

« SÉNATEUR » DE LA VALLÉE DU CHER

Vous connaissez l'expression « avoir la mémoire courte ».

Pour ma part je n'ai, je crois, jamais eu la mémoire courte avec celles et ceux qui m'ont aidé tout au long de ma vie ou qui m'ont, tout simplement, soutenu, encouragé, ou ont reconnu mon implication totale pour la cause du tourisme.

Je n'oublie pas les époux Brun qui nous ont offert l'hospitalité lorsque mon épouse m'a rejoint en Côte d'Ivoire où j'effectuais mon service militaire comme volontaire du service national et que nous étions en attente d'un logement devant nous être affecté par l'État ivoirien. Et comme nous n'avions pas non plus de voiture, devant patienter plusieurs semaines pour être livrés d'une R 5, nous étions aussi véhiculés, par l'un ou l'autre.

Je n'oublie pas non plus que ce sont mes beaux-parents qui m'ont hébergé (avec mon épouse et notre petit garçon) au retour de Côte d'Ivoire pendant six mois rencontrant des difficultés pour trouver mon premier job à plein temps dans le secteur du tourisme, situation que je devais vivre, du reste, assez mal. Pour me changer les idées j'ai même travaillé pendant un mois l'été dans une usine locale comme ouvrier, ne supportant plus de ne rien faire.

Et puis j'ai eu la chance, grâce à mon beau-père, de rencontrer Roger Goemaere, alors maire de Montrichard, Vice-Président du Conseil Régional de la région Centre et, surtout, Président du Comité Régional du Tourisme qui m'a présenté un jour au Délégué Régional au Tourisme et Secrétaire Général du CRT (*Comité Régional du Tourisme*) qui a trouvé quelques financements pour me recruter comme chargé de mission puis a réussi à me faire bénéficier d'un poste de contractuel de l'État au sein de la Délégation Régionale au Tourisme, la Direction du Tourisme ayant décidé de régler la situation très précaire de bon nombre d'adjoints dans les Délégations Régionales au Tourisme. J'ai, peu à peu, sympathisé avec le Président du CRT et lorsque celui-ci m'a parlé d'une réalisation à son actif en tant que conseiller général du canton de Montrichard - à savoir l'ouverture prochaine à Saint Georges-sur-Cher d'une maison des produits du Val de Cher (appelée aussi EXPOVAL) en bordure de la RN76 - je lui ai proposé spontanément de l'aider à créer un événement autour de son inauguration officielle, car la Maison était certes construite mais c'était une coquille vide.

J'ai cogité quelques jours et pris rendez-vous pour lui soumettre l'idée suivante : puisque cette Maison est implantée à quelques centaines de mètres du Cher pourquoi ne pas bâtir une exposition sur ce cours d'eau qui baigne, certes, le département du Loir-et-Cher - lequel porte le nom de deux affluents de la Loire : le Loir et le Cher - mais qui avant d'arriver à Saint-Georges-sur-Cher prend sa source dans la Creuse, borde le Puy-de-Dôme, traverse l'ouest du département de l'Allier, le centre du département qui porte son nom : Le Cher, l'extrême nord du département de l'Indre, le sud du Loir-et-Cher avant de se jeter dans la Loire, en Indre-et-Loire juste après Tours. Bien sûr, j'ai voulu en savoir un peu plus sur cette rivière, connaître le nombre de communes riveraines, d'affluents, recenser les principales richesses touristiques que l'on trouve dans la vallée, rechercher des ouvrages consacrés à celle-ci. Et puis, à partir de ce premier travail de compilation, réfléchir aux organismes qui pourraient m'aider à bâtir cette exposition. Et de m'orienter en toute logique vers l'agence de bassin Loire-Bretagne, les comités départementaux de tourisme concernés, EDF pour ce qui est des barrages hydro-

électriques installés sur le cours de la rivière, des associations s'intéressant au patrimoine local, des agences d'urbanisme, la DDE.

