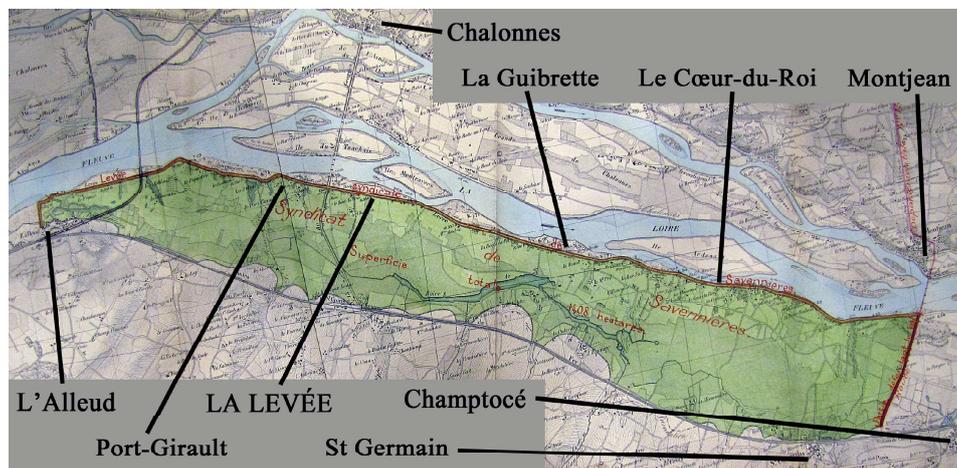


HISTOIRE DE LA LEVÉE DITE DE SAVENNIÈRES

La levée dite de Savennières ou de Saint-Georges-sur Loire, partant du village de l'Alleud à La Possonnière, ferme au bout de 15 km, un val de 2400 ha et environ 500 habitants, par la RD 15, reliant le pont de Montjean à Champtocé.



1682. Réparation de la levée du Mortier.

La main d'œuvre est composée de journaliers rétribués et d'hommes soumis à la « corvée », donc gratuite. « De par monseigneur le comte de Serrant, il est ordonné aux ex-après-nommés qu'ont manqué de faire leurs journées à réparer la levée du Mortier-Louis, qu'ils aient à s'y trouver mardi prochain, positivement à six heures du matin, autrement on ira chez eux de la part de mon dit seigneur pour les en avertir plus particulièrement ».

7 juin 1715. Sous le règne de Louis XIV.

Les religieux de l'abbaye de St-Georges-sur-Loire demandent au roi la permission de faire couper et vendre un bois de haute futaie pour réparer les brèches causées à la levée par les débordements de la Loire.

Avant de s'intéresser à cette courte levée de 15 km, il faut connaître l'histoire générale des levées de la Loire. Le meilleur ouvrage en la matière est l'excellent livre de Roger Dion : « Histoire des levées de la Loire ». Il est consultable dans la salle de lecture des Archives départementales de Maine-et-Loire. On y trouvera le rêve de Colbert, construire des levées in-subsmergibles.

Trois phases marquent l'histoire de cette levée :

- 1 - du Moyen Âge au Premier Empire,
- 2 - les grands travaux du XIX^e siècle,
- 3 - la consolidation du XX^e siècle.

De l'origine à la Révolution

Des Ponts-de-Cé à Nantes, il n'y a pas de grande ville à protéger. Les turcies ou levées réalisées auront vocation à protéger les terres agricoles. C'est ainsi que l'on trouve trace dans les anciens textes, de levées à Boyau ou à l'Alleud.

Par exemple dans les archives de Serrant :

17 octobre 1673. Levées et turcies.

Contribution de bonne volonté. Listes de donateurs et de non-donateurs.

