait de savants calculs de volume d'eau, de vitesse sous le pont, de cotes de crues. On étudia les conséquences que pourrait avoir une élévation du niveau sur les autres points…

Un autre volet du projet comportait une " garre " à bateaux. La débâcle est un des plus grands dangers pour la navigation. En 1810, il en avait été déjà question : M. Bellenoue-Chartier avait proposé devant le conseil municipal d'en établir une au niveau du Colombier en aval de Vienne, tout près de la Croix Nard précisément, pour abriter 150 bateaux.

Cette fois, on voyait plus grand : l'emplacement de cette " garre " se situerait dans le canal actuel. La largeur de celui-ci est exagérée, en réduisant la largeur de la dérivation à 100 m par une levée intermédiaire parallèle à celle des Parcs et de l'Eperon, on trouverait, dans la moitié de la largeur du canal un espace capable de contenir au moins 450 bateaux de 1e classe. La dépense atteindrait 350 000 francs.

Finalement, la solution fut beaucoup plus simple. Par une décision de M. le Directeur général des Ponts et Chaussées du 27 avril 1836, il fut décidé de reconstruire le déversoir avec une disposition et des hauteurs semblables à celles qui existaient avant la crue de 1823. Les ingénieurs de Boulnois et Guichard dirigèrent les travaux de reconstruction de 1837 à 1839, cette fois exécutés en maçonnerie hydraulique.

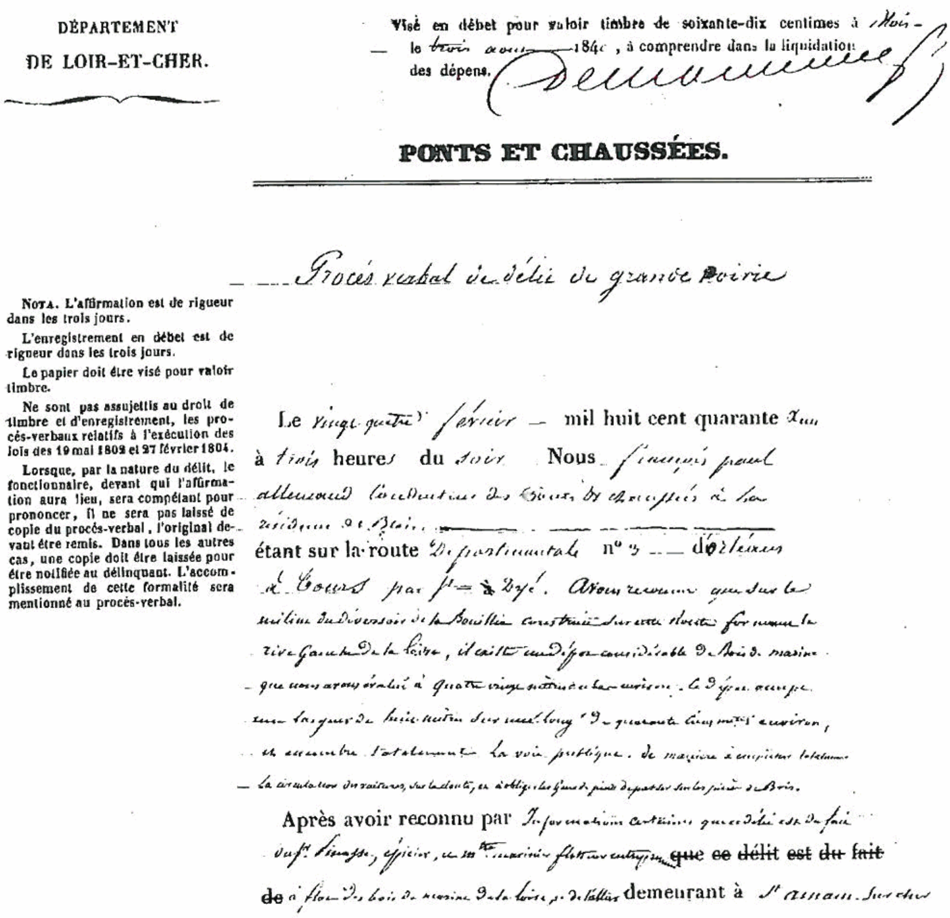
Un sentiment de sécurité commençait à renaître parmi la population.




**Coupe du déversoir rectifiée et signée par l'ingénieur Guichard, 1837**, AD 41 2 S 120

## Accidents lors de la crue de 1841

Un premier test de solidité du déversoir reconstruit en maçonnerie fut la crue de 1841, elle eut lieu la nuit du 22 au 23 février, en pleine obscurité. Le commissaire de police Lary en a fait le récit, insistant sur les mesures prises. Tout d'abord en prévision, il fit porter deux pots de feu qui furent placés aux deux extrémités de l'ouvrage. Le déversoir commença à fonctionner vers 10 heures et demie du soir. Mais vers minuit, à une demi lieue en amont, huit trains de bois[35] de charpente stationnés à la Bouverie furent entraînés par la violence des courants et vinrent frapper dix bateaux chargés de vin et de pavés amarrés au-dessus du pont de Blois. Ceux-ci rompirent leurs cordages et allèrent se briser contre les piles. Spectacle de désolation. Il était une heure du matin. Un enfant trouva la mort dans l'accident. Au même moment eut lieu un autre évènement. Un autre train de bois fut porté par les eaux sur le milieu du déversoir et s'arrêta sur la crête. Il y resta car la crue, parvenue à 5 m,40, était devenue stationnaire.



DÉPARTEMENT
DE LOIR-ET-CHER.

Visé en débet pour valoir timbre de soixante-dix centimes à Blois — le trois ... 1841, à comprendre dans la liquidation des dépens.

PONTS ET CHAUSSÉES.

Procès verbal de délit de grande voirie

NOTA. L'affirmation est de rigueur dans les trois jours.

L'enregistrement en débet est de rigueur dans les trois jours.

Le papier doit être visé pour valoir timbre.

Ne sont pas assujettis au droit de timbre et d'enregistrement, les procès-verbaux relatifs à l'exécution des lois des 19 mai 1802 et 27 février 1804.

Lorsque, par la nature du délit, le fonctionnaire, devant qui l'affirmation aura lieu, sera compétant pour prononcer, il ne sera pas laissé de copie du procès-verbal, l'original devant être remis. Dans tous les autres cas, une copie doit être laissée pour être notifiée au délinquant. L'accomplissement de cette formalité sera mentionné au procès-verbal.

Le vingt-quatre février — mil huit cent quarante deux à trois heures du soir Nous François Paul Allemand conducteur des Ponts et Chaussées à la résidence de Blois, étant sur la route Départementale n° 3 — d'Orléans à Tours par [illegible]. Avons reconnu que sur le milieu du déversoir de la Bouillie construit sur cette route formant la rive Gauche de la Loire, il existe un dépôt considérable de Bois de marine que nous avons évalué à quatre-vingt mètres cubes environ. Ce dépôt occupe une largeur de huit mètres sur une longueur de quarante cinq mètres environ, et encombre totalement la voie publique, de manière à empêcher totalement la circulation des voitures sur la chaussée, et oblige les gens de pied de passer sur les pièces de Bois.

Après avoir reconnu par informations certaines que ce délit est du fait du Sr Pinasse, épicier, et maître marinier flotteur entrepreneur ~~que ce délit est du fait de~~ à flot des bois de marine de la Loire et de l'Allier demeurant à St Amand-Sur-Cher

**Procès verbal dressé par le conducteur des Ponts et Chaussées Lallemant**
à l'encontre du sieur Pinasse, *" épicier et maître marinier flotteur entrepreneur à flot des bois de marine de la Loire et de l'Allier "*, demeurant à Saint-Amand-sur-Cher.
AD 41 3 S 159

[35] *radeaux pour le transport de bois.*

Le dépôt de bois était considérable, estimé à 80 mètres cubes environ. Il barrait la route. Il est spécifié au sieur Gille Route, marinier au service du sieur Pinasse, que l'embarquement de ces bois ne pourra se faire sur le déversoir de peur que le roulement des pièces de marine n'occasionne des dégradations aux maçonneries toutes neuves. Il devra charger ces bois dans une voiture pour les transporter sur un chantier[36] de la Loire, et les mettre ensuite à flot.

Restait le problème de circulation. Pendant les deux ans de reconstruction de l'ouvrage, les populations avaient emprunté un chemin de service pratiqué dans le lit de la Boire, elles pourraient continuer à faire de même, l'espace de huit à dix jours, le temps d'enlever les bois de marine.

En ville, les eaux avaient envahi le quai Saint-Jean, la rue Foulerie, la place de l'Ave-Maria, la rue des Chalands. On circulait en bateau dans les rues. Il fallut porter secours à des personnes en aval des ponts Châtrés qui, malgré les instances des autorités, n'avaient pas quitté leurs habitations. Il fut difficile de trouver un bateau pour opérer le sauvetage. Les mariniers refusèrent d'en fournir disant *" qu'il était dangereux de s'exposer sur la rivière par le gonflement où elle était, que d'ailleurs ils étaient assés occupés dans leur salut et qu'ils n'avaient pas besoin d'abandonner leurs bateaux pour aller secourir des personnes qui auraient pu se sauver elles-mêmes, si elles avaient pris leur temps. "*

Le déversoir n'avait pas subi de dommages importants. Derrière, les propriétaires pensaient de plus en plus à tirer profit de leur terrain.

## La Boire, peupleraie et champ de manœuvre

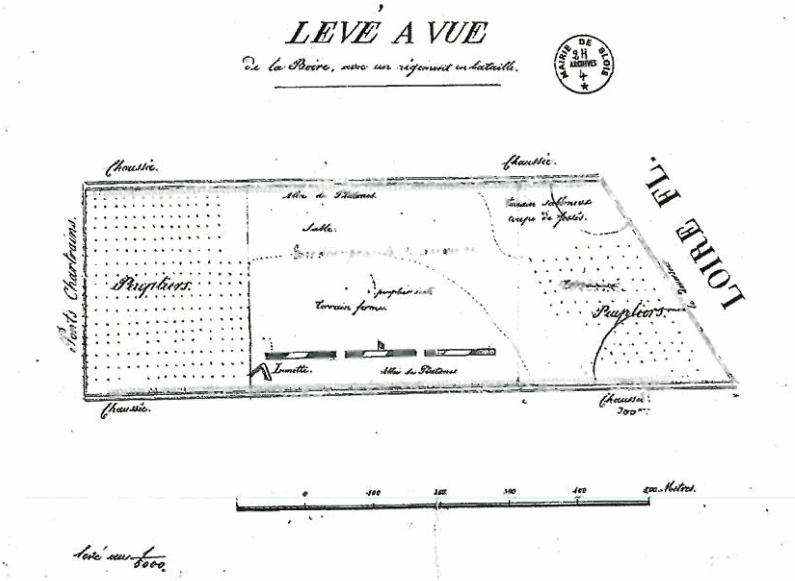
La métairie de la Bouillie avait été achetée en 1810[37] à la famille de Gaucourt par Jean-Anne Pardessus, notaire à Blois.

Il n'y avait là à l'époque sur le territoire de Vineuil et de Saint-Gervais que des prairies. Il était interdit de bâtir et de planter dans le déchargeoir. Cette servitude était observée, conformément à l'arrêt du Conseil d'Etat du roi de 1783 portant règlement général pour la navigation de la Loire [38].

En 1811, Jean-Anne Pardessus demanda l'autorisation au préfet de planter des arbres dans la Boire. Les ingénieurs M. Rance et M. Cabaille donnèrent un avis négatif arguant qu'elle avait toujours été considérée comme appartenant à l'Etat. À quoi il leur répondit qu'il ne demandait pas l'autorisation de planter toute la Boire, mais seulement un rang d'arbres en alignement. Finalement par arrêt préfectoral du 16 février 1812, il fut autorisé à planter un rang d'arbres au bas du talus méridional du déchargeoir, à 19 m 48 de distance de celui-ci conformément aux anciennes ordonnances. Ce qui fut exécuté durant l'hiver 1814.

Lors de la crue de 1825, le canal de fuite était encore entièrement libre. Mais en 1837, après l'entrée en possession de Jean-Marie Pardessus qui acheta la Bouillie et le domaine de Pimpeneau à son frère, les choses changèrent. Celui-ci entendait bien gérer son bien, d'autant que, déclarait-il, *" les ouvrages exécutés en ce moment au déchargeoir le mettent à désormais à l'abri des inondations "*, faisant allusion au nouveau déversoir en maçonnerie. Les propriétaires cherchaient d'autres mises en valeur de leurs terres que les pacages.

[36] *Berge élevée où l'on chargeait les marchandises.*




**Plan de la Boire dressé par le capitaine Lhuillier de Troff, octobre 1838**, AMB 2 H 4

Toute ville était alors tenue de fournir un terrain de garnison. Jean-Marie Pardessus[39] proposa son terrain, mais si la Ville en trouvait un autre, en ce cas, il planterait des arbres et des oseraies.

Le terrain de la Boire convenait-il ? Le capitaine Lhuillier de Troff fut envoyé sur place où il dressa un plan levé à vue. Il le fit parvenir au maire avec son avis disant que, pour trois bataillons, il fallait toute la surface ou au moins les deux tiers (29 octobre 1838). Sur ce plan, les plantations occupent près de la moitié du terrain.