Le jour de l'inauguration de la Maison des produits du Val de Cher, il y avait du beau monde comme l'on dit : le Préfet de Loir-et-Cher, le Président du Conseil Général, un sénateur, un député, les Présidents des compagnies consulaires, plusieurs conseillers généraux, les maires des communes du canton. Et beaucoup de visiteurs sont venus à Expoval, dont de nombreux écoliers et collégiens durant les deux semaines d'ouverture de celle-ci. Mais, il faut être honnête, cette Maison n'a pas du tout rencontré le succès escompté. Étant implantée en retrait de la Nationale 76, non accessible directement depuis celle-ci (il fallait quitter la nationale et prendre une petite route), peu d'automobilistes s'y arrêtaient. Et puis son fonctionnement et donc son animation n'avaient pas été réellement étudiés, ce qui fait qu'elle a végété plusieurs années, n'étant, du reste, ouverte qu'en juillet et août. Les producteurs et artisans locaux constatant sa très faible fréquentation renoncèrent rapidement à y exposer leurs produits. Le SIVOM du canton de Montrichard dut se résoudre à revendre le bâtiment à un garagiste. De toute façon avec l'ouverture ultérieure de l'Autoroute A 85 Vierzon-Tours-Le Mans passant à quelques kilomètres, c'était sa mort assurée.

En revanche elle est, quelque part, à l'origine de la création de l'association pour le développement touristique de la vallée du Cher, de la source au confluent. En effet, suite à l'inauguration de la Maison une autre idée m'est venue. Celle de fédérer, rassembler les forces vives de toute la vallée, de la source au confluent, concernées, au premier chef, par son développement touristique, en constituant une association interdépartementale. Je savais que d'autres vallées françaises l'avaient fait. Alors pourquoi pas la vallée du Cher. J'avais bien réussi à les intéresser à notre montage d'exposition, alors pourquoi ne réussissions-nous pas à les impliquer dans un projet beaucoup plus ambitieux. D'autant qu'avec le Président Roger Goemaere nous nous complétions idéalement. Lui, homme politique local et régional, avait toute légitimité pour contacter les maires et conseillers généraux de la vallée. De mon côté, technicien du tourisme au sein du Comité Régional du Tourisme de la région Centre, je connaissais tous les directeurs de comités départementaux de tourisme et directeurs d'offices de tourisme, y compris dans l'Allier d'où j'étais originaire et il m'était donc relativement aisé d'obtenir leur adhésion à notre initiative, du moins de principe, puisqu'il fallait ensuite que leurs instances dirigeantes se prononcent favorablement, ce qui fut le cas.



Pour asseoir notre association, deux choses nous paraissaient primordiales : d'une part faire adhérer un maximum de communes riveraines du Cher, leurs offices de tourisme ou syndicats d'initiative, les structures intercommunales, les compagnies consulaires, les associations diverses en lien avec le tourisme et d'autre part mener à bien une ou deux actions marquantes en faveur de la promotion touristique de la vallée dans son ensemble, ce qui constituerait une première. Pour atteindre le premier objectif deux manières d'opérer : envoyer un dossier d'information sur notre association incluant ses statuts, une note de présentation, le tableau des cotisations et pour les communes, un modèle de délibération type à soumettre au conseil municipal afin de faciliter la tâche des petites communes et, surtout, aller progressivement à la rencontre des forces vives de chaque territoire de la vallée à l'occasion de la tenue d'une réunion de bureau ou d'une assemblée générale annuelle. Ce que nous avons fait en tenant une assemblée générale annuelle dans chacun des départements concernés par la rivière. Je dois dire que chacune a été marquée du sceau de la convivialité, du consensus. Animer une réunion dans ces conditions, était pour moi, source de satisfaction et m'incitait à m'impliquer encore plus dans la vie de notre association.