« Ici sont les noms de ceux qui ont donné de l'argent pour faire les levées et turcies tant de l'Alleud que de La Possonnière suivant l'ordre qu'on avait de M. de La Gravole pour le commandement de M. de Serrant, le VI octobre 1673. » Signé Rousselet

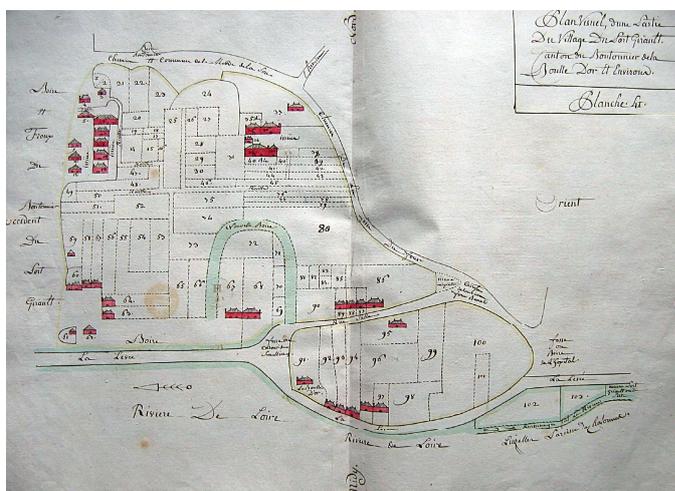
1680. A la demande de Guillaume III Bautru.

Colbert fait réaliser des travaux de consolidation de la levée de Boyau pour la modique somme de 23 000 livres. (ADML 134 S 11).

Il faut attendre 1759, pour qu'un texte évoque des travaux sur la levée du Bouttonnier au Port-Girault sur Saint-Georges-sur-Loire. Devant l'inertie du propriétaire, le comte de Serrant, les riverains décident de réparer eux-mêmes leur levée.

Les cartes de la fin du XVIII^e siècle.

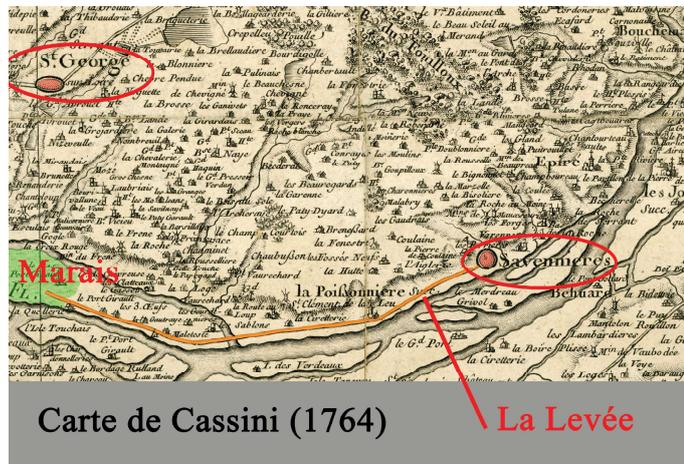
Ce n'est qu'à la fin du XVIII^e siècle que des cartes plus ou moins précises nous décrivent l'emplacement de levées : dans le cartulaire de l'abbaye de Saint Georges sur Loire, référence H 1463, une vue fait état d'une levée au Port-Girault :



Plan terrier du village du Port-Girault.

* Les plans et illustrations de cet article proviennent des Archives départementales de Maine-et-Loire.

La carte de Cassini parue vers les mêmes dates, précise la longueur de cette levée. Elle s'étire de Savennières au lieu dit le Bout-du-Bois, juste après l'actuel pont du Grand-Bras.



A-t-elle été construite pour protéger le Port Girault ? On remarquera sur cette carte que vers l'aval, il y a des marais. Cinquante ans plus tard on en reparlera.

A la période révolutionnaire correspond un abandon de la gestion des levées. Certains abus ou négligences graves des riverains s'accroissent engendrant une désorganisation administrative : il n'était pas rare « de voir prendre la terre au pied de la levée pour hausser son jardin ou sa maison, creuser sous la levée pour y bâtir une cave, creuser des puits au pied qui font ensuite siphons et puits artésiens par le poids de l'eau, lors des crues ». Il faudra tout reprendre.