Blois n'a alors qu'un seul bataillon, la moitié du terrain, soit 16 hectares, peut convenir, l'autre partie plantée en peupliers étant gardée en réserve par le propriétaire. Les limites seraient matérialisées par un fossé de 1 m 33 d'ouverture. Le projet de bail stipule que la Ville aura le droit exclusif d'extraire ou de faire extraire dans sa partie du sable et du jard[40] , produits dont elle disposera, ainsi que le droit de pâturage. Pour l'instruction des troupes, il pourra être fait des mouvements de terre et des ouvrages de fortification dans le genre de celui qui existe déjà. Ceci à condition de niveler le terrain à la fin du bail et de répondre des dommages qui, en cas de débordement de la Loire, pourraient en résulter pour la propriété. Le bail est signé le 17 février 1839. Il expirait le 1er novembre 1846.

Les discussions reprirent entre Jean-Marie Pardessus, la Mairie et le Préfet. Le préfet refusait le renouvellement du bail. De son côté, le maire signalait à l'autorité militaire l'inconvénient pour les habitants du quartier de voir manœuvrer, dès le matin, les troupes de la garnison sur la place de

*37L'affiche de vente par adjudication donne la description de la ferme de la Bouillie. Celle-ci eut lieu le 13 mai 1810. AD 41 3E 26 802*
*[38]Copie du XIXe siècle. A M Blois 5 O 2*
*[39]Avocat, maire de Blois de 1806 à 1808, jurisconsulte, spécialiste du droit commercial, membre de l'Institut…*
*[40]cailloux apportés par les eaux utilisés pour la construction.*

la Préfecture, bien que ce soit sans accompagnement de musique ni tambour. Le terrain de la Boire était inégal, de nature sablonneuse, tout à fait impropre aux manœuvres, il était préférable de trouver un autre terrain. Finalement, le réalisme l'emporta. Parmi tous les terrains disponibles, c'était le moins cher, le plus vaste, même s'il était un peu éloigné. Le préfet restait opposé à cette solution, pensant que la garnison y serait trop à l'étroit d'autant que la Ville possédait désormais deux bataillons qu'elle espérait conserver.

Il semblerait que la Boire, tant que la Ville n'eut qu'un bataillon, n'ait pas été convertie en champ de manœuvre. Celle-ci n'y voyait aucune utilité. Au lieu de cela, elle avait affermé la pâture, l'extraction de sable et de jard qui servaient en particulier à l'entretien de la route n°156. Le fait que les effectifs aient été portés à deux bataillons exigeait de convertir ce terrain en champ de manœuvre.

Le bail n'était toujours pas renouvelé, et cependant les troupes ne cessaient d'aller manœuvrer, d'où des réclamations répétées de Pardessus qui exigeait des indemnités. Il consentit cependant à baisser le prix à 300 F, hormis les droits d'extraction de sable, de jard et de pâture qu'il avait déjà affermés aux sieurs Nicodot et Penard. Il était entendu que, pendant les manœuvres de la troupe ou de la garde nationale, les bestiaux, qui pourraient paître sur l'étendue du champ de manœuvres, seraient retirés.

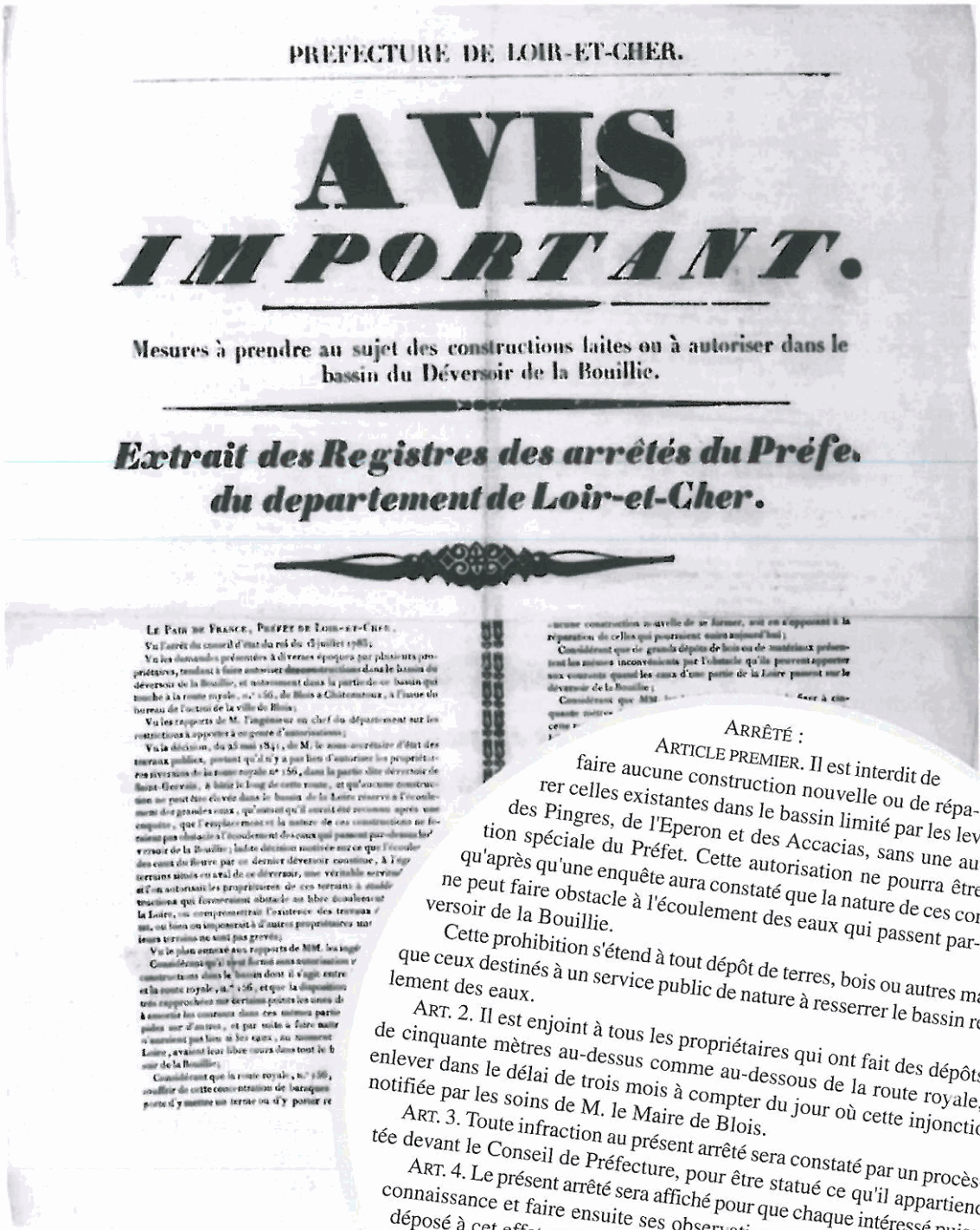
Le bail fut signé le 12 juillet 1849. Une clause résolutoire était incluse pour le cas où, par la suite des débordements de la Loire, le terrain serait raviné de manière à ne plus pouvoir servir de champ de manœuvre.
Ainsi les préoccupations des uns étaient de loger la garnison, celles des autres, l'exploitation de peupliers, l'extraction de jard ou de sable, sans plus se préoccuper de la fonction première de déversoir. L'amélioration de la navigation de la Loire, notamment le rétrécissement de son lit, était la préoccupation des ingénieurs.

La municipalité, trouvant que la garnison était trop à l'étroit, conclut en 1857 avec Mme de Rozières, héritière du terrain, un nouveau bail, cette fois pour toute la Boire. Le loyer était fixé à 800 F et comprenait le droit d'extraction de sable et de jard. Ces revenus venaient en atténuation des fermes pour moitié.

## Dépôt de matériaux

Le libre écoulement des eaux était tout aussi difficile à faire respecter plus en aval dans le canal de fuite. Entre les ponts Chartrains et la route royale n°156, maisons et baraques s'étaient multipliées. Le 22 juin 1841, le préfet Lezay-Marmésia, par voie d'affiche, interdit toute construction nouvelle sans autorisation. La disposition de ces constructions très rapprochées les unes des autres modifie les courants et contrarie l'écoulement normal des eaux, il faut y mettre un terme. De plus, devront être enlevés les entrepôts de bois, charbon ou autres matériaux qui se trouvent de long de la route n°156 à l'entrée de la ville. Sans tarder, le 19 juillet 1841, le commissaire de police de Blois envoyait leur notification aux contrevenants : au sieur Vilpou, négociant, rue du chemin neuf, pour dépôt de charbon, au sieur Gatineau, receveur de l'octroi, pour le dépôt de carreaux qu'il a fait mettre dans le bassin du déversoir, au sieur Travers Perré, menuisier pour des planches, … Ils ont trois mois pour s'exécuter.

En fait, beaucoup de dérogations furent accordées, il y eut peu de suites.



PREFECTURE DE LOIR-ET-CHER.

# AVIS IMPORTANT.

Mesures à prendre au sujet des constructions faites ou à autoriser dans le bassin du Déversoir de la Bouillie.

## Extrait des Registres des arrêtés du Préfe. du departement de Loir-et-Cher.

LE PAIR DE FRANCE, PRÉFET DE LOIR-ET-CHER,

Vu l'arrêt du conseil d'état du roi du 13 juillet 1785;

Vu les demandes présentées à diverses époques par plusieurs propriétaires, tendant à faire autoriser des constructions dans le bassin du déversoir de la Bouillie, et notamment dans la partie de ce bassin qui touche à la route royale, n.° 156, de Blois à Châteauroux, à l'issue du bureau de l'octroi de la ville de Blois;

Vu les rapports de M. l'ingénieur en chef du département sur les restrictions à apporter à ce genre d'autorisations;

Vu la décision, du 25 mai 1841, de M. le sous-secrétaire d'état des travaux publics, portant qu'il n'y a pas lieu d'autoriser les propriétaires riverains de la route royale n° 156, dans la partie dite déversoir de Saint-Gervais, à bâtir le long de cette route, et qu'aucune construction ne peut être élevée dans le bassin de la Loire réservé à l'écoulement des grandes eaux, qu'autant qu'il aurait été reconnu après une enquête, que l'emplacement et la nature de ces constructions ne feraient pas obstacle à l'écoulement des eaux qui passent par-dessus le déversoir de la Bouillie; ladite décision motivée sur ce que l'écoulement des eaux du fleuve par ce dernier déversoir constitue, à l'égard des terrains situés en aval de ce déversoir, une véritable servitude, et l'on autorisait les propriétaires de ces terrains à établir des constructions qui formeraient obstacle au libre écoulement de la Loire, ou compromettrait l'existence des travaux d'art, ou bien on imposerait à d'autres propriétaires une [illegible] leurs terrains ne sont pas grevés;

Vu le plan annexé aux rapports de MM. les ingénieurs [illegible]

Considérant qu'il s'est formé sans autorisation [illegible] constructions dans le bassin dont il s'agit entre [illegible] et la route royale, n.° 156, et que la disposition [illegible] très rapprochées sur certains points les unes de [illegible] à amortir les courants dans ces mêmes parties [illegible] sur d'autres, et par suite à faire naître [illegible] n'auraient pas lieu si les eaux, au moment [illegible] Loire, avaient leur libre cours dans tout le b[illegible] soir de la Bouillie;

Considérant que la route royale, n.° 156, [illegible] souffrir de cette concentration de baraques [illegible] porte d'y mettre un terme ou d'y porter re[illegible]

[illegible] aucune construction nouvelle de se former, soit en s'opposant à la réparation de celles qui pourraient exister aujourd'hui;

Considérant que de grands dépôts de bois ou de matériaux présentent les mêmes inconvénients par l'obstacle qu'ils peuvent apporter aux courants quand les eaux d'une partie de la Loire passent sur le déversoir de la Bouillie;

Considérant que MM. [illegible] fixer à cinquante mètres [illegible]

ARRÊTÉ :

ARTICLE PREMIER. Il est interdit de faire aucune construction nouvelle ou de réparer celles existantes dans le bassin limité par les levées des Pingres, de l'Eperon et des Accacias, sans une autorisation spéciale du Préfet. Cette autorisation ne pourra être donnée qu'après qu'une enquête aura constaté que la nature de ces constructions ne peut faire obstacle à l'écoulement des eaux qui passent par-desus le déversoir de la Bouillie.

Cette prohibition s'étend à tout dépôt de terres, bois ou autres matériaux autres que ceux destinés à un service public de nature à resserrer le bassin réservé à l'écoulement des eaux.

ART. 2. Il est enjoint à tous les propriétaires qui ont fait des dépôts dans une zone de cinquante mètres au-dessus comme au-dessous de la route royale, n° 156, de les enlever dans le délai de trois mois à compter du jour où cette injonction leur aura été notifiée par les soins de M. le Maire de Blois.

ART. 3. Toute infraction au présent arrêté sera constaté par un procès-verbal et portée devant le Conseil de Préfecture, pour être statué ce qu'il appartiendra.

ART. 4. Le présent arrêté sera affiché pour que chaque intéressé puisse en prendre connaissance et faire ensuite ses observations sur un registre paraphé, qui sera déposé à cet effet au Secrétariat Général de la Préfecture.