J'ai toujours en mémoire quelques beaux moments partagés avec les adhérents et, en particulier, cette assemblée générale qui se déroulait à Mérinchal, à la source du Cher. Nous nous étions assurés que le maire d'alors de Villandry, André Barnier, soit des nôtres, étant donné que sa commune marque le « terminus » du Cher et qu'il puisse y avoir une poignée de main et une belle photo de lui et du maire de la source du Cher. Il ne faisait pas très beau ce jour de juillet 1988 en Combraille. Il faisait même brumeux et le voyage depuis la Touraine nous avait pris environ trois heures. Une demi-heure après notre arrivée à Mérinchal dans la voiture du Président Goemaere, on vit arriver dans sa R 5 mademoiselle Solange de la Motte Saint Pierre, Présidente de la Route des Dames de Touraine, propriétaire du château de Montpoupon à Céré-la-Ronde qui n'avait pas hésité malgré son âge, 70 ans, la distance à parcourir (206 km mais plus de trois heures de route) et le mauvais temps, à venir seule participer à cette AG, sans même nous prévenir, sans quoi on l'aurait, bien sûr, transportée.

Au cours du déjeuner, nous avons eu droit à quelques airs d'accordéon afin d'égayer notre repas. Le musicien, René Garret, émule des grands de la Corrèze : Jean Ségurel et Robert Monédière, voguait depuis de ses propres ailes et animait, autour de Châteauroux et dans un très large périmètre, les bals musettes auxquels il était resté très fidèle avec son orchestre, dont l'hymne incontesté était « Bruyères corréziennes ». Mais, en cette année 1988, c'est aussi d'hymne qu'il s'agissait, puisqu'il espérait bien que son œuvre « Albertville Olympie » serait retenue comme hymne des Jeux olympiques d'hiver en Savoie, en 1992. Même si les paroles étaient de deux Savoyards, imaginez la tête du jury écoutant un morceau composé par un habitant de la haute Corrèze certes, mais dont le nom n'est guère associé aux sports d'hiver et à la montagne, me semble-t-il !

Bien évidemment nous avons profité de notre déplacement à Mérinchal pour nous rendre sur le site de Chambonchard sur lequel l'EPALA (*Établissement Public d'Aménagement de la Loire et de ses Affluents*) devait ériger un barrage sur le Cher, avec des explications données par le directeur de cet établissement, Joseph Picard accompagné par René Magnier, maire de Chambonchard. Ce projet de barrage, soutenu par notre association, a connu maintes péripéties. Sa construction a été, tour à tour, autorisée par l'État, puis ramenée à une capacité moindre, puis annulée (bien que le Conseil d'État se soit prononcé en faveur du projet de barrage) et, en définitive, abandonnée. Entre-temps l'EPALA aura dépensé quelques 14 millions d'euros pour le projet, dont 4,8 millions d'euros pour les acquisitions foncières (400 hectares). Celui-ci,

devenu l'EP Loire (*Établissement Public Loire*) a été indemnisé à hauteur de 1,8 millions d'euros pour les dépenses qu'il avait engagées pour les études, la maîtrise d'œuvre, la gestion du projet.

Le patrimoine foncier bâti et non bâti a été cédé pour un euro symbolique en décembre 2005 pour la partie creusoise, et en décembre 2009 et juin 2010 pour l'Allier. Bien que quelques élus locaux aient suggéré de « geler » ces terrains au cas où le projet de barrage serait relancé un jour, des terrains ont été restitués à des propriétaires expropriés, ou plutôt à leurs descendants, bon nombre d'entre eux étant aujourd'hui décédés. Le département de l'Allier propriétaire de parcelles sur la rive droite du Cher souhaite les labelliser « espace naturel sensible ». Quant aux projets de substitution au barrage évoqués pour pallier sa non réalisation, à savoir la surélévation du barrage de Rochebut afin de porter sa capacité de stockage d'eau à 100 millions de mètres cubes puis le projet de retenue de la Chaux, affluent de l'Oeil, sur la commune de Colombier (Allier), afin de sécuriser la production d'eau potable de la ville de Montluçon, ils n'ont jamais vu le jour.

