

HISTOIRE DE LA LEVÉE DITE DE SAVENNIERES (2^e PARTIE)

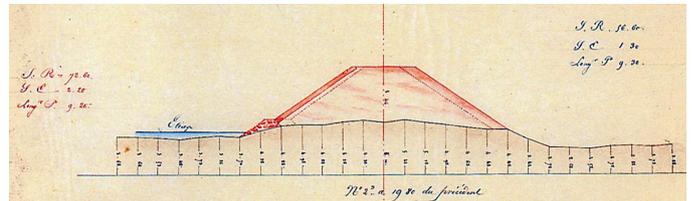
Les grands travaux du XIX^e siècle. (suite du deuxième chapitre)

En 1835, des tronçons de levée sont terminés, d'autres n'existent même pas. Il reste beaucoup à faire, et en particulier, le val est grand ouvert à l'ouest.

Le grand chantier commence à partir de 1844.

La fermeture du val entre Montjean et Champ-tocé, dépend du comte de Serrant propriétaire d'une levée privée de Montjean à Ingrandes. On verra dans l'histoire administrative, que des tractations ont eu lieu pour que cette portion de levée soit incluse dans l'ensemble des travaux de la levée de Savennières. Un premier pont s'ouvre entre Saint-Georges et Chalonnès en 1841 et celui de Montjean est inauguré en 1855. Cette date sonne la fin des travaux de la levée de Savennières et de Serrant ! Quelques documents anciens illustrent ces travaux.

L'affiche publicitaire expose le projet de travaux sur toute la commune de Saint-Germain-des-Prés. Le projet de levée est loin de la forme qu'elle connaît aujourd'hui.



Les travaux sont inaugurés en grande pompe avec le pont de Montjean en 1855. Ces travaux se sont-ils réalisés en accord avec la population ? On peut en douter en parcourant le mémoire du syndicat du 9 avril 1844. (ADML 134 S 13)

Résumons les 16 pages du document :

- tout est trop cher pour l'Etat,
- le syndicat souhaite : une largeur de 5 m au sommet de la levée et une hauteur de 6,82 m au dessus de l'étiage ; un perré côté fleuve en totalité ; un enrochement côté vallée ; un mur vertical au centre de la levée ; une route en tête de levée et ne pas changer sans arrêt d'ingénieur,
- le syndicat aurait accepté un déversoir à l'Alleud,
- l'état accepte une largeur de 3 m et une hauteur de 5,85 m plus un muret de 50 cm, soit 6,35 m et pas de route !

Hélas, en juin 1856, a lieu l'une des plus grandes crues du XIX^e siècle, 6,26 m à Montjean. La belle levée craque en plusieurs endroits. Mais, ce n'est pas la seule fois. Le curé Bonnin de Saint-Germain raconte :

- **11 février 1843** : « La levée rompue à La Corvée et les eaux s'y précipitant par une vaste ouverture ont causé de grands ravages : une vaste étendue de terrain a été sablée et notablement détériorée. La partie basse du bourg était complètement inondée, au presbytère, 60 cm d'eau dans le salon ».

- **au début d'avril 1844** « a eu lieu une nouvelle inondation, non moins grande ni moins dévastatrice que la précédente. Cette fois la levée s'est rompue à la Croix-Verte où s'est formée une vaste boire ».

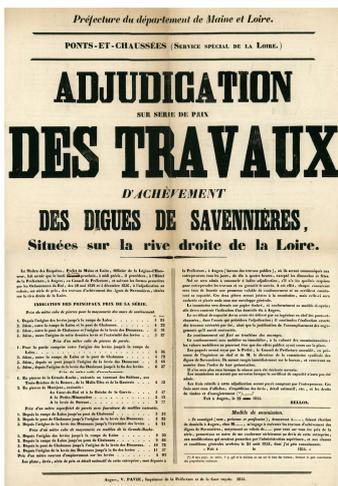
La maison de Pierre Cady a été emportée par le torrent et celle de Jacques Delaunay considérablement endommagée, 70 cm à la Cure ».