Ce registre demeurera ouvert du 28 juin au 28 juillet 1841, et il sera accompagné du plan des lieux pour que chacun puisse le consulter en faisant ses observations.

*Blois, le 22 Juin 1841*

COMTE DE LEZAY-MARNÉSIA

AD 41 2 S 120

# 4. La leçon des grandes crues

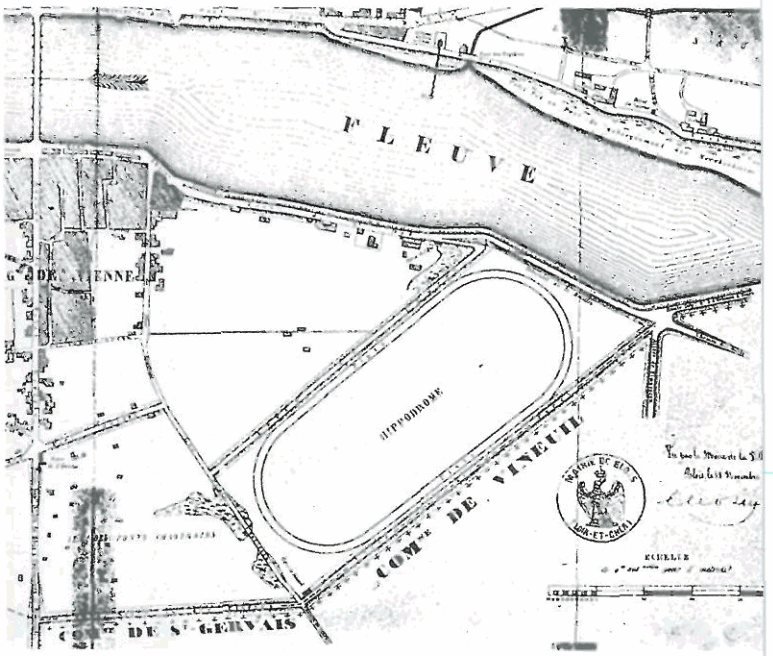
La crue plus que centennale de 1846 sonna l'alarme. Le 22 octobre, la Loire atteignit 7 mètres à l'échelle amont du pont de Blois. Le déversoir résista, mais le pont de Saint-Gervais sur le Cosson fut emporté. Au même moment, une brèche s'ouvrit dans la levée des Parcs, près des ponts Chartrains, dans la levée des Pingres, également dans la levée des Acacias qui assurait la défense du faubourg de Vienne. Les eaux emportèrent la maison de l'octroi, tout le faubourg de Vienne fut submergé[41] .

Mesure de précaution immédiate, le Conseil général des Ponts et Chaussées décide l'établissement le long de la Loire de banquettes en terre, arasées à 0 m 50 au-dessus du niveau atteint par la crue de 1846.

En septembre 1848, l'ingénieur en chef Floucaud du Service Spécial de la Loire[42] fait part de l'avancement des travaux dans le 3e canton : on travaille activement à la construction de banquettes[43] qui doivent empêcher les levées d'être submergées par une crue semblable à celle de 1846. Cela est exécuté au moyen d'ateliers formés d'ouvriers des localités voisines et d'ouvriers envoyés de Paris. Les banquettes en amont de Blois devraient bientôt être terminées. On aura ainsi protégé le territoire qui a le plus souffert lors des ruptures de digues en 1846. Dans le même rapport, il est question des travaux de rétrécissement du chenal pour concentrer les eaux et rendre la Loire navigable (fermeture de faux-bras, fascinages). Quant aux autorités blésoises, elles soulignent la nécessité de prendre des mesures pour le prolongement simultané du déversoir de la Bouillie, destiné à recevoir les masses d'eau que les banquettes feraient nécessairement affluer sur ce point.

La décision ministérielle du 13 février 1850 ordonna de faire enlever toutes les plantations et constructions non autorisées et demanda aux ingénieurs de veiller à ce que cela ne se reproduise pas. Survint le coup d'Etat de 1851 et l'exécution de la décision ministérielle fut suspendue. L'administration se départit de son ancienne rigueur et toléra des plantations qui parurent alors inoffensives.

La vie blésoise suivait son cours. Durant la foire de Blois du 25 août, des courses étaient organisées dans le champ de manœuvre converti en hippodrome. Le maire, dans le rapport du 11 février 1854, rend compte des fêtes. *"Pour la première fois (en 1852), notre ville a été le théâtre d'une grande solennité hippique. La Boire s'est trouvée tout à coup transformée en un hippodrome magnifique et toutes les populations de la contrée accourues en foule, ont eu pendant deux jours le spectacle de belles courses."* Cela dura jusqu'en 1866, date à laquelle l'hippodrome de la Bouillie fut bouleversé par la crue du 29 septembre. Les courses durent être déplacées dans la prairie au-dessous de Saint-Gervais où elles eurent lieu jusqu'en 1869[44].




**L'hippodrome en 1855,**
Extrait du plan de Blois par le voyer de la Ville.
AMB 2 Fi 4-010

[41] *Cf. J., Notes relatives aux crues de 1846, 1856, 1866. A.DDE.*
*Eugène Riffault, La Municipalité de Blois, 1850-1870. Blois, 1878.*
[42] *Le Service Spécial de la Loire a été créé en 1840 pour perfectionner la navigation et protéger les riverains contre les inondations.*
[43] *AD 41 3S 159.*
[44] *Eugène Riffault, op. cité*

**Carte de la crue de 1856** dressée par Joscias Soyer en 1904. A.DDE

Au cours de l'année 1856, les eaux passèrent trois fois sur le déversoir. La crue du 3 juin dépassa en ampleur celle de 1846[45] . Les eaux atteignirent 7 m 20 à l'échelle amont du pont de Blois, un niveau jamais atteint.

Eugène Riffault dénombra 641 maisons inondées dans le faubourg de Vienne, 122 dans le val de Bas-Rivière ; les quartiers bas de la ville furent aussi touchés, les eaux refluèrent par les égouts.

**L'organisation de la lutte contre la crue par le maire Eugène Riffault**

"... C'est ainsi que commença la nuit du 2 au 3. Atelier quai de l'Hôpital, autre à l'octroi de Saint-Gervais, autre encore à la levée de l'Eperon et sur la route de Saint-Dyé, tous travaillant ardemment, malgré l'obscurité qui était profonde et malgré le danger que la nuit peut toujours cacher sous les pas des travailleurs.

Jusqu'à une heure du matin, la hausse avait été peu sensible ; l'échelle alors marquait 6 m 53 ; quand tout à coup une baisse rapide se manifesta ; elle fut en quelques instants de 30 centimètres. Il était évident qu'une des levées en amont venait de se rompre, mais laquelle, était-ce ? Montlivault ou Ménars ? De quel côté fallait-il porter des secours ? Le doute ne fut pas de longue durée. Des bruits sinistres partirent du fleuve. C'étaient des bois de marine, des bateaux-chalands, des poinçons et autres objets de toute nature qui venaient, entiers, se broyer sur les deux premières piles du pont, et qu'on reconnut comme provenant du Petit-Pré, ainsi que des habitations situées à l'extrémité du Bourg-Saint-Jean. Le cataclysme de 1846 s'était renouvelé, et le Bourg-Saint-Jean était abîmé sous les eaux torrentielles qui s'étaient fait jour à travers une des levées de la rive droite. "

Le lendemain, la lutte continua, le fleuve atteignit 7 m 20. La Loire était étale...

" La baisse commença ; mais en quelques instants elle fut telle qu'il était évident qu'une autre rupture de levée avait eu lieu en amont. C'était la levée de Montlivault. Défendue par les ouvrages des habitants des communes voisines qui, la veille, l'avaient pourtant fortifiée de 1500 sacs de terre, elle venait de rompre ; et dès lors il était certain, qu'une immense avalanche venait fondre, par la vallée du Cosson, sur les derrières de Vienne. Vienne allait être perdu !

[45] *Cf. Eugène Riffault, op. cité. Eugène Riffault était alors maire de Blois, il raconte par le détail le déroulement de la crue et les mesures qu'il prit.*

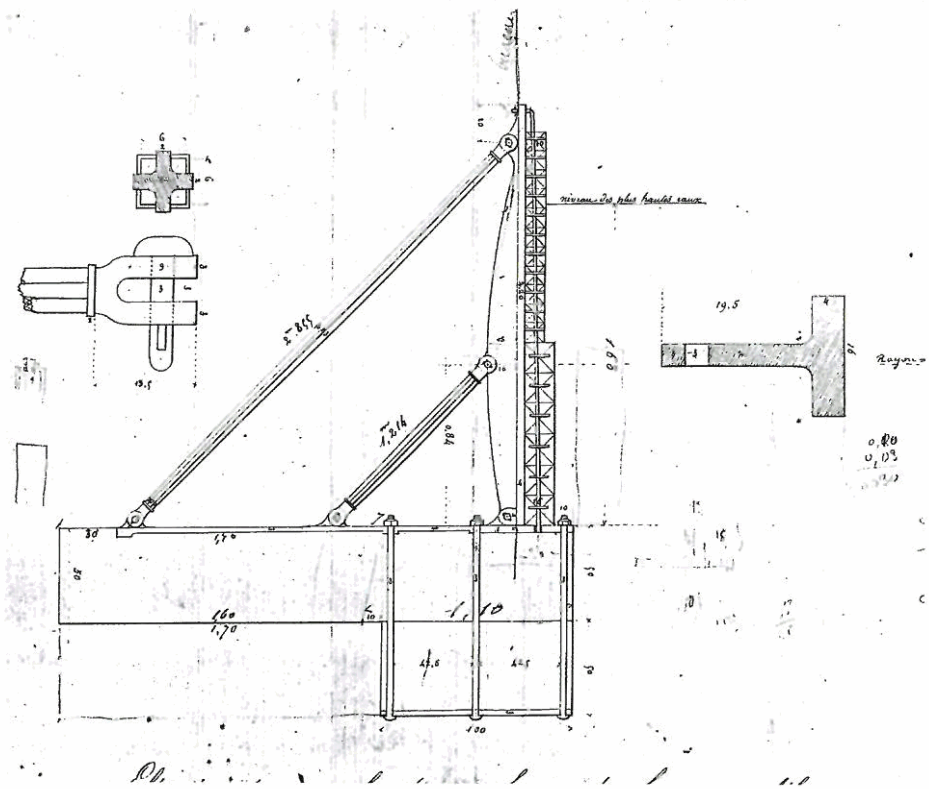
L'Empereur voulut se rendre compte par lui-même du désastre. Il vint à Blois et se fit conduire avenue de Saint-Gervais, accompagné du préfet, M. de Soubeyran, de M. le général Niel, et du maire. Sa Majesté remit au préfet 20 000 F de sa cassette particulière. Il promit une aide aux villes qui entreprendraient des travaux propres à les garantir des inondations.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Loir-et-Cher dressèrent un projet de travaux de défense qui furent entrepris immédiatement : digue de la Tillière, parapets du quai de l'Hôpital et de la levée de Chailles. Le déversoir de Saint-Gervais fut prolongé : en 1850, il passa de 200 mètres à 400 mètres, et à 500 mètres, en 1863.

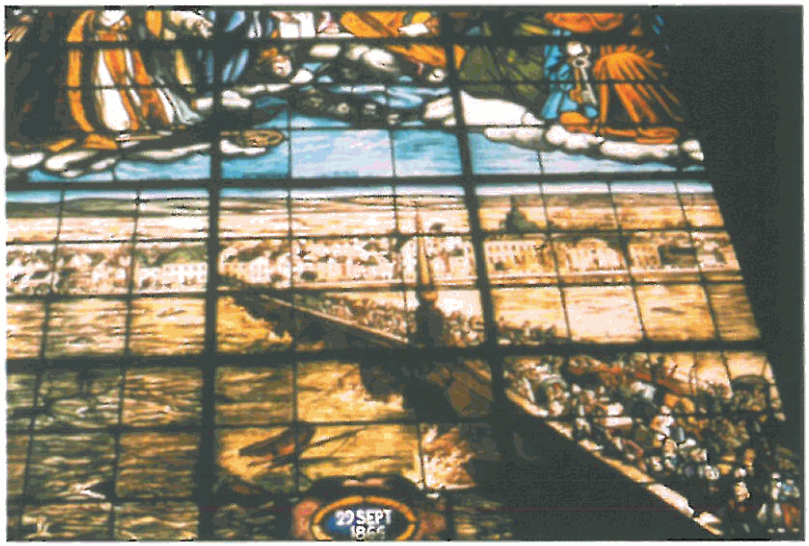
D'autres travaux suivirent rive droite : banquette sur la levée des Tuileries et le port Vieux, mur d'étanchement le long du quai Saint-Jean avec construction du nouveau mail, égouts, aqueduc collecteur. Ils étaient terminés en août 1863. Rive gauche, furent entrepris le remblaiement de la levée de l'Eperon, la fortification de la chaussée des ponts Chartrains entre la levée de l'Eperon et celle des Acacias; et encore le relèvement de la levée des Acacias jusqu'à 0,60 mètre a dessus de la dernière crue, la prolongation de la même levée. Tout fut réorganisé: préparation du matériel, des batardeaux...