Quand on voit l'état de la rivière l'été, compte tenu de son très faible débit, aggravé en période de sécheresse prolongée, qui génère une eutrophisation importante et donc une qualité des eaux dégradée, on se dit que l'on avait sans doute raison de réclamer ce barrage. D'autant que les gens du cru étaient en grande majorité en faveur de la réalisation de cet ouvrage, les agriculteurs y voyant une possibilité de diversifier leur activité, les autres ruraux estimant que la vaste étendue d'eau ainsi créée pourrait favoriser le développement d'un tourisme axé sur la pratique des loisirs nautiques mais aussi terrestres (randonnées pédestres, équestres, en VTT) et éviter la désertification comme le soulignait alors mon ami Bernard Barraux, sénateur de l'Allier, maire de Marcillat-en-Combraille, ardent défenseur de ce barrage. Avec son franc parler, il expliquait que « le Cher est une espèce d'oued. Entre les inondations et les périodes de sécheresse, il n'y a pas de demi-mesure. La vie de cette rivière passe inéluctablement par une garantie de débit minimum d'eau. Ce n'est même plus une question d'aménagement, ce n'est rien d'autre qu'une question de sauvegarde de la vie du Cher ».

Bien entendu nous profitons de nos déplacements dans la vallée occasionnés par les réunions à tenir pour visiter un site, un monument historique, une curiosité locale ou une réalisation récente. Ainsi lors d'une AG tenue à Saint-Amand-Montrond avons-nous découvert la Cité de l'Or qui venait d'ouvrir ses portes. N'oubliez pas qu'il y ait des mines d'or dans cette localité de l'est du Berry ou, qu'à cet endroit, quelques chercheurs d'or se soient installés au bord du Cher. Non vous auriez tout faux. L'explication est tout autre. En 1888 un bijoutier parisien du nom de Charles Moricault, lassé du tumulte de la capitale, décida de transférer son usine en province et choisit cette ville du Cher. De ce premier atelier naîtront beaucoup d'autres. Aujourd'hui encore avec neuf entreprises travaillant l'or et un lycée professionnel axé sur les métiers de la bijouterie, la ville de Saint-Amand-Montrond est un important pôle bijoutier français spécialisé dans la fabrication de mailles en or semi-massif. C'est pour cette raison qu'elle s'est dotée d'un équipement unique constitué d'une pyramide de verre et d'acier de 34 m de haut et de 4600 m². Au sommet de chacun de ses quatre quartiers repose un diamant (fictif), symbole de la bijouterie Saint-Amandoise.

Fédérer l'ensemble des forces vives de la vallée c'est bien mais il nous fallait aussi mener des actions concrètes, tangibles tout en disposant d'un budget très modique. Alors on a commencé par s'appuyer sur des partenaires telles que La Demeure Historique qui nous a insérés dans sa brochure en tant que Route Touristique de la Vallée du Cher, de la source au confluent, puis la

revue Bus et Car qui réalisa un reportage sur notre vallée, sous forme d'itinéraire de découverte, tout en nous permettant d'imprimer un tiré à part de seize pages, que l'on peut considérer comme la première plaquette diffusée par notre association.

Nous avons ensuite opté, vu nos ressources financières, pour l'implantation progressive de tableaux de lave émaillée illustrant le cours du Cher en différents sites de la vallée. Ces œuvres d'art commandées à des céramistes d'Ébreuil (Allier), M. et Mme Orlat, que je connaissais très bien mon père ayant fait appel à eux pour implanter trois tables au site des Hurlevents sur la commune du Vernet qui domine Vichy, le Val d'Allier, la Limagne et la chaîne des volcans d'Auvergne : deux tables d'orientation et une table littéraire.