- **au milieu du mois de juin 1845** « est survenue une grande inondation qui a totalement perdu les récoltes de la vallée : lin, foin, chanvre, blé. Les habitants de la vallée n'ont absolument rien récolté, pas même du fourrage pour les bestiaux ! »

Le curé poursuit :

- **1855** « Neige et verglas. Grande inondation qui monte aussi haut qu'en 1843 et 1844 ; l'eau reste beaucoup plus longtemps à la cure à cause des nouvelles levées. »

- **1856** « Une grande inondation survenue en juin provoque la rupture des levées presque partout en face Montjean ; à Saint-Germain, on allait en bateau



On construit des murs de soutènement, on charge la levée avec des enrochements, on construit des « perrés », c'est-à-dire un mur de pierres en pente douce du côté du fleuve :

INDICATION DES PRINCIPAUX PRIX DE LA SÉRIE.	
Prix du mètre cube de pierres pour la maçonnerie des murs de soutènement.	
1. Depuis l'origine des levées jusqu'à la rampe de Laleu	3 84
2. Idem, entre la rampe de Laleu et le pont de Chalonnès	4 22
3. Idem, entre le pont de Chalonnès et l'origine de la levée des Donneaux	5 18
4. Idem, entre l'origine de cette dernière levée et l'extrémité des levées	5 87
Prix d'un mètre cube de pierres de perrés.	
1. Pour la partie comprise entre l'origine des levées jusqu'à la rampe de Laleu	4 34
2. Idem, entre la rampe de Laleu et le pont de Chalonnès	4 72
3. Idem, depuis ce pont jusqu'à l'origine de la levée des Donneaux	5 68
4. Idem, depuis l'origine de la levée des Donneaux jusqu'à la fin des levées	6 37
Prix du mètre cube d'enrochements.	
1. En pierres de la Grande-Roche, exécutés au tournant des Sablons, aux Trois-Brèches de la Beauce, de la Malle-Tête et de la Gautraie	4 35
2. En pierres de Montjean, exécutés :	
Au Cœur-du-Roi et à la Brèche de la Corvée	3 47
A la Petite-Missonnière	3 12
A la levée de Serrant	2 77
Prix d'un mètre superficiel de perrés avec fourniture de moëllon exécutés.	
1. Depuis la rampe de Laleu jusqu'au pont de Chalonnès	3 32
2. Depuis le pont de Chalonnès jusqu'à l'origine de la levée des Donneaux	3 85
3. Depuis l'origine de la levée des Donneaux jusqu'à l'extrémité des levées	4 24
Prix d'un mètre cube de maçonnerie en moëllon de la Grande-Roche.	
1. Depuis l'origine des levées jusqu'à la rampe de Laleu	9 22
2. Depuis la rampe de Laleu jusqu'au pont de Chalonnès	9 66
3. Depuis le pont de Chalonnès jusqu'à l'origine de la levée des Donneaux	10 78
4. Depuis l'origine de la levée des Donneaux jusqu'à la fin des levées	11 57
Prix d'un mètre courant d'empiérement sur les levées	4 02

jusqu'à la grande porte de l'église ; à la cure, 70 cm dans le salon ; dans la grand'rue, l'eau vient jusqu'à la rue aux Oies. Toutes les récoltes de la vallée ont été ruinées »

- 1866 « Début octobre, tous les fleuves de France débordent ; la levée menace de se rompre à la Boire Guyard, j'ai passé une bonne partie de trois nuits sur notre levée dans la vallée. Aide aux travailleurs ? surtout en les encourageant car, à vrai dire, je n'ai pas fait beaucoup de besogne. Je me suis surtout appliqué à transmettre les ordres des ingénieurs et à les faire exécuter ; puis à visiter et consoler les vieillards et les infirmes. »

Cette funeste série de crues relance la réflexion. Les grandes dynasties familiales d'avant la Révolution ont disparu avec leur vécu et la nouvelle administration n'a pas les connaissances suffisantes pour mener à bien des programmes de grands travaux. Les levées sont remises en cause.