Dans les cahiers de doléances de 1789, la paroisse de Savennières se plaint du problème de ruptures dans la levée : « Il est de toute nécessité indispensable de réparer la levée des ports Girault en la continuant jusqu'au boulevard de La Possonnière qui, à la moindre crue, la prée de La Possonnière et le village de l'Alleud sont inondés par les ruptures qui se sont faites et notamment à la Ciretterie, ce qui fait un tort incroyable aux riverains dont Saint-Germain en est on ne peut plus incommodé ».

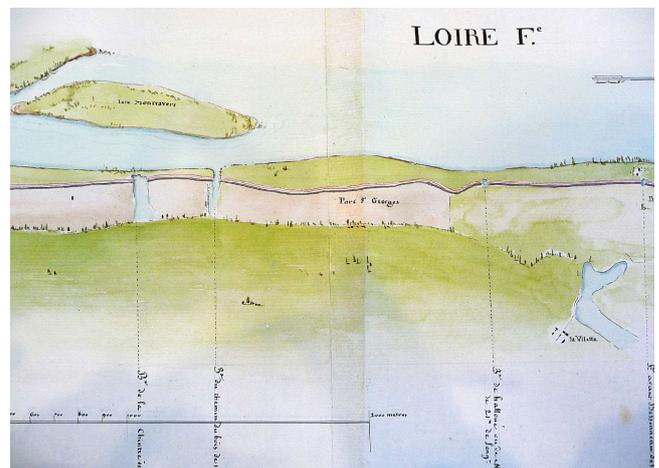
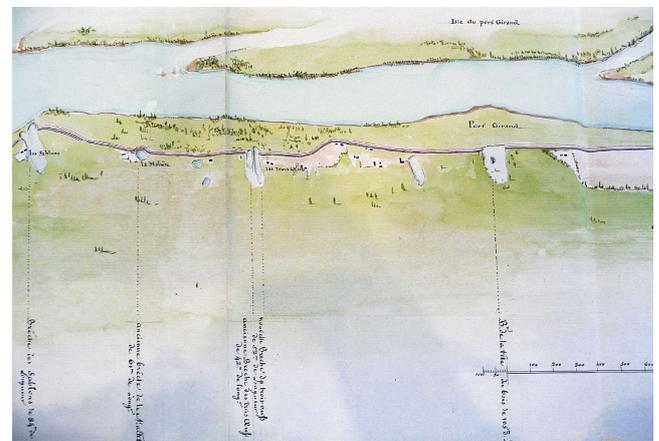
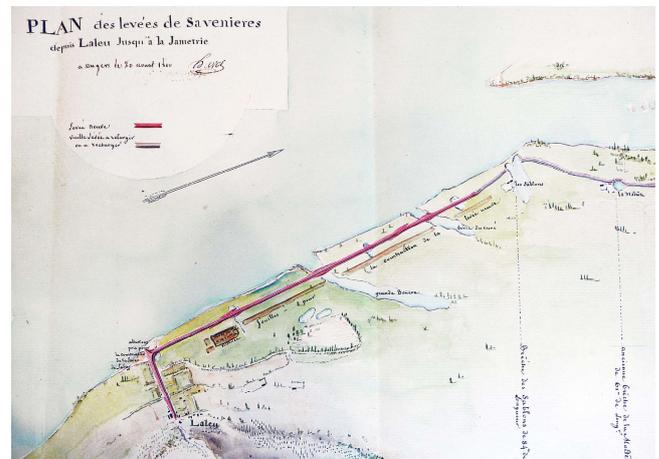
En résumé, à la veille de la Révolution, de nombreuses levées existent de Savennières à Ingrandes. Elles sont privées : le seigneur de Serrant en possède à l'Alleud, à Champtocé et à Ingrandes ; l'abbaye de Saint-Georges à Boyau. L'entretien dépend de la bonne volonté des propriétaires. Ils ne s'exécutent souvent que sous la pression des fermiers du val. C'est si souvent à refaire...