Des travaux aux parapets en maçonnerie pour remplacer les banquettes en terre sur la levée de Chailles jusqu'au Colombier furent exécutées au cours de l'année 1863. Après cette crue, la levée des Pingres ne fut pas rétablie.

Troisième crue plus que centennale en vingt ans, la crue de septembre 1866 mit à l'épreuve les nouveaux ouvrages. Cette fois la ville basse et Vienne furent épargnées. En remerciement, les habitants de cette paroisse offrirent en ex-voto un vitrail représentant la crue, que l'on peut encore voir dans l'église Saint-Saturnin.



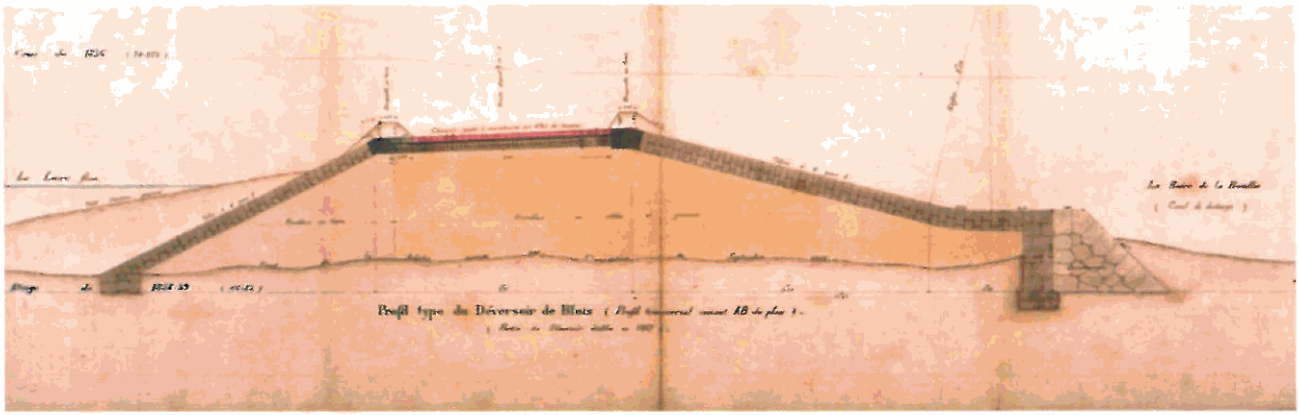
**Élévation du barrage mobile** pour la fermeture de la route Impériale N° 196 vers le bureau de l'octroi de St Gervais, 1861. AD 41 3 S 331




**Le faubourg de Vienne sauvé de l'inondation en 1866.** Ex-voto, église Saint-Saturnin. Cl. J.M. Lorain

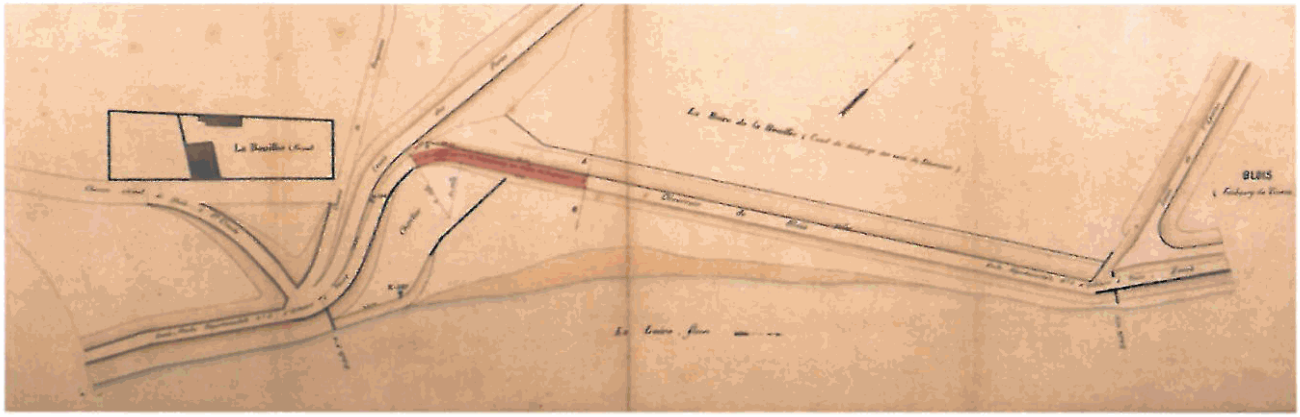
## Le prolongement du déversoir

La tête du déversoir de la Bouillie, à l'angle de la levée de la Loire et de la levée des Parcs, avait été emportée sur 90 mètres de long. Le déversoir fut reconstruit en 1867 et sa longueur portée de 320 à 418 mètres.




**Profil du déchargeoir en 1867**
Le niveau de la crue de 1856 est ici figuré ainsi que le fond de la brèche de 1866. AD 41 3 S 352

L'ouvrage, plus massif qu'en 1805, fait une trentaine de mètres de largeur. Il repose de part et d'autre sur des semelles. La maçonnerie est soignée, elle est faite d'un double arrangement de pierres. On note la forme particulièrement travaillée de la pente avale, destinée à accompagner la lame d'eau lors du fonctionnement de l'ouvrage




**Les travaux au déchargeoir en 1867 et son allongement en amont**. AD 41 3 S 352

Des travaux complémentaires furent entrepris : banquette de la levée des Tuileries refaite en maçonnerie, nouvel aqueduc collecteur du quai du Département, entre la rue du Port-Vieux et la rue Boesnier, murs de soutènement du quai Saint-Jean et du Mail surélevés à 70 centimètres au-dessus de la crue de 1856, parapets. En 1874-1875, fut édifiée la levée syndicale de Bas Rivière. On rasa la moitié aval de la levée des Parcs. Ainsi les eaux pouvaient se répandre sans obstacle dans la vallée du Cosson et remonter lentement dans le val de Saint-Claude.

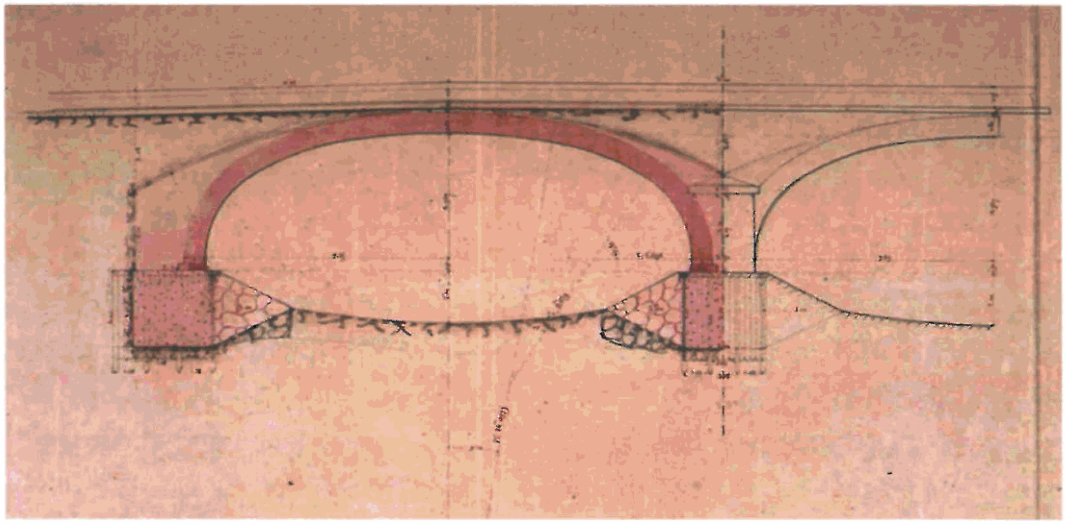
Au niveau du bassin de la Loire, les crues de 1846,1856 et 1866 entraînèrent une remise en question générale du dispositif de protection contre les inondations. Un programme de 19 déversoirs fut proposé par l'ingénieur Comoy (dont 7 seulement seront construits). Pour le Loir-et-Cher, commencèrent les études du déversoir d'Avaray et celui de Montlivault, juste en amont de la Bouillie, qui fut établi là où la levée avait crevé, tant en 1846 qu'en 1856. Sa construction sera entreprise de 1881 à 1891[46].

Localement, certains problèmes n'étaient cependant toujours pas réglés : les plantations dans la Boire, les ponts Châtrés.

## L'affaire Rozières

Le déversoir était toujours planté de peupliers. Les ingénieurs, décidés à réagir, firent dresser procès-verbal le 25 juillet 1856 constatant qu'au lieu-dit la Boire, Mme de Rozières, héritière de Jean-Marie Pardessus, avait relevé, rehaussé divers pieds d'arbres plantés dans le terrain et qui avaient été couchés par l'inondation. Ils rappelaient la fonction du déversoir, qui est d'abaisser le niveau des grandes crues au droit de la Ville et de Vienne, et la servitude dont elle était chargée. La propriétaire devait procéder à l'arrachage des arbres dans un délai de huit jours. Comme leurs prédécesseurs, ils s'appuyaient juridiquement sur les articles 10 à 15 du titre II de l'arrêt de 1783 qui interdit toute plantation non autorisée entre les levées, dans le lit de la Loire. Le 27 mars 1857, cependant, le Conseil de la Préfecture sursit à cette décision déclarant que l'arrêt de 1783 ne s'appliquait pas à la Boire qui n'était ni île, chantier, grève ni accolin. Ce que confirma le Conseil des Ponts et Chaussées.

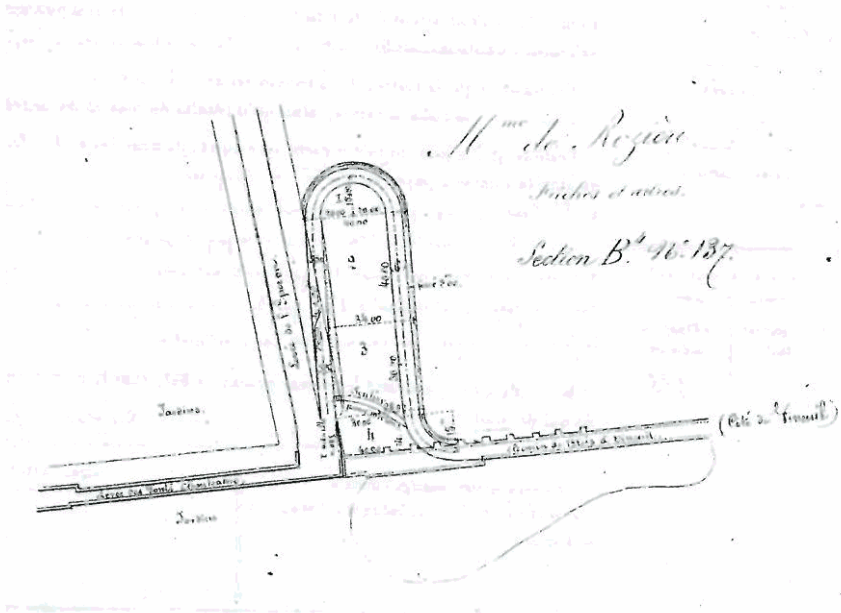
[46] *Denis Groené, La Construction du déversoir de Montlivault (Loir-et-Cher)*



**Plan d'une arche pour les ponts Châtrés, 1859**, AD 41 1029

## L'arasement des ponts Chartrains

Les ponts Châtrés, le plus souvent dénommés au XIXe siècle ponts Chartrains, sans grande importance économique, formaient aussi obstacle. En 1848, l'ingénieur Floucaud avait demandé à l'administration, en rapport avec les travaux des banquettes et la question de l'augmentation du débouché des crues au niveau de Blois, de percer




**Raccordement des ponts Châtrés avec la levée de l'Eperon.**
Plan dressé le 31 mai 1869 par le conducteur des Ponts et Chaussées Durant. AD 41 3 S 115

de nouvelles arches à travers la chaussée des ponts Chartrains. Les eaux franchissant le déversoir s'écouleraient librement et réduiraient le gonflement produit par l'insuffisance du pont de Blois. Un projet de construction de trois arches, plus larges, fut étudié en 1859 par Jollois ingénieur ordinaire et Kornprost ingénieur en chef.

Dans une note écrite en 1904, le sous-ingénieur Soyer[47] apporte des éléments précis sur cette série d'ouvrages : la section qui traversait du canal de décharge, entre les levées de l'Eperon et des Parcs, avait une longueur de 310 m 50, elle était composée de 19 arches présentant un débouché linéaire de 102 m 85, reliées par des parties en maçonnerie pleine. Ce débouché était insuffisant, à tel point que pendant les grandes crues de 1856 et de 1866, la différence de niveau de l'amont à l'aval des ponts, qui était de 0, 90 m, occasionnait un remous. En juin 1856, les arches, qui étaient en assez médiocre état, avaient résisté à la pression de l'eau, sauf une, mais les maçonneries intermédiaires avaient été emportées sur une longueur de 105 mètres.

Réparés en 1856 et renversés de nouveau par la crue de 1866, les ponts Châtrés, dans la traversée de la Boire de la Bouillie, furent démolis et définitivement rasés au niveau du sol en 1867-68.

Un glacis a été construit sur leur emplacement pour assurer la communication avec la partie de ces ponts qui a été conservée. Ce chemin en remplacement rattrape la levée par une pente.