En effet, des ingénieurs pensent qu'elles font monter le niveau des eaux et accentuent le caractère torrentiel des crues. On élabore de nouveaux plans de défense avec, comme bonne solution, la construction de barrages en amont, et de déversoirs, mais pour l'instant, ces aménagements coûtent trop cher...



On voit encore des traces de rupture de cette période.

Rappelons qu'autour de 1850, trois gros chantiers étaient menés de front dans notre région, la construction de la ligne de chemin de fer Angers - Nantes, la réalisation de la RD 961 reliant Cholet à Segré, et la énième consolidation de notre levée.

De grosses réparations à la fin du XIX^e siècle :

A partir de 1855, les travaux réalisés concerneront soit des réparations, soit des consolidations. Tous les travaux annexes font l'objet d'une expertise et d'une autorisation des ingénieurs responsables de la levée : construction de cales, de bâtiments appuyés sur la levée, etc. Un arrêté départemental de 1854, impose un recul de 6 m de la levée pour les constructions de bâtiments.

L'abbé Joncheray, curé de la Possonnière, rapporte : « En 1871/1872, on établit une murette de 0,5 m sur le côté de la levée regardant le fleuve afin d'empêcher en cas de grandes crues, le vent de lancer des lames sur cette voie et afin de préserver les voitures

contre les versements, la levée est surveillée, jour et nuit, quand la Loire atteint la hauteur de 4 mètres. Ces veilleurs sont des riverains, lesquels sont nommés et sol-dés par le syndicat des levées. »

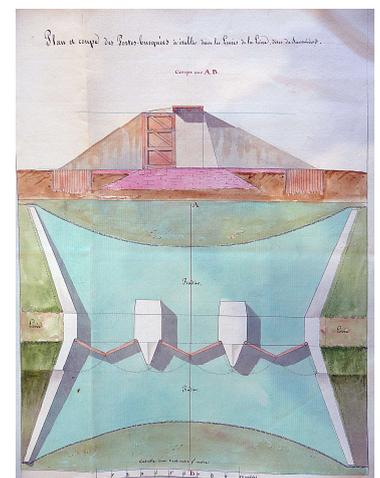
Les ouvrages annexes :

Côté fleuve, le parcours de la levée n'épouse pas la rive. Il s'en approche au plus près ou bien en est éloigné de plus de 100 mètres. Pour accéder à ces terres, voire à ces maisons dans le lit de la Loire, il faut ménager des accès à travers le muret de crête et la descente vers les terres et prés. On appelle ces dessertes, des cales, des portes. Il y en a 89, toutes numérotées. Quelquefois, ce sont de simples escaliers.

Côté val, le même problème d'accès aux terres existe. Il faut donc aussi construire des cales, mais moins solides.



De 1856 à 1897, 7 crues autour de 6 mètres à Montjean, ébranlent la levée. Déjà en 1864, une première étude est faite pour consolider cette levée. C'est dans la dernière décennie que l'on refait des perrés, en particulier au Port Girault, la Guibrette et au Cœur du Roi. En 1897, on refait le pont sous la RD 15 avec les portes qui isolent le val.



Pour réparer, on puise de la terre dans les parcelles voisines, ce qui ne fait pas que des heureux, témoin la réclamation d'un propriétaire qui demande un déclassement de sa parcelle pour payer moins d'impôts.

La crue du siècle, 1910 :

En février 1906, la levée est jugée « insuffisante » et « l'aménagement de la Loire navigable » fait craindre le pire aux riverains (construction du barrage de l'Alleud).

Le conseil municipal de La Possonnière considère que « *l'état de la levée dite de Savennières* » est *insuffisant pour assurer la sécurité des habitants de la vallée ; qu'en 1904 notamment, cette levée a donné des craintes telles que le préfet de Maine-et-Loire est venu en personne conseiller aux habitants de déménager et leur a envoyé lui-même de Montjean des voitures pour les transporter* ».