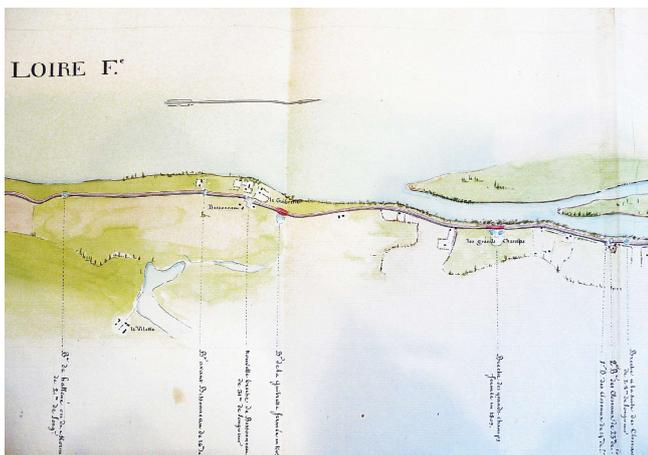
A la période révolutionnaire, les finances nationales servent à défendre la République plutôt que les terres agricoles. Il faudra tout reprendre. C'est une autre histoire. Ici, ce sera celle de la levée dite de Savennières.

Etat des levées de Savennières à Ingrandes après la Révolution.

Un document trouvé aux Archives départementales, réalisé en 1810, nous donne une vue très précise de l'état de ces levées à cette date. Il y a continuité des levées privées de La Possonnière à Montjean. De nombreuses brèches existent d'un bout à l'autre, et souvent à chaque brèche, correspond une boire sans doute créée par le flot lors de la rupture. A l'évidence, il n'y a quasiment plus de protection du val.

De façon anecdotique, on notera que Chalonnès et Montjean possèdent deux ports : l'un durant les hautes eaux rive gauche de la Loire et un pour les basses eaux rive droite. Le barrage du pont de l'Alleud en 1904 résoudra le problème, en déviant l'eau vers Chalonnès.





Des travaux au début du XIX^e siècle.

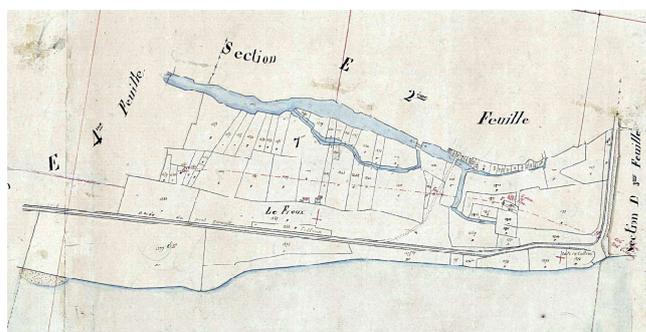
La Révolution passée, malgré les investissements dans les routes pour le transport des armées, Napoléon va s'intéresser à notre levée de Savennières. Ceci, à la demande du comte de Serrant, Antoine Walsh et son épouse, Louise de Vaudreuil, ancienne dame de compagnie de l'impératrice Joséphine.

Les premiers travaux sont adjugés le 22 juin 1807. La portion Savennières-La Possonnière est abandonnée. La levée rejoint le coteau à l'Alleud. En conséquence, l'ancien bras du Mortier est condamné. Les travaux s'arrêtent avant le lieu-dit « Les Sablons ». Les travaux consistent à puiser de la terre dans le val et de l'entasser sur la levée : ce sont les « chambres d'emprunt ».

Etat des travaux en 1835.

Napoléon, exilé à Sainte-Hélène, il va falloir attendre 1825, pour que des projets de réalisation d'une levée plus solide de La Possonnière à Montjean voient le jour. D'après R.Dion, la réalisation de cette levée avait pour but d'assainir les marais de Saint-Germain-des-Prés où régnait la fièvre paludéenne. D'après le même auteur, les paysans recherchent des petites levées de 4 mètres de hauteur, n'interdisant pas la submersion. Le dépôt alluvionnaire des crues fertilisent les sols.