## L'alerte de 1872

La crue de 1872 fut étroitement surveillée. L'ingénieur en chef Bonnet installa à l'hôtel d'Angleterre, près de l'entrée du pont, dans une chambre donnant sur la Loire, entouré d'un employé et de l'ingénieur ordinaire Partiot[48]. Le préfet, le maire, le commandant de gendarmerie lui rendirent visite.
On annonçait à Blois une crue ne devant pas dépasser le sommet du déversoir de la Bouillie de plus de 70 cm. Pensant qu'il était possible de préserver le val de l'inondation, on construisit une banquette sur la crête du déversoir durant la nuit du 22 au 23 octobre par un temps affreux. Mais l'eau continua à monter et le 23, à 2 heures du matin, la banquette céda lentement. Vers 3 heures et demie, elle avait entièrement disparu. L'eau s'écoulait librement dans la vallée. On observa des filtrations sous la levée du quai entre l'auberge de la Creusille et la maison de Mme veuve Lerouge, également à l'origine de la levée de l'Eperon.

Les eaux franchirent le déversoir de Saint-Gervais. Un service de passage en bateau de Vienne au coteau de Saint-Gervais fut organisé, constitué d'une équipe de deux cantonniers, sept mariniers et du conducteur du Service de la Loire. Les sieurs Rabier, chef-baliseur, et Bridier, chef-cantonnier de la Loire, sauvèrent deux personnes qui allaient se noyer. Fut demandée la médaille d'argent de 1e classe pour le premier, celle de 2e classe pour le second. Les bateaux cessèrent leur service le 25 octobre au matin, les eaux ayant baissé. Deux charrettes les remplacèrent sans aucun danger.

[47] *Joscias Soyer, Note sur les Ponts Chartrains ou Ponts Châtrés, 8 avril 1904.*
*Alexandre Dupré, " Les ponts Châtrés et Saint Michel les Blois ", MSAHO, 1876, t. 15. L'auteur décrit ces ouvrages, avant leur destruction imminente, après les avoir étudiés de visu.*
[48] *auteur du rapport*

**L'arrivée de la crue**

*Je me trouvais à la Croix des Pêcheurs, regardant les travailleurs qui élevaient une banquette de terre sur le déversoir du coté de la Boire, et je vis l'eau se frayer d'abord en un point, un léger passage, l'élargir assez rapidement, couler ainsi le long du talus en cet endroit, briser d'autres points successivement, et finalement se déverser sur toute la largeur de la Boire ; mais cela ne fut pas le fait d'un instant…*
*Voyant ainsi combien était lente la progression de l'inondation, j'ai gagné les levées par la route de St Gervais près de l'octroi ; j'y étais avec Léon Massé. Celui-ci ennuyé d'attendre le passage de l'eau sur la route, me propose d'aller jusqu'au Cosson pour juger de la hauteur qu'il avait atteinte. Je le suivis ; fort heureusement pour lui, car les eaux ayant rencontré à la suite de la Boire un terrain plat et sans excavations, avaient progressé plus rapidement et coupaient déjà la route quand nous sommes revenus sur nos pas ; connaissant bien les lieux, j'ai fait un détour et devancé l'inondation.*

Arthur Trouëssart, architecte et érudit

Les digues de la Loire avaient bien résisté dans le département de Loir-et-Cher. Et l'ingénieur, assez satisfait, conclut : *" Cette crue a démontré qu'il fallait consolider les levées en quelques points et que les terrains inondés par remous ou par le déversoir n'avaient guère à souffrir de leur submersion. La Loire leur a apporté un limon qui sera une source de richesse, et de pareilles crues seraient une source de prospérité pour le pays si l'on renforce les levées. Si l'on établit des déversoirs pour les garantir et pour réduire la hauteur des crues, la vallée de la Loire n'aura plus rarement à craindre des inondations ".*

# 5. La politique de prévention des crues

En 1846, le chemin de fer arrivait à Blois, en 1851, il était à Nantes. Il faisait désormais figure de moyen de transport de l'avenir. Le trafic par eau ne cessait de décliner. La navigation n'était plus à l'ordre du jour. Le Service de la Loire avait désormais pour objectif principal la lutte contre les inondations.

## L'affaire Rozières

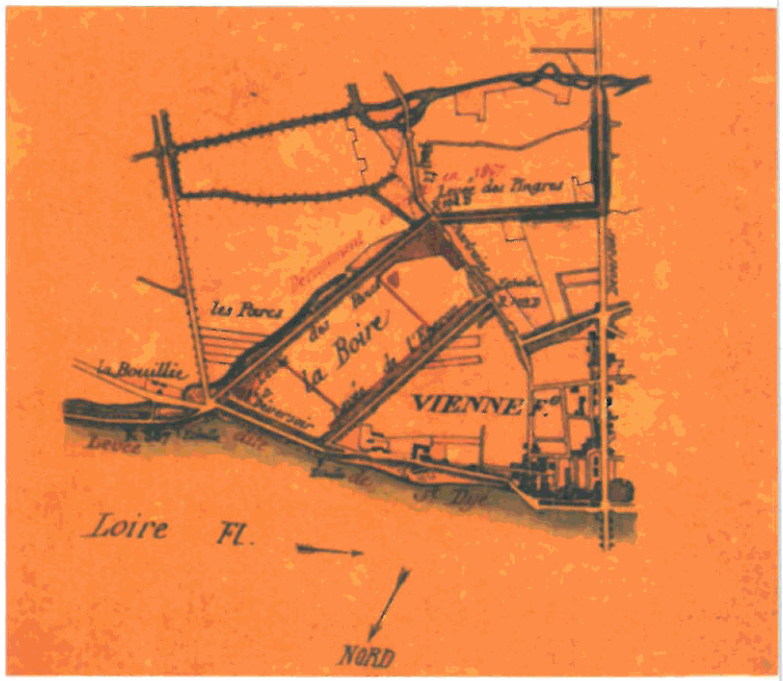
La résistance des intérêts particuliers à la sécurité générale restait toujours aussi forte.

Après échéance du bail, la garnison continuait à manœuvrer sur le terrain de la Boire sans que Mme de Rozières n'en perçut le loyer, malgré ses réclamations. Le 14 mai 1874, un nouveau bail fut signé. La Ville abandonnait le droit d'extraction du sable et prenait à sa charge celui du pacage à cause du trouble dû à la présence des militaires.

L'affaire repartit, et la bataille de procédures. Les ingénieurs demandaient la remise en vigueur de l'arrêté préfectoral du 11 mai 1850 qui ordonnait l'enlèvement de tous les obstacles. Ils s'en référaient aux lois des 12-20 août 1790 et à l'arrêté du 19 ventôse de l'an VI. Une décision ministérielle intervint le 9 avril 1874. Il s'agissait à nouveau de rétablir le droit de l'administration dans la Boire en tant qu'ancien bras de la Loire, servant aux passages des eaux lors des crues. Les propriétaires étaient donc assujettis à cette servitude et à l'arrêt de 1783. Le procès-verbal dressé le 23 novembre 1877 fait état *"qu'à cette date, les plantations faites sans autorisation dans la Boire de la Bouillie n'avaient pas été détruites"*.

Mme de Rozières ne voulut pas obtempérer et continua à défendre ses intérêts. Sa propriété ne rentrait pas dans les dépendances du lit de la Loire désigné par l'arrêté précité pour les terres de chantiers, grève, plages et accolins ; elle n'était pas surmontée par les crues ordinaires. Mme de Rozières fut confortée par le Conseil de Préfecture de Loir-et-Cher, le 21 avril 1878, qui n'admit pas que le lit du canal de la Bouillie tombât sous l'application de l'arrêt du 23 juillet 1783.

Le ministre des Travaux Publics demanda l'arbitrage du Conseil d'Etat. En vue de ce pourvoi, Joscias Soyer, conducteur du Service de la Loire à Blois, fut chargé d'établir une notice historique sur le déversoir[49] . Il fit pour cela des multiples recherches non seulement sur l'ouvrage mais aussi sur les levées et les principales crues. Il reprenait la théorie de Louis de la Saussaye[50] disant que Vienne avait été une île et que le canal de la Bouillie était un ancien bras de la Loire. Il utilisait les ressources de l'étymologie : Vienne venant du Celte Even, d'où en latin Evenna, la rivière ; le lieu-dit d'Aigrefins, de Aiguesfines dans les vieux textes dérivant de Aqua fines, à la limite de l'eau ; et surtout Boire, mot typiquement ligérien, employé par les mariniers, qui servait à désigner un bras colmaté accessible aux eaux seulement en temps de crue.




**Plan joint au dossier de pourvoi devant le Conseil d'Etat, 1878**
En rouge les limites des plantations. A.DDE

[49] *Notice historique sur le déversoir de la Bouillie à Blois. Notes sur les principales crues de la Loire. 23 avril 1878.*
[50] *L. de la Saussaye, "Essai sur l'origine de Blois et ses accroissements jusqu'au Xe siècle" (1833)*

Ce travail fut repris à son compte par l'ingénieur ordinaire Heude (8 mai 1878), visé par l'ingénieur en chef à Orléans Sainjon (24 mai 1878). Cette notice fut envoyée au Conseil d'Etat.

Aux yeux des Ponts et Chaussées, si les articles de 1783 n'étaient pas applicables au canal de la Bouillie, les propriétaires pourraient à leur gré, par des plantations nouvelles et serrées, obstruer le canal de fuite et freiner considérablement l'écoulement des crues. Les conséquences pourraient être dramatiques et pourraient favoriser la rupture des digues protégeant le faubourg de Vienne.

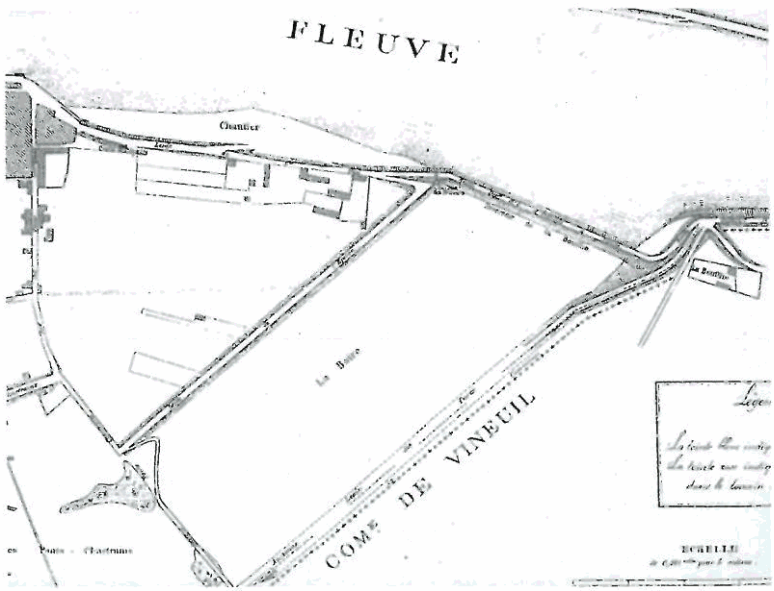
Le 26 décembre 1879, le Conseil d'Etat débouta l'administration déclarant que ces terrains ne tombaient pas sous le coup de l'ordonnance de 1783, que le déversoir n'était pas une dépendance de la Loire et que les propriétaires en disposaient.
Cette démarche n'avait pas plus rencontré de succès que celle de 1857.
Restait une seule solution aux ingénieurs : pousser la Ville à acheter.

## L'achat de la Boire par la Ville.

À l'expiration du bail, le sénateur de Rozières, héritier de la Boire, voulut rentrer en possession de son terrain pour le 1er avril 1880. Après de multiples tractations, la Ville lui proposa un prix d'acquisition fixé à 15 000 F. Cet achat était rendu possible par une subvention de l'Etat de 8300 F. (décision ministérielle du 11 janvier 1881), accordée à la seule condition que la ville se soumette aux prescriptions de l'arrêt de 1783 et prenne l'engagement de ne faire dans la Boire aucune plantation de quelque nature que ce soit. L'acte fut signé le 12 octobre 1880[51] .

Il n'empêche que le 11 septembre suivant, le maire demandait au préfet si les jeunes arbres plantés le long de la levée de l'Eperon, non abattus par M. de Rozières et qu'il ne croyait pas nuisible quant à présent pouvaient être conservés.

Mais une deuxième question agitait l'opinion publique.




**Extrait du plan de Blois de Bardet, 1885,**
AMB 1 Fi 4-054

[51] *Vente de la Boire, 12 octobre 1880. AD 41 3E 10 3573*

## Les banquettes

La question avait déjà été soulevée en 1841. C'était à l'époque un problème de route. Les habitants de Maslives et de Huisseau-sur-Cosson avaient envoyé une pétition au préfet pour réclamer l'établissement de garde-corps sur le déversoir pour opposer un obstacle *"à la déviation des voitures"*. Sollicité, l'ingénieur Guichard avait donné un avis négatif. Effectivement aucune borne ni aucun moyen d'arrêt n'existaient. Cet état se justifiait entièrement, comme le montrait l'échouage d'un train de bois lors de la dernière crue. Si de tels obstacles s'étaient trouvés là, que serait-il arrivé aux maçonneries ? Il fut toutefois donné l'ordre de placer des dépôts de sable de chaque côté de la chaussée, à intervalles plus ou moins rapprochés. L'ingénieur s'engageait à les disposer en forme de banquettes.