Le Préfet répond qu'il conviendrait d'exhausser et d'étaucher cette levée plutôt que de la consolider, mais que si les intéressés insistent pour ce dernier travail, le service de la Loire étudiera la question.

Décembre 1910, deux affluents de la Loire, La Vienne d'une part, la Maine d'autre part sont en très forte crue. La conjonction des deux crée une onde de crue énorme en aval des Ponts de Cé : la Loire atteint la cote 6,78 m à Montjean. La levée ou plutôt la RD 15 craque en face Montjean. L'eau se précipite dans le val : il se remplira en 12 heures. Le niveau du fleuve n'accusera pas la moindre baisse due à cette « décharge ».

Le problème de la route devenue la RD 210, de l'Alleud à la Possonnière au pont de Montjean.

On a vu que, en 1844, l'État veut réduire la plateforme à 3 m de large et qu'il n'est surtout pas question de route, pas même de chemin. Jusqu'à la construction des trois ponts en 1841, il n'y a pas de passage direct Saint-Georges - Chalonnes. Il y a trois possibilités :

- 1 - Passer par les Ponts de Cé,
- 2 - Utiliser le bac de Boyau,
- 3 - Passer à gué en été au Port-Girault.

Inutile de dire que les habitants du val sont plus que tentés d'utiliser le chemin de la levée pour aller à Chalonnes et plus tard à Saint-Georges. Avec une voie et un pont, c'est tout un territoire qui se trouve désenclavé. Cependant, la circulation sur la levée est interdite.

Le 20 avril 1845, une lettre des Ponts et Chaussées autorise et pour une durée d'un mois, à titre exceptionnel, les riverains à emprunter la levée pour sortir les récoltes. En 1873, les travaux d'empierrement de la chaussée en tête de levée sont mis en adjudication. Même le Conseil municipal de Chalonnes s'en préoccupe en 1922.

Ce n'est que le 20 août 1953, que cette route est classée voirie départementale sous le nom de RD 210. Elle est depuis goudronnée. Cependant, elle est interdite aux véhicules lourds et aux transports de produits dangereux, ceci pour protéger la levée et les puits de fourniture d'eau potable.

Les structures administratives.

Les premiers travaux engagés par Napoléon 1^{er} sont adjugés le 22 juin 1807. Un décret du 16 août 1808,

rend exécutoires les rôles dressés par le Préfet afin d'assurer le paiement de la portion contributive mise à la charge des propriétaires riverains. Cela veut dire clairement que les riverains devront mettre la main au portemonnaie.

Dans un nouveau décret du 30 octobre 1813, l'article 1 stipule que la portion contributive des propriétaires intéressés est fixée au tiers de la dépense, les deux autres tiers étant à la charge des Ponts et Chaussées. Cette répartition s'appliquera jusqu'au XXI^e siècle. Le dernier appel de cotisation syndicale a eu lieu en 2008.

L'article 3 précise qu'une commission spéciale sera constituée. Il faut bien recenser les propriétaires des terres et maisons submersibles pour connaître leur capacité contributive en fonction de leurs propriétés.

Pour la petite ou grande histoire, le texte se termine ainsi : « *par l'Empereur et en vertu des pouvoirs qu'il nous a confiés.* » Signé : Marie-Louise. L'émancipation de la femme commençait !

L'ordonnance du roi Charles X du 2 février 1825, va créer la structure de gestion de cette participation financière des riverains.

Voici l'article 1 : « *Les propriétaires des terrains submersibles situés sur les communes de Savennières, Saint-Georges, Saint-Germain et Champtocé, département de Maine-et-Loire, depuis l'Alleud jusqu'à la Jamétrie, sur la rive droite de la Loire, formeront une société sous le nom de Communauté des levées de Savennières* ».

Dans les articles qui suivent, cette communauté sera administrée par un syndicat composé de 5 membres nommés par le préfet et pris parmi les propriétaires les plus imposés. Le syndicat est spécialement chargé de la confection de l'état général, portant les noms des propriétaires de toutes les terres assujetties à inondation. Il donnera son avis sur tous les objets relatifs aux intérêts de la communauté, toutes les fois qu'il sera consulté par l'administration, et lui adressera spontanément toutes les observations qu'une surveillance active continue lui donnera lieu de faire.