Grâce encore à Bonaparte, le cadastre de 1835 va nous donner beaucoup d'informations sur l'état du chantier. Des travaux sont en cours, puisque en 1824 le Préfet avait un projet et qu'une adjudication existe en 1827. La commune de la Possonnière n'existe pas encore, c'est un quartier de Savennières, mais le cadastre de 1835 existe. Prenons dans l'ordre, sur la carte de Cassini, la levée débutait à Savennières. Ici, on voit très bien la route de raccordement de l'Alleud à la Loire, qui se poursuit vers l'ouest. Le trait plein signifie que cette levée est terminée. Par contre on constate que la boire du Mortier est déconnectée de la Loire.



Le trait plein se poursuit jusqu'à la Maltête, ensuite, le trait est en pointillé. La levée n'est pas terminée, mais peut-être en travaux.



Passons à Saint-Georges-sur-Loire, le contournement du hameau du Port-Girault semble réalisé.



Après le Grand-Bras la levée n'est pas terminée.



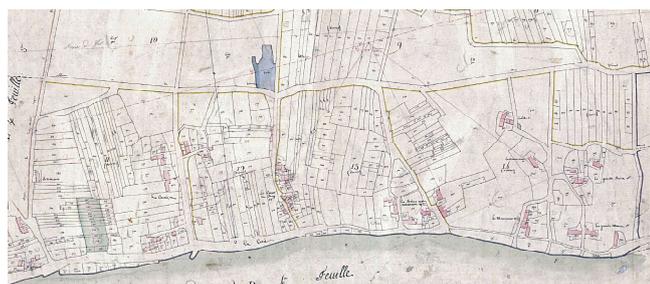
Hormis une portion en traits pleins au milieu du plan, tout est en pointillé.

Champtocé, entre la Jamètrie en limite de Saint-Germain-des-Près et la Basse-Parque auprès de la future route de Montjean à Champtocé, il n'y a pratiquement rien si ce n'est une ébauche vers l'est. La future RD 15 passera au lieu-dit la Basse-Parque.



Jusqu'à la commune de Saint-Germain-des-Près, il n'apparaît plus d'alternances de traits pleins et de pointillés. La levée semble achevée dans cette portion.

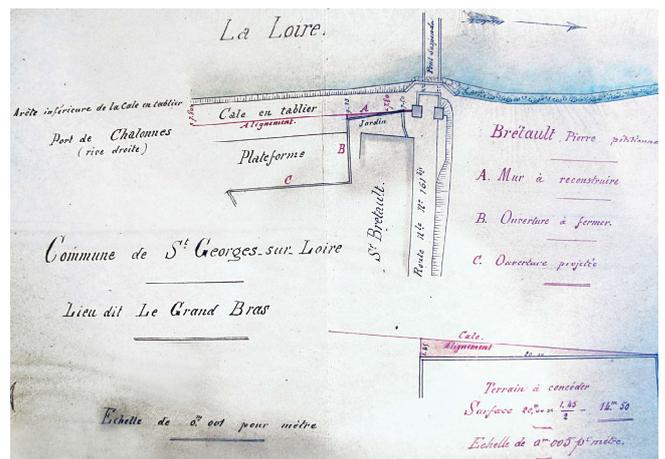
Entrons à Saint-Germain-des-Près.



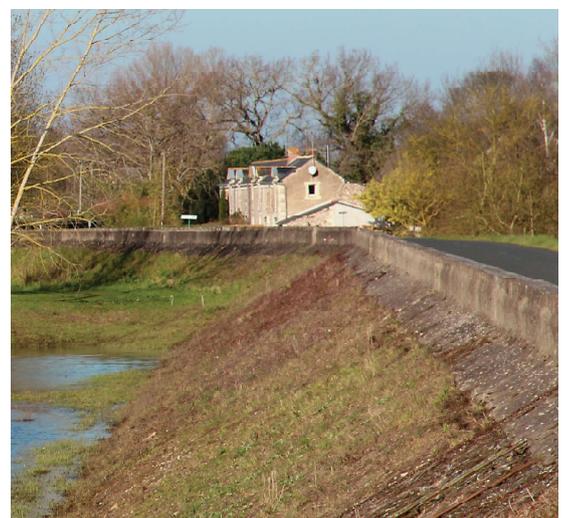
La levée est en traits pleins, large et semble importante.