En 1843, le projet de garde-corps mobile fut réexaminé. Il s'agissait d'un système pour faire tourner chaque montant à soutenir la main-courante autour d'un axe, système composé du montant vertical et d'une tige inclinée pour le contrebouter, réunis par un axe horizontal tournant dans deux tourillons scellés dans les pierres de taille de l'arête du déversoir. La dépense fut jugée hors de proportion. Il n'était arrivé aucun accident depuis quatre ans. Pour plus de garantie, le bourrelet pouvait être rendu continu, à quoi le préfet donna son autorisation, le 26 décembre 1843.

Après la crue de 1866, une enquête fut ouverte sur les travaux de défense à exécuter. Fallait-il équiper les levées de garde et le déversoir de banquettes comme il avait été fait le long du fleuve ?

Des protestations s'élevèrent contre la suppression des levées des Parcs et des Pingres. En 1869, les ingénieurs proposèrent d'établir à la place de ces levées une banquette de 1m 30 de hauteur. La guerre empêcha toute exécution[52] .

Avec la crue de 1872, les banquettes recommencèrent à être d'actualité. Un projet fut présenté en avril 1875 avec une banquette d'une hauteur capable de défendre le val de Vineuil, Saint-Claude, Montlivault contre les crues de 5 à 6 m à l'échelle principale de Blois (aval du pont).

Une nouvelle décision ministérielle, le 3 août 1875, tout en approuvant ce projet prescrivit d'abaisser la banquette de 0 m 50. Les ingénieurs répondirent, dans leur rapport du 30 décembre 1875, que cet abaissement ôtait toute efficacité aux travaux et qu'il était plus adéquat de remplacer les banquettes dans le val par une banquette surmontant le déversoir de Blois, analogue à celles qui étaient projetées pour les déversoirs de Montlivault et d'Avaray ; elle serait arasée à la hauteur des crues de 5 m 50. Le projet montait à 22000 F. Il fut rejeté par décision ministérielle le 8 juin 1877, disant que le déversoir avait déjà été exhaussé *"au-delà peut-être de ce qui eût été convenable pour le libre écoulement des plus grandes eaux"*; qu'on ne pouvait l'exhausser davantage *"sans risque de compromettre la sécurité acquise, au prix de travaux dispendieux, pour la ville de Blois."*

En 1879, sur l'instance de plusieurs propriétaires et du Conseil général, l'affaire fut relancée, de nouveaux projets établis par les ingénieurs. Le 15 janvier 1881, une décision ministérielle prescrivit de dresser un avant-projet de construction d'une banquette sur le déversoir.

Les ingénieurs présentèrent cet avant-projet pour garantir le val des crues ne dépassant pas 5 m 50. Il fut soumis à enquête publique. Les réactions furent vives, les journaux firent campagne[53] . L'opposition d'intérêts entre les deux rives, entre citadins et propriétaires du val, resurgit. Les communes de Saint-Claude, Vineuil, Saint-Gervais et Candé se déclarèrent favorables au projet, Chailles et de Blois contre. Cette dernière mettait en avant le fait que ces travaux étaient de nature à compromettre les

[52] *Déversoir de la Bouillie à Blois. Exhaussement de la banquette en terre. Rapport de l'ingénieur, 13 janvier 1908*
[53] *Le Journal de Loir-et-Cher, mai 1881. Copie de Trouëssart.*

intérêts et la sécurité de la ville. Elle craignait que la banquette ait pour effet de surélever le niveau de la crue dans la traversée de Blois et d'augmenter les infiltrations dans les caves. L'enquête recueillit la protestation de 736 propriétaires ou locataires de maisons, la plupart de Blois.

Pour l'ingénieur Heude, ces arguments n'étaient pas fondés. La banquette ne devait retenir que les eaux des crues inférieures à 5 m 50 et devait disparaître lorsque les eaux dépasseraient cette cote. Aussitôt le déversoir fonctionnerait comme par le passé. Les levées n'avaient connu de brèches que lorsque la Loire dépassait 6 m 25 à l'échelle amont du pont. Toutefois en raison de l'émotion suscitée dans la ville, il proposa de ne pas donner suite au projet.

Par décision du 23 janvier 1882, M. le Ministre annula tout projet : l'établissement de banquettes dans le val serait sans action sur la partie située en aval du déversoir de Saint-Gervais et n'empêcherait par l'inondation du val en amont par remous du Cosson ; l'établissement d'une banquette sur le déversoir devait être retiré en raison des oppositions considérables révélées par les enquêtes.

La banquette sur le déversoir allait cependant devenir réalité. En 1843, le déversoir était donc garni, des deux côtés, de tas de sable alignés laissant entre eux un espace vide double. La route était ainsi *"parfaitement dessinée et d'un aspect assez rassurant."* En 1908, l'ingénieur en chef de Blois raconte qu'entre-temps les populations intéressées avaient pris l'habitude, à chaque menace de crue, de boucher les saignées de la banquette aval assurant la sécurité de la circulation. L'administration maintint ensuite la continuité de cette banquette, qu'on finit par considérer comme un organe de protection du val. Maintenant, constate-t-il, elle est entretenue comme telle avec le relief de 0 m 50 d'une banquette ordinaire. Sans qu'il n'y ait jamais eu d'autorisation, le déversoir est muni d'une banquette mobile. L'expérience de la crue de 1907 a montré que malgré quelques suintements, le val a été protégé jusqu'à une hauteur d'eau de 5 m 14.

## Les déversoirs de Montlivault et d'Avaray

Un autre changement était aussi intervenu : la construction de deux nouveaux déversoirs en amont, Avaray, rive droite, et Montlivault, rive gauche juste en amont de la Bouillie. Tous les deux faisaient partie du plan d'ensemble décidé, après la crue de 1866, par l'ingénieur Comoy et la Commission des inondations. Le déversoir de Montlivault fut l'objet de plusieurs projets à partir de 1868, mais les travaux ne furent entrepris qu'en 1888 jusqu'en février 1891[54]. Il n'a jamais servi, mais fonctionnerait en cas de crue exceptionnelle, semblable à celle de 1856. Il est réglé à 6 m 30 au-dessus de l'étiage, il mesure 400 mètres. Ses eaux rejoindraient les eaux venant du déversoir de la Bouillie.

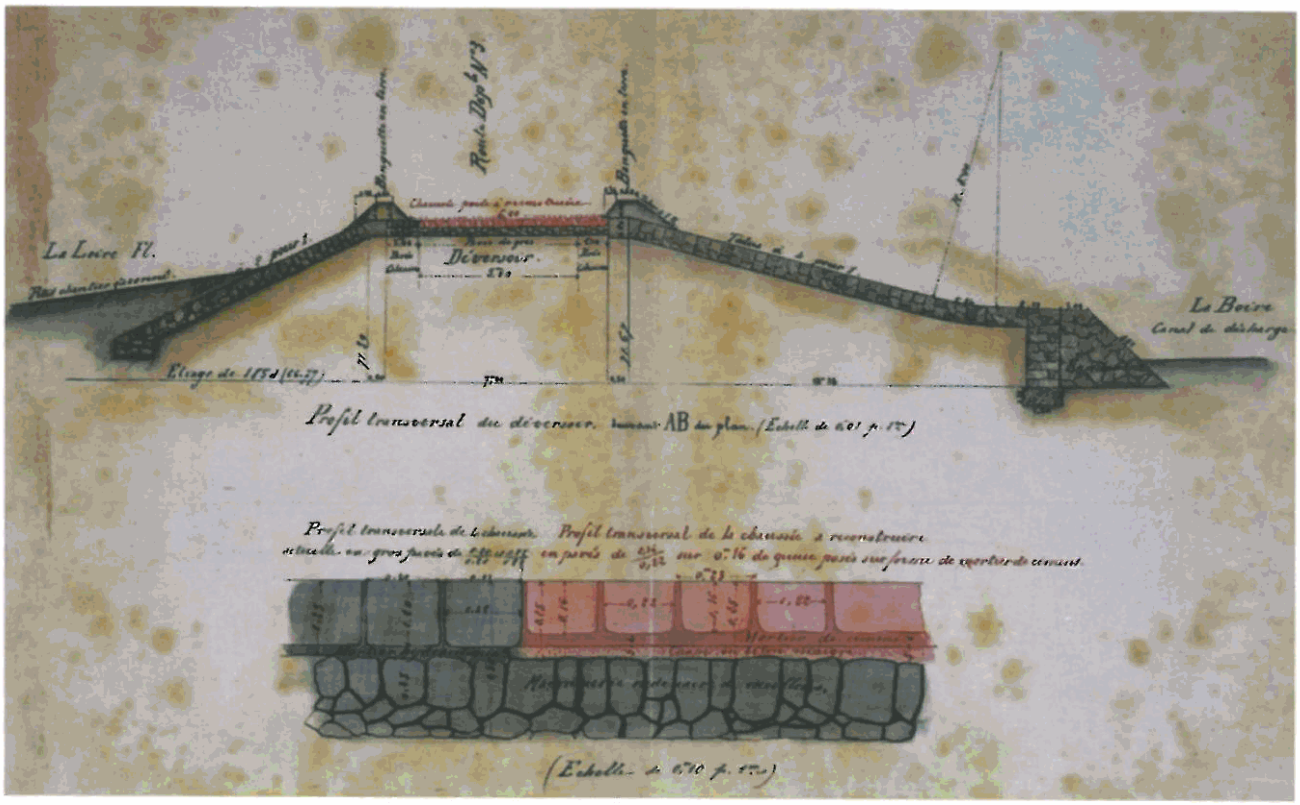
## Les travaux au déversoir en 1890 et 1905

En 1890, la réfection d'une partie de la chaussée pavée est entreprise : 320 mètres correspondant à la longueur du déversoir avant son allongement vers l'amont après 1866. Le pavé n'avait jamais été réparé depuis sa construction en1839.

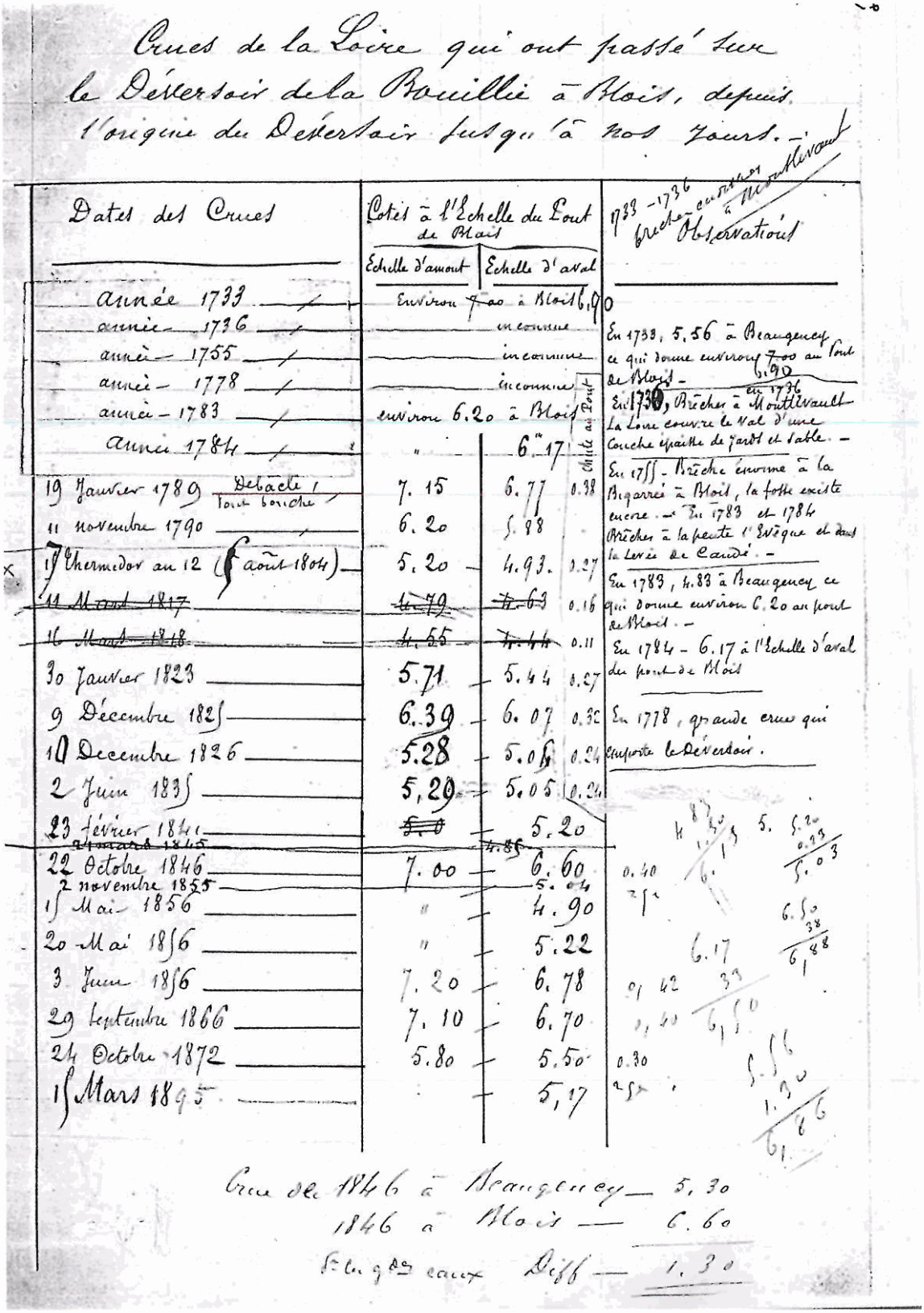
En 1905, c'est la partie non refaite en 1890 que l'on reconstruit[55].