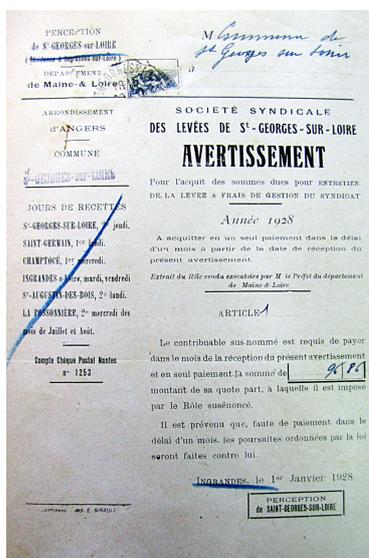
L'ordonnance est signée du roi, Charles X et du conseiller d'État, secrétaire général du ministère de l'Intérieur, un dénommé baron Capelle.

Napoléon III, le 23 octobre 1855, à la demande de monsieur de Serrant, autorise la réunion de la « levée de Serrant » à celle du syndicat de Savennières, et modifie, par décret, la dénomination du dit syndicat. Il se nomme **Syndicat des levées de Savennières et de Serrant**. Cela tend à dire que Serrant était propriétaire d'une levée privée aboutissant à la route de Montjean à Champtocé et qu'elle rentre dans la compétence du Syndicat. Rappelons, que les châtelaineries de Champtocé et d'Ingrandes étaient propriétés de Serrant durant au moins tout le XVIII^e siècle.

Un décret du Conseil d'Etat, du 2 avril 1913, précise la situation de la levée supportant la route départementale n° 15 de Montjean à Champtocé, elle est classée parmi les ouvrages de la défense du val de Savennières. Le département de Maine-et-Loire est chargé de la totalité de l'entretien de la chaussée de cette route. La répartition des charges d'entretien du reste de la levée entre les différents protagonistes est complexe.

Le 25 octobre 1924, le président de la République française, Gaston Doumergue signe un décret changeant

le nom du syndicat qui devient le **Syndicat des levées de Saint-Georges-sur-Loire**. Ci-dessous un avertissement, donc une injonction à payer, pour la commune de Saint-Georges, sa participation aux charges du syndicat, pour ses propriétés dans la vallée.



En 2012, le syndicat des levées de Saint-Georges est dissous, et les compétences des trois syndicats de Saint-Georges, de la levée de Montjean et celle de la Divatte à Saint Florent-le-Vieil sont réunies dans un seul syndicat.

Corollaire :

La conséquence de la fermeture par la levée du val, fait qu'il fonctionne comme un réservoir : il collecte les eaux du coteau et c'est pourquoi un ruisseau est calibré, le ruisseau de la Loge, et qu'un pont est réalisé sous la route D15 entre Montjean et Champocé pour l'écoulement des eaux. Lors d'inondations, il ne faut pas que l'eau envahisse le val par l'aval : des portes sont installées au niveau du pont et fermées en cas de crues.

Pour gérer ce petit ensemble, ruisseau et portes, un syndicat a été créé en 1962: le Syndicat du ruisseau de la Loge. Voici la liste des communes concernées : Bouchemaine, Champocé, La Possonnière, Saint-Georges-sur-Loire, Saint-Germain-des-Prés, Saint-Jean-de-Linières, Saint-Léger-des-Bois, Saint-Martin-du-Fouilloux et Savennières.

Depuis le transfert de la gestion à la Communauté de commune Loire-Layon-Aubance, ce syndicat est dissous et sa mission transférée à un autre syndicat départemental.

Troisième chapitre : La consolidation et la gestion actuelle

Il faut réparer les dégâts de 1910. En 1913, les experts font part de leur analyse et le plus urgent est la remise en état de la route D15. La grande guerre arrive, et ce n'est qu'en 1920 que les réparations seront entreprises.

Quel est le contenu de ces travaux ?