En conclusion, 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.



Port de Chalounes au Grand-Bras à Saint-Georges-sur-Loire. On y aperçoit l'amorce du pont dit du Grand-Bras.



Tronçon de levée à la Maltête, sur la commune de la Possonnière.

- 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 soldés 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.

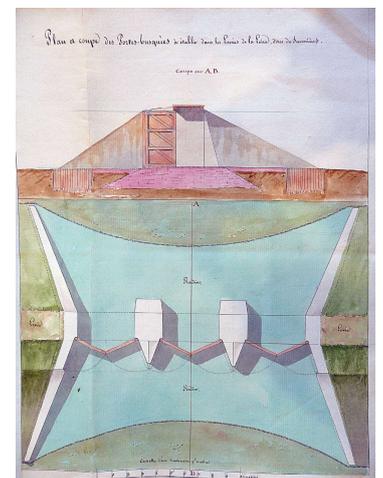
Côté val, le même problème d'accès aux terres existe. Il faut donc aussi construire des cales, mais moins solides.

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 - Chalonnnes. 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 Chalonnnes 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 Chaussée 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 Chalonnnes 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** ».

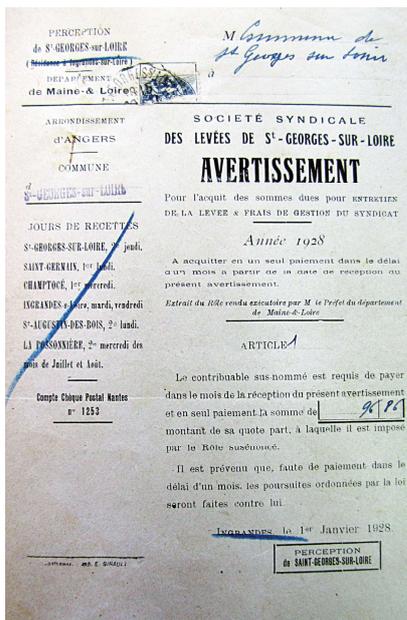
Dans les articles qui suivent, cette communauté sera administrée par un syndicat composé de 5 membres nommés par le préfet et pris parmi les propriétaires les plus imposés. Le syndicat est spécialement chargé de la confection de l'état général, portant les noms des propriétaires de toutes les terres 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 châtelainies 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 Champtocé 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, Champtocé, 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.

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 Champtocé, 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. »

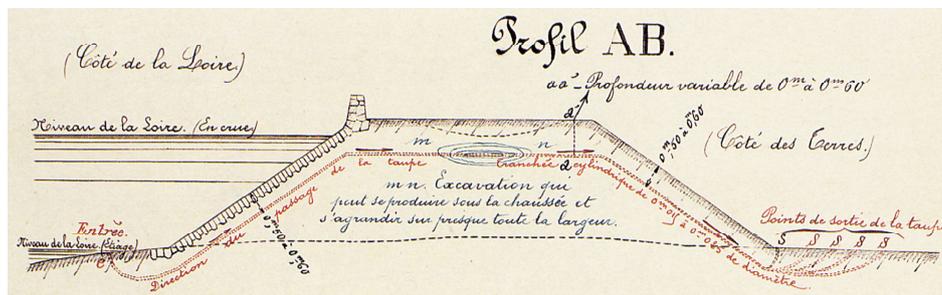
La maintenance actuelle est organisée en deux types de visites : visite annuelle voire tous les deux ans, puis une visite plus approfondie tous les cinq à six ans.

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 « Vigiecrue » 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 ?

A 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 ».

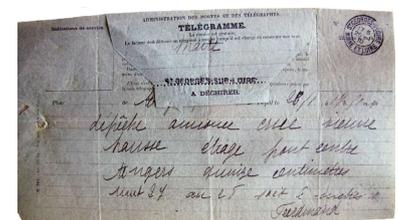
La prévention et la protection des biens et de la population.

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 prévision 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