Ce type de support présentait un intérêt triple :

- il était appelé à durer, car la lave émaillée est très résistante aux intempéries, au soleil mais évidemment pas aux grands coups de marteau assésés par des abrutis complets comme cela fut le cas aux Hurlevents ! les rendant illisibles à certains endroits ;
- leur financement pouvait être éventuellement partagé avec la commune d'implantation, être sponsorisé comme ce fut le cas à Montrichard, par une compagnie d'assurances ou une banque ;
- on pouvait la reproduire sur une affiche en quadrichromie ce que notre association a fait en l'imprimant à 2000 exemplaires.

De même nous avons réussi à éditer un premier dépliant d'appel présentant, région par région, les ressources touristiques de la vallée : monuments à visiter, activités à pratiquer, manifestations à voir, possibilités d'accueil puis un deuxième qui présentait l'originalité de voir figurer au verso une carte perspective à l'aquarelle du bassin du Cher réalisée par Jacques Ferry, cartographe, et Noëlle Ferry. Cette véritable œuvre d'art présentait pour nous un double intérêt : celui de mentionner toutes les communes riveraines du Cher ainsi que tous les affluents de la rivière sur un support de promotion papier et celui de pouvoir la reproduire sur un poster que nous avons fait imprimer à 2.000 exemplaires.

Et puis quelques journalistes de quotidiens régionaux se sont intéressés à notre association et à la vallée qu'elle souhaite promouvoir. J'ai beaucoup sympathisé avec Jean Chédaille, grand reporter à *La Nouvelle République du Centre-Ouest*, et son compère photographe Gérard Proust que j'ai, du reste, eu plaisir à accompagner lors de leur venue dans le Var afin de réaliser un reportage sur la vallée de l'Argens, vous comprendrez pourquoi, et sur les Gorges du Verdon. Il avait consacré, en avril 1986, trois articles de suite à la vallée du Cher, le premier et le dernier faisant la une du journal. Après m'avoir reçu et écouté, effectué quelques recherches documentaires en complément des informations que je lui avais remises il avait couché sur le papier un remarquable texte sur la vallée de la source au confluent. Je vous le livre, en souvenir de lui et parce qu'il invite véritablement à sa découverte. Du reste, suite à sa parution, il incita bon nombre de tourangeaux à remonter jusqu'à la source du Cher.

« Il ne faut jamais remonter aux sources, on est souvent déçu. J'ai vu celle de la Loire, le Mont Gerbier-de-Jonc lui doit beaucoup au chapitre des connaissances géographiques scolaires, mais ce n'est qu'un pipi de chat comme je l'ai écrit dans cette gazette, à propos de la descente du fleuve en planches à voile. Celle du Cher, je ne la connais pas mais on me l'a racontée.

Imaginez la bordure d'un pré anonyme. Quelques cailloux. Une petite pancarte : « Source du Cher ». C'est tout. Indubitablement, le Cher est faible. Un filet d'eau. En 1952, lorsque le préfet

de la Creuse inaugura la source, un jour de vaches maigres de l'actualité, par un été torride, le filet d'eau avait disparu. Alors, pour ne pas donner l'impression au représentant du gouvernement qu'il présidait un canular, les pompiers du coin avaient fait passer dans la terre un tuyau de lance à incendie qui prenait sa source dans le château d'eau du syndicat intercommunal. Ce jour-là, les clairons des pompiers sonnèrent joyeusement. Cette touchante cérémonie se passait à Mérinchal, au pied du plateau de Millevaches, à 387 km du château de Villandry, près de ce lieu où le filet d'eau, devenu une grande rivière, se jette dans la Loire.