1 - concernant la levée :

- couper les arbres et nettoyer la végétation,
- fermeture des entrées de cales par des poutrelles amovibles,
- construction d'un écran de béton à la base,
- élargissement de la plate forme à 6 mètres.

2 - concernant la RD 15 :

- réfection du talus et de la murette.

Les grosses réparations, liées à la rupture de 1910 se feront en face de Montjean et au Port-Girault. 1990 verra la dernière réalisation de gros travaux sur la levée :

- nettoyage de toute la végétation et donc réparation du perré que cette dernière a endommagé,
- réparation du muret (1980),
- projection de béton sur la totalité de la surface du perré (1996),
- élargissement de 5 mètres du corps de la levée (1992).

Pour cette dernière réalisation, autorisation est donnée de puiser du sable en Loire, au lieu-dit la « Boire du Pot ». La levée prend sa forme actuelle.

La gestion des risques aujourd'hui :

Il y a plusieurs aspects à cette gestion : l'entretien de l'ouvrage, sa protection en cas d'inondation et la prévention.

Jusqu'en 2013 le syndicat entretenait la levée avec l'aide du service maritime (Voies Navigables de France) et de la Direction départementale de l'équipement DDE. Sa mission comprenait l'entretien courant de la digue, son renforcement éventuel, ainsi que sa surveillance, en période normale, comme en crues. (Plan de Surveillance des Levées).

Au printemps, il est réalisé un désherbage des cales et des escaliers, et en novembre un fauchage et un débroussaillage côté Loire et côté val. (maintenant interdiction d'utiliser des herbicides). Les travaux à réaliser sont confiés à des entreprises privées : (20 000 euros en 2008)

Il est aussi responsable de l'entretien des perrés, des cales et des portes qui les ferment, lors des crues, du passage du ruisseau de la Loge vers la boire de Champocé, au niveau de la RD 15.

Premièrement, il s'agit de maintenir le tout en bon état et de corriger les anomalies : contenir la végétation, réparer les dégâts faits au muret, entretenir les cales, etc. Deuxièmement, s'assurer que les interdictions sont respectées.

Il est curieux de s'attarder aux vieilles interdictions :

« - 1665, sous Louis XIV : interdiction d'attacher les bateaux, ancres et cordages aux levées, ni aux arbres, pieux et chantiers qui sont devant ou au-dessus d'icelle, ni d'approcher de plus près de 15 toises. (30 mètres)

- 1733, sous Louis XV :

- interdiction d'enlever des pierres aux levées et turcies,
- interdiction de planter des arbres, de labourer, creuser des puits, caves, fossés à moins de 10 toises (20 mètres),

- si l'on construit des bâtiments, les fondations ne feront pas plus d'un pied dix-huit pouces de profondeur, que les façades seront éloignées d'une toise (2 m) et que l'espace entre la levée et le bâtiment sera rempli de terre,
- interdiction de faire pâturer des bestiaux sur le couronnement et talus et banquettes. »

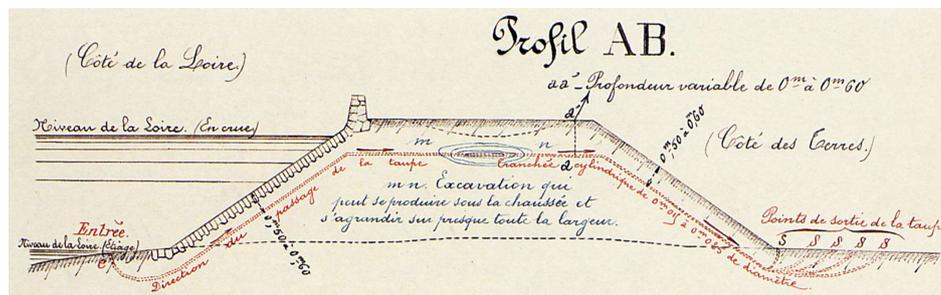
La maintenance actuelle est organisée en deux types de visites : visite annuelle voire tous les deux ans, puis une visite plus approfondie tous les cinq à six ans.