[54] *Denis Groené, La construction du déversoir de Montlivault (Loir-et-Cher), octobre 2000.*
[55] *AD 41 3 S 333*

**Canal de décharge du déversoir de Blois, fin XIXe siècle**. A.DDE




**Déversoir de 1890**. L'ouvrage n'a pas évolué depuis 1867. AD 41 3 S 333



Crues de la Loire qui ont passé sur le Déversoir de la Bouillie à Blois, depuis l'origine du Déversoir jusqu'à nos jours. –

| Dates des Crues | Cotes à l'Echelle du Pont de Blois — Echelle d'amont | Echelle d'aval | Chute au Pont |
|---|---|---|---|
| année 1733 | Environ 7.00 à Blois | 6.90 | |
| année 1736 | inconnue | | |
| année 1755 | inconnue | | |
| année 1778 | inconnue | | |
| année 1783 | environ 6.20 à Blois | | |
| année 1784 | " | 6.17 | |
| 19 Janvier 1789 Débâcle / Tout bouché | 7.15 | 6.77 | 0.38 |
| 11 novembre 1790 | 6.20 | 5.88 | |
| 17 Thermidor an 12 (5 août 1804) | 5.20 | 4.93 | 0.27 |
| ~~11 Mars 1817~~ | ~~4.79~~ | ~~4.63~~ | 0.16 |
| ~~16 Mars 1818~~ | ~~4.55~~ | ~~4.44~~ | 0.11 |
| 30 Janvier 1823 | 5.71 | 5.44 | 0.27 |
| 9 Décembre 1825 | 6.39 | 6.07 | 0.32 |
| 10 Decembre 1826 | 5.28 | 5.04 | 0.24 |
| 2 Juin 1835 | 5,29 | 5.05 | 0.24 |
| 23 février 1841 | ~~5.0~~ | 5.20 | |
| ~~21 mars 1845~~ | | ~~4.85~~ | |
| 22 Octobre 1846 | 7.00 | 6.60 | |
| 2 novembre 1855 | | 5.04 | |
| 15 Mai 1856 | " | 4.90 | |
| 20 Mai 1856 | " | 5.22 | |
| 3 Juin 1856 | 7.20 | 6.78 | |
| 29 Septembre 1866 | 7.10 | 6.70 | |
| 24 Octobre 1872 | 5.80 | 5.50 | |
| 15 Mars 1895 | | 5,17 | |

1733 – 1736 brèche – environ à Montlivault

Observations

En 1733, 5.56 à Beaugency ce qui donne environ 7.00 au Pont de Blois – 6.90

En 1736, Brèche à Montlivault en 1736 La Loire couvre le Val d'une Couche épaisse de Jards et sable. –

En 1755 – Brèche énorme à la Bigarrée à Blois, la fosse existe encore. – En 1783 et 1784 Brèches à la pente l'Evêque et dans la Levée de Candé. –

En 1783, 4.83 à Beaugency ce qui donne environ 6.20 au pont de Blois. –

En 1784 – 6.17 à l'Echelle d'aval du pont de Blois

En 1778, grande crue qui emporte le Déversoir.

4.83 1.30 6.13 5. 5.20 0.33 5.03

0.40 2 5

6.50 38 6,88

6.17 33 6,50

0,42 0,40

0.30 2 5

5.56 1.30 6,86

Crue de 1846 à Beaugency — 5,30
1846 à Blois — 6.60
Sur les gdes eaux Diff — 1,30

**Liste des crues qui ont déversé à la Bouillie jusqu'à la fin du XIXe siècle**
par Joscias Soyer. A.DDE

# 6. Un fleuve surveillé

L e XXe siècle n'a pas connu de crues semblables à celles du XIXe siècle.

Cependant le 3 avril 1902 la cote de la loire atteignit 4m95, l'eau a failli franchir le déversoir.

**Crue du 3 avril 1902,**
" l'eau a failli passer le déversoir ".

En effet, l'eau passe par les différents points bas et circule sur la chaussée. Elle profite d'une interruption de la banquette pour accéder au chemin. On distingue aussi des infiltrations derrière le déversoir.
Les Blésois sont venus nombreux en curieux.

*Document Château de Blois, communiqué par Bruno Guignard.*

Mais la prévention des crues reste la préoccupation.
En 1904, à la demande de l'ingénieur ordinaire, Joscias Soyer rédige une nouvelle notice historique[56]. Sous-ingénieur, il a de l'expérience, il était déjà en activité lors de la crue de 1866, durant laquelle il était chargé de la brèche de la Chaumette (Muides) en tant que *"conducteur auxiliaire"*. Soyer a approfondi ses recherches aux archives départementales. Il rejette désormais la thèse de l'ancien bras de la Loire. Il dresse également les cartes des zones inondées et des brèches lors des crues de 1846 et 1856, ainsi que la situation en 1904.

## La crue de 1907

La crue de la Loire des 19, 20 et 21 octobre 1907 est la dernière du XXe siècle à avoir déversé dans la Boire. On n'en avait pas vu de telle depuis 1872, elle atteignit 5 m 63. Les nombreuses cartes postales et photographies en témoignent, ainsi que les rapports circonstanciés des ingénieurs.

Le déversoir, clef de voûte du système de sécurité de la ville, était surveillé minute par minute. Il commença à être recouvert par les eaux à 5 heures et demie de l'après-midi. La banquette, côté aval, ne fut franchie sur toute la longueur qu'à minuit moins le quart. Formée de terre argileuse, elle continua à résister jusqu'à sa submersion, raconte l'ingénieur qui était présent sur les lieux. Même après, le remous produit par la banquette indiquait qu'elle résistait encore.

La Loire continuait de croître, la Boire de la Bouillie fut rapidement envahie par les eaux qui, quelques heures après, inondèrent le déversoir du chemin de fer de Blois à Saint-Aignan, celui de la route nationale n°156 ainsi que la route départementale n°2 entre Chailles et la levée de la Loire..

La circulation fut interrompue une journée, le 21 octobre. La liaison fut assurée en bateau par le chef cantonnier Vallier et par une autre barque montée par les agents de police et des ouvriers dragueurs de sable. Ces deux bateaux ont participé au sauvetage des occupants des maisons installées dans le déversoir qui, malgré toutes les injonctions des autorités, n'avaient pas évacué

[56] *Joscias Soyer, Note sur le déversoir de la Bouillie et les levées qui endiguent la Loire aux environs de Blois. 1904. Cartes : inondations de 1846 et de 1856, situation en 1904. A.DDE.*

# 6. UN FLEUVE SURVEILLÉ

*"Cette invasion fut si rapide qu'à 3 heures moins le quart lors du passage de la dernière locomotive de cette ligne, dont tout le matériel fut passé en hâte, les eaux s'élevèrent jusqu'au foyer de celle-ci et en éteignirent le feu, la machine ne put se sauver que par son volant de vapeur et s'arrêta quelques mètres après être sortie de du champ d'inondation ".*

leurs habitations en temps utile. Les deux jours suivants, ils furent relayés par des voitures hautes sur roues qui passaient à gué.
Tout fut mis en œuvre pour défendre la ville et spécialement Vienne (barrages à poutrelles, vannes, aqueducs…)

Le maximum fut atteint le 21 à une heure du soir, jusqu'à 4 heures. Le déversoir arrêta de fonctionner le 22 à 6 heures 30 du soir. La durée du fonctionnement a donc été de 42 heures 3/4 du 20 octobre à minuit moins le quart au 22 octobre à 6 heures 45 du soir. L'ingénieur estimait que le déversoir avait peu souffert et qu'il avait bien fonctionné.

8 BLOIS. — Inondation de la Crue (21 octobre 1907), Cascade formée par le Déversement de la Loire

## De fortes infiltrations

Depuis 1907, les eaux de la Loire n'ont plus inondé la Boire.

La crue du 1er janvier 1924 a atteint la cote 5 m 25 sans déverser dans la Boire par suite de l'exhaussement de la banquette du déversoir. Durant cette crue et les suivantes du 22 mai 1926 et du 19 février 1938, sans débordement, les fossés bien entretenus assurèrent une évacuation rapide des eaux du Glacis[57] et du long de la ligne du tramway vers le Cosson.

Mais en 1931, l'attention de l'assemblée municipale est attirée sur une situation nouvelle. *"Un fait d'une extrême gravité s'est produit cette année. Brusquement et par une crue assez faible de 3 m, 92, sans aucun débordement par le déversoir, en dehors de toute crue anormale du Cosson, le 12 mars 1931, une portion considérable du Glacis a été inondée, isolant les habitations, coupant les lignes de tramway, recouvrant la Nationale et atteignant la hauteur de plus d'un mètre dans les parties basses. Il a été en outre constaté*

[57] *Le Glacis par extension désigne la partie comprise entre les ponts Châtrés et la route 156.*

*l'absence pratique d'écoulement à tel point qu'à la date de ce jour, c'est-à-dire plus d'un mois après, l'eau est encore à fleur de terre dans les parties basses en bordure des lignes de tramway. "*

Ce désastre touchait non seulement le Glacis, mais aussi l'intérieur du faubourg de Vienne où les caves, qui avaient toujours résisté aux infiltrations, avaient été cette fois inondées.

Suivant le rapport, la cause en est connue. Depuis 50 ans s'est formé un renard, c'est-à-dire une excavation, en amont du déversoir, à 500 mètres environ sur la commune de Vineuil, dans une propriété privée, à 35 mètres du pied de la levée, au lieu-dit " les Bercillières ". Ce renard a 12 mètres de circonférence. Avec le temps, la situation n'a fait que s'aggraver. L'inondation brusque du Glacis a paru cette année correspondre à un débit du renard de plusieurs dizaines de milliers de $m^3$ par jour.

Si on n'y porte pas remède, expose le rapporteur M. Reibel, une crue prolongée de 5 mètres aboutirait à un véritable désastre à l'intérieur de Vienne. Une étude technique doit être immédiatement lancée. Le Service de la Loire n'y est pas légalement tenu, il est cependant le plus qualifié techniquement pour diriger les travaux. Le maire et les conseillers à l'unanimité lui demandent donc d'intervenir.

Construction du batardeau, avenue de Saint-Gervais
**Exercices d'alerte de 1973 et 2000** - Documents DDE

# Conclusion

Depuis le XVIe siècle, le Canal de Blois devenu le déversoir de la Bouillie a été l'élément clef du système de défense contre les crues de la ville de Blois et du faubourg de Vienne. Il n'a pas été conçu d'un seul trait sur le papier. Il est l'aboutissement de tout un processus d'observations, de réflexions, de luttes. Aussi a-t-il servi d'exemple.

La Loire a déversé dans la Boire pour la dernière fois en 1907. Ce calme ne signifie pas que des crues semblables à celles du XIXe siècle ne peuvent pas se reproduire. L'histoire interrompue du déversoir de la Bouillie peut reprendre. Pour les Blésois, la Boire désigne un quartier, très peu évoquent le canal d'écoulement des eaux des crues. Seuls les exercices d'alerte qui ont lieu régulièrement en Vienne rappellent cette éventualité.

Les ingénieurs et autres responsables continuent cependant de surveiller le fleuve, de faire de nouvelles hypothèses, de proposer des projets pour rendre le déversoir plus opérationnel. C'est à eux que le public adresse ses nouvelles interrogations. Comment fonctionneraient ensemble les déversoirs de la Bouillie, de Montlivault et d'Avaray en cas de crue centennale ? Quelle conséquence peut avoir le creusement du lit de la Loire que l'on constate depuis plusieurs années ? Quand verra-t-on le déversoir de la Bouillie en action ?

**Accolins**, atterrissements reliés à la rive.

**Banquette**, parapet en terre (ou en dur) posé sur la plate-forme des levées pour rehausser l'ouvrage.

**Batardeau ou barrage mobile** : barricade, qu'on édifie aux points d'interruption des levées en cas de crue, destinée à empêcher la pénétration des eaux.

**Brèche**, cassure de la levée provoquée par la poussée des crues.

**Boire**, ancien bras de la Loire asséché, entrecoupé de fosses dormantes, qui n'est accessible à la Loire qu'en cas de hautes eaux.

**Chantier**, berge élevée baignée par le courant, sorte de quai naturel où l'on chargeait autrefois les marchandises.

**Déversoir**, abaissement calculé de la levée pour permettre l'évacuation des eaux de crues à un niveau donné. Déchargeoir, synonyme de déversoir, employé pour les déversoirs anciens.

**Etiage**, niveau ou période des basses eaux.

**Faux-bras**, bras secondaires de la Loire qu'au XIXe siècle, les Ponts et Chaussées entreprennent de barrer pour concentrer le courant dans le chenal principal et assurer ainsi un tirant d'eau aux bateaux.

**Garde-corps**, barrière formant protection des personnes devant un vide.

**Glacis**, surface en pente établie à l'emplacement des ponts Châtrés. Par extension, la partie comprise entre l'emplacement des ponts Châtrés et la route 156.