La protection de l'ouvrage.

Quand l'inondation survient, tout un dispositif de surveillance se met en place. Il faut d'abord connaître les prévisions. Avant internet, chaque jour, un télégramme arrivait dans les mairies, avec la cote du jour et les prévisions pour les trois jours suivants.

Aujourd'hui, par message électronique les maires reçoivent la même information et l'on peut consulter en temps réel avec « Vigicrue » le niveau de la Loire à Montjean.

À la cote 5,5 mètres à Montjean, une brigade de surveillance est mise en place. Elle était composée essentiellement du personnel de la DDE avec des riverains et était présente 24 h sur 24. Il s'agit de détecter toute anomalie dans cette levée. En particulier, côté val, il faut surveiller toute arrivée d'eau en provenance du corps de la levée. Cette eau peut provenir d'infiltrations importantes ou de galeries creusées par des animaux. Ces galeries sont appelées des « renards » par les riverains.



Il est impératif de juguler au plus vite ces renards, sinon, la levée va se détruire de l'intérieur. Souvent des camions d'enrochements sont placés en attente, pour intervenir au plus vite.

Ensuite, si la Loire monte, on place les batardeaux. Ces portes sont actuellement stockées sur Saint-Germain et Saint-Georges. On ajoute des sacs de sable aux pieds des portes. On prie alors pour que l'inondation s'arrête.

Ouvrons une parenthèse sur les portes. Un bâtiment sur la levée contient ces portes. L'accès est entièrement libre. Sont-elles toutes présentes ? A quoi servent ces poutrelles. Qui connaît l'utilisation ?

À la cote 6 m à Montjean, le Préfet fait appel à l'armée. Un arrêté préfectoral de 1919 précise les modalités d'intervention de l'armée : titre, « Sauvetage des populations en temps d'inondation ».

La prévention et la protection des biens et de la population.

On passe des processions du Moyen Âge, à une réflexion approfondie sur les risques menaçant les personnes et les biens.

- 1995, la loi Barnier impose la réalisation de plans de prévention des risques naturels : PPRN. Ce plan est divisé en 3 parties : un rapport de présentation, un document graphique et un règlement.
- 1997, la protection du val de Saint-Georges est qualifiée de Projet d'intérêt général et notifiée aux communes.
- 2003, le plan de prévention du risque inondation du val de Saint-Georges est approuvé. Il comprend un règlement et un rapport de présentation.
- 2006, un deuxième rapport de présentation est publié. Depuis, chaque commune doit rédiger un document d'information communale sur les risques majeurs : DICRIM. Chaque commune est dotée de ce plan général de prévention des risques dans lequel est incorporé le risque inondation. Il est porté à la connaissance de toute la population. Il définit entre autre, le comportement que doivent avoir les citoyens concernés lors de l'apparition du risque.

Conclusion: la levée est elle insubmersible ?

C'était le projet de Colbert, en 1668. La Loire est soumise à deux influences climatiques : l'océan Atlantique vers l'ouest et méditerranéenne dans sa partie amont. Cela définit trois types de crues : atlantique, cévenole, et mixte (la conjonction des deux). L'inondation de 1910 est du type atlantique et celles de 1856 et 1866 sont cévenoles.

La probabilité d'une inondation mixte existe. Voici les facteurs favorables pour une protection totale du val :

- le dynamitage du seuil de Bellevue en amont de Nantes, qui vide la Loire en été, mais qui accélère le courant en cas d'inondation,
- la construction de nombreux bassins de rétention qui retardent la montée des eaux,
- la construction de barrages en amont. (Villerest).

Les facteurs favorables à un dépassement de la cote de 6,78 m à Montjean, sont le déboisement, l'imperméabilisation des sols et la conjonction d'une crue cévenole et atlantique. Les anciens, la mémoire populaire, disaient que les crues de Haute-Loire étaient les plus dangereuses. Il vaut mieux prévoir on ne sait jamais. L'avenir dira si Colbert et ses digues insubmersibles, avait raison.

Denis Mercier