**Jard ou jarre**, banc de cailloux apportés par la Loire. Matériau utilisé pour les routes et le bâtiment.

**Parement**, face extérieure d'un mur revêtu de pierres de taille.

**Perré**, revêtement en pierre d'un talus pour le protéger de l'érosion.

**Renard**, venue d'eau par infiltration, généralement dans le corps d'une levée

**Varennes**, terres arables de la plaine alluviale de la Loire.

## Mesures linéaires

| | | |
|---|---|---|
| un pouce | = 2,7 cm | |
| un pied | = 32,5 cm | 12 pouces |
| une toise | = 1,94 m | 6 pieds |
| une lieue | = 4,4 km | |

## Monnaies

La livre tournois (abréviation l.) est une unité de compte. Elle se subdivise en 20 sols qui se subdivisent à leur tour en chacun 12 deniers. Les paiements se font en monnaie réelle, en louis d'or, en écus d'argent et en sous de cuivre ou bien en monnaies étrangères ayant cours.
Le franc devint l'unité monétaire légale en 1795 (18 germinal an III). Il avait la valeur de la livre.

# Bibliographie et Sources


DION (Roger), Le Val de Loire. Etude de géographie régionale. 1934.
- Histoire des levées de la Loire, 1961.
GROENE (Denis), La construction du déversoir de Montlivault (Loir et Cher).
LORAIN (Jean-Marie), La Loire à Blois et en Loir-et-Cher, 1981.
- Gazette Société de Sciences Naturelles et d'Archéologie de Loir-et Cher 1985,
1er-2 trimestre n°22.
La Loire. Histoire des protections contre les crues, 1996. Le Préfet, Coordonnateur du Plan Loire Grandeur Nature.

BERGEVIN (Louis) et DUPRE (Alexandre), Histoire de Blois, 1856.
BOISSIERe (Jean) et MICHAUD (Claude), L'Intendance d'Orléans à la fin du XVIIe siècle. Paris CTHS. 1989.
DUFAY (Pierre), " Journaux inédits de Jean Desnoyer, chirurgien à l'hôtel-Dieu de Blois (1689-1728) et d'Isaac Girard pensionnaire à l'hôpital de Blois (1722-1725)"
MSSLLC, t. 23, 1913.
DUPRE (Alexandre), Analyse des anciens registres municipaux de la ville de Blois. 3 vol. manuscrits.
- " Les ponts Chartrains et St Michel les Blois ". MSAHO, 1876, t.15, p. 268
- Mémoires d'un bourgeois aux XVIIe et XVIIIe siècles.
GUIGNARD (Bruno), Blois au fil de la plume, 1999, éd. Hesse.
LESUEUR (Frédéric), " L'Assemblée de Département de Blois et Romorantin et son bureau intermédiaire de 1787 à 1790 ", MSSLLC, t. XX, 1910.
PAYEN (Gérard), Blois, vieilles pierres, riches souvenirs, 1983
PORCHER (R) " Fragments d'un journal blésois ", Revue de Loir-et-Cher n°160 et suivants, avril 1901-1904.
RIFFAULT (Eugène), La Municipalité de Blois, 1850-1870.
SOYER (Jacques), Les voies antiques de l'Orléanais. MSAHO, t.37 1936.
TROUËSSART (Arthur), La Commune de Blois. Copie des registres municipaux
(1517 à 1794)1896.


## Bibliothèque Abbé Grégoire de Blois


Plan de Boyer (1743) RLV 511


## Archives municipales de Blois


**2 H 4**, Affaires entre la Ville et M. Pardessus au sujet de la Boire (1838-1850). Utilisation comme champ de manœuvre militaire. 1 plan.
**5 O 2**, Copie de l'arrêt royal de 1783 (affaire Rozières).
**5 O 6**, Déversoirs de la Bouillie et de St Gervais : dégâts et réparations, 1838-1842
**BB 11**, Registre de délibérations municipales,1584.
**BB 27**, Registre délibérations municipales,1722-1732
**BB 29**, Registre délibération s municipales, 28 juin 1765
**BB 30**, Registre délibérations municipales, 1770-1783
**BB 33**, Registre de délibérations municipales,1788,1789

**2 Fi 4-010**, plan de Blois par Bressler, voyer de la ville, 1855
1 Fi 4-054, plan par Bardet, voyer de la ville, 1885


## Archives départementales de Loir-et-Cher


**Plans**
**225**, Percée de Saint-Gervais, projet d'une nouvelle route Blois-Saint-Dyé par les hauteurs pour éviter déchargeoir. Fin XVIIIe.
**762**, Nouveau chemin de Saint-Dyé à Blois, XVIIIe siècle.
**303**, plan et élévation du pont de Blois commencé en 1717 par Jacques Gabriel.

**Série B**
**1 B 622**, Requête de Nicolas Hesnault, exécuteur des sentences criminelles, 26 février 1694.

**Série C**
**C 19, C 20**, Adjudications des travaux aux Turcies et Levées, XVIII e.
**C 24**, Levée des Pingres,1789-1790. Rapport de l'ingénieur Simon, mémoires des échevins pour obtenir subsides pour l'Atelier de Charité.
**1C 33**, Projet d'une nouvelle route Blois-Saint-Dyé par les hauteurs pour éviter de passer sur déchargeoir, Percée de Saint-Gervais.1767.

**Série E**
**3E 103573**, 12/10/1880, Vente d'un terrain appelé la Boire de la Bouillie par M. de Rozières à la Ville de Blois.
**3E 19812**, Association entre trois marchands au sujet des réparations à faire à la levée qui va du pont de la Bouillie au pont Châtré, 22 février 1602.
**3 E 26802**, Vente par adjudication de la Bouillie, affiche, vente prévue le 13 mai 1810.

**Série H**
**3 H 78**, 1363, mention La Bouillie, banlieue de Blois.

**Série J**
**Archives de Beauregard**
Inventaire
**Liasses 131 à 137** (microfilms)

**Série L**
**L 114,115**, Registres de Délibérations du Directoire : rehaussement du déchargeoir, 1791.

**L 425**, Projet de délibération du Directoire sur les travaux du déchargeoir de la Bouillie.
**L 745**, Rehaussement du déchargeoir. Augmentation sur l'adjudication du déversoir, 11 juin 1793
**L 753**, Turcies et Levées. Département de Loir-et-Cher. Exercice 1791. Ouvrages adjugés à faire au déchargeoir de la Bouillie. Affiche adjudication du déchargeoir 23 mars 1791.
**L 756, 966**, Rehaussement du déchargeoir de La Bouillie, 1791-1792.

**Série O**
**18O6 8**, Négociations entre Jean-Marie Pardessus, le Préfet et la Ville de Blois au sujet de la Boire comme champ de manœuvre. 1838-1850.
**1806 IX12**, Ponts Châtrés, travaux an XII-1816.

**Série S**
**2 S - Routes**
**2 S 120**, Déversoir de Saint-Gervais. Plan reconstruction pont de St Gervais sur le Cosson, 1847. Affiche 1841, interdiction de bâtir dans le déversoir.
**2 S 279**
- Reconstruction du déversoir, 1837.
- Garde-corps pour les voitures, 1841, 1843.

**3 S Voies d'eau**
**3 S 1**, Observations de l'ingénieur en chef sur le déversoir de Saint-Gervais, an 9.
**3 S 109**, Déversoir de la Bouillie, 1848.
**3 S 110**, Autorisation d'une rampe d'accès à la propriété de M. Montenay, 1853.
**3 S 112**, Régularisation de la levée des Pingres.
**3 S 115**, Établissement d'un chemin à l'emplacement des ponts Chartrains, 1869. Achat à Mme de Rozières du terrain nécessaire pour le raccordement du chemin de Blois à Vineuil avec la levée de l'Eperon.
**3 S 159**, Crue du 22 février 1841, PV de délit de grande voirie, train de bois sur déversoir.
**3 S 331**
- Construction d'un barrage mobile sur la route n°156 vers le bureau de l'octroi de Saint-Gervais, 24 août 1861. Plans.
- Projet de canal de dérivation de la Loire aux abords de Blois, 1835. Pont. Plans.

**3 S 333**, Réparations au déversoir, 1905. Profils et plan
**3 S 352**, Crue de 1866, plan déversoir de la Bouillie

**Série W**
**1029 W 134**
- Restauration des ponts Chartrains, 1837-1904.
- Construction de 3 nouvelles arches, 1859.
- Construction d'un chemin à la place des ponts Chartrains, 1860.

**1146 W 8**
- Défense de la ville de Blois contre les inondations. Anciens plans du déversoir de la Bouillie (1790-1850).
- Plan du déchargeoir depuis l'avarie de l'an 12. Réparations déchargeoir, 4 germinal an 13 (25 mars 1805). Plans.
- Rapports, plans réparations déversoir 1823.
- Reconstruction du déversoir (1837-1840).
- Agrandissement du débouché des crues. Projet l'élargissement du déversoir et d'augmentation des ponts Chartrains (1836-1838).
- Projet d'une banquette à établir sur la crête du déversoir, 1874-1882.
- Acquisition de la Boire de la Bouillie par la Ville de Blois, 1880.
- Réfection d'une partie de la chaussée pavée du déversoir de Blois, 1890, d'une autre partie, 1905-1908,

## Archives départementales d'Indre-et-Loire

**C 659**, Etat des Turcies et Levées, 1687-1689.

## Archives nationales

**F14 1198**, Lettre de Règemorte au sujet de la réparation de la brèche faite au déversoir le 8 novembre 1744.
**F14 1200**, Demande de suppression du déchargeoir, 1774.
**F14 1202**, Dommages causés au déversoir par la débâcle du 19 février 1789.

## Archives de la DDE de Loir-et-Cher

**Dossier : la Loire ancienne**
**La Loire . Exutoire du déversoir de la Bouillie.**
- Affaire Rozières, 1857-1880. Actes de procédures.
- Déversoir de la Bouillie, plan 1886.
- Réfection d'une partie de la chaussée pavée, 1890, 1891.
- Note historique sur le déversoir de la Bouillie, avril 1878, par Joscias Soyer.
- Acquisition par la Ville de Blois du canal de fuite du déversoir appelé la Boire de la Bouillie. 1880.
- Notes sur les dommages causés par les inondations de 1846, 1856, 1866, aux levées de défense du faubourg de Vienne, à Blois, par Joscias Soyer, mai 1904.
- Profils en long des levées de défense, du déversoir, 1846, 1856, 1866.
- Notes sur le déversoir, renseignements demandés par l'ingénieur ordinaire le 5 juin 1904, par Joscias Soyer.
- Notes sur les ponts Chartrains ou ponts Châtrés par Joscias Soyer, sous-ingénieur des Ponts-et-Chaussées à Blois.

**Notes sur la défense des digues de Loire. Documents d'archives. S.E.E.E.INFRA. Bourges.**
- Crue du 24 octobre 1872, rapport de l'ingénieur ordinaire.
- Crue du 21 octobre 1907, rapport de l'ingénieur.
- Rapport de l'ingénieur, 24 septembre 1926.

# TABLE DES MATIÈRES


**Introduction** 3

**1 - Le canal de Blois** 9
- Les premiers aménagements 9
- L'utilisation des terres 12
- La menace des grandes crues 15

**2 - La construction du déchargeoir moderne** 17
- Le chemin à travers le canal de Blois 18
- Le tracé neuf de la route de Sologne 19
- Une utilité contestée 20
- La grande misère de la Révolution 21
- Le rehaussement du déchargeoir 24

**3 - Projets et réalisations** 27
- Le Canal de dérivation de la Loire autour de Vienne 28
- Accidents lors de la crue de 1841 30
- La Boire, peupleraie et champ de manœuvre 31
- Dépôt de matériaux 33

**4 - La leçon des grandes crues** 35
- Le prolongement du déversoir 38
- L'affaire Rozières 39
- L'arasement des ponts Chartrains 40
- L'alerte de 1872 41

**5 - La politique de prévention des crues** 43
- L'affaire Rozières 43
- L'achat de la Boire par la Ville 44
- Les banquettes 45
- Les déversoirs de Montlivault et d'Avaray 46
- Les travaux au déversoir en 1890 et 1905 46

**6 – Un fleuve surveillé** 49
- La crue de 1907 49
- De fortes infiltrations 51

**Conclusion** 53

**Glossaire Mesures et monnaies** 55

**Bibliographie et sources** 56

# Remerciements

Je remercie Didier Vivet, de la DDE de Blois, pour l'intérêt qu'il a porté à cette recherche et pour toutes les connaissances qu'il m'a fait partager.
Merci aussi à tous ceux qui ont participé à la réalisation de cette étude :
Mme Anne-Cécile Tizon-Germe, directrice des Archives départementales de Loir-et-Cher, Valérie Caro, ainsi que Thierry Davigny du service photographique.
Alain Guerrier, directeur des Archives municipales de Blois, Bruno Guignard, chargé du fonds ancien de la Bibliothèque Abbé-Grégoire de Blois.
Mme Alain du Pavillon, propriétaire du château de Beauregard.
M. Cabaret, de la DDE, Jean-Marie Lorain, Yves Verré, Jacques de La Garde, Ginette Cadoret et Marie Alchamolac.