L'eau vive

Il s'en passe des choses hydrographiques pendant ce long parcours, des rebords du Massif central, à la Touraine dont il arrose aussi le jardin. D'abord, parti d'une altitude de 762m, « Le Chard » comme disent les paysans de là-haut, en lui donnant le nom d'un ancien bois de chênes au versant de Chassaing, un hameau à deux kilomètres de la source, va faire de la gonflette en traversant deux ou trois étangs qui ont des noms à la George Sand : la Roussine, la Noisette. Il n'a pas encore soixante kilomètres de cours et il reçoit quelques torrents : le Mousson à Château-sur-Cher, le Boron à Chambonchard et la Tardes qui arrive de la Creuse après déjà soixante-quinze kilomètres de cours tumultueux. Disons-le tout net, à ce moment, le Cher est un torrent. Il creuse des gorges profondes dans le granit, le gneiss et les schistes cristallins des hauts plateaux. Son eau est argentée et vive, comme la chanson de Béart. On en boirait ! Puis, il dégringole vers Montluçon, alors là, on a déjà plus envie d'en déguster et même de s'y baigner. L'industrie et les concentrations humaines le transforment en bouillon de culture. La pollution, banale, normalement admise et pourtant bien évitable. « Le Lot, rivière propre » n'a pas encore fait école... Le « Chard » a quitté la craie, embarque tous ses microbes et fait son entrée dans le département qui porte son nom et qu'il arrose, en négligeant sa capitale, Bourges. Il laisse un peu sur le côté la forêt de Tronçais, dont on dit qu'elle est la plus belle chênaie de France, avec ses dix mille hectares de troncs centenaires. Puis il rencontre le passé avec le château d'Ainay-le-Viel, le « petit Carcassonne » du XIV^e siècle. Du côté de Saint-Amand-Montrond, il est grossi de la Gueugne, de l'Aumance et du ruisseau de la Roche-Bridier. L'abbaye cistercienne de Noirlac tremble dans ses eaux comme les châteaux de Meillant et Bois-sur-Arné. Le Cher va commencer à traverser l'histoire de France.

Les communes-sur-Cher

Comme dans le réseau sanguin d'un corps humain, d'autres rivières viennent se jeter dans le Cher qui a pris son régime de croisière, tranquille, en père peinard. Ce sont La Marmande, la Loubière, le Trian, la Margelle, l'Yèvre grossie de l'Auron à Vierzon. Et toujours l'histoire : dans le château de Mehun-sur-Yèvre, Charles VII se donnait encore l'illusion d'être roi. Alors, la rivière fait son entrée dans le Loir-et-Cher où pour bien marquer leur identité et leur situation géographique, près d'une dizaine de communes affirment qu'elles sont « sur Cher », à commencer par Mennetou-sur-Cher puis Villefranche, Selles, etc. Un moment, la rivière va faire une brève incursion dans l'Indre, à Chabris, qui est la seule commune qu'il arrose dans ce département, avant de regagner fidèlement cet autre département dont il partage le nom avec le Loir. Un moment le Cher a eu un compagnon, le canal de Berry ouvert entre Montluçon et Saint-Amand, que Chaban-Delmas, alors ministre des Transports, raya d'un trait de plume de la carte des canaux français sous prétexte qu'il n'était pas au gabarit européen. Et pourtant, la vie trop courte de ce bras d'eau nourricier, fut bien remplie. Au plus fort de son activité, dans

les années 1860, 890 péniches transportaient chaque année près de deux millions de tonnes de marchandises. Toute une économie locale s'était développée aux abords de celui-ci. À Saint-Amand, ce canal avait deux bifurcations, l'une vers Noyers-sur-Cher, l'autre vers la Loire, à Marseille-les-Aubigny. Après Noyers-sur-Cher, vers l'Ouest donc, le Cher était canalisé et son cours est parsemé d'écluses devenues en partie inutiles - puisqu'il n'y a plus de trafic fluvial - mais qui permettent encore des retenues d'eau. Il ne reste que des souvenirs de cette marine du Cher exposés par un musée animé par l'Amicale Laïque de Reugny dans l'Allier. Une péniche berrichonne abrite cette évocation.

Continuons la descente de la rivière tranquille qui s'est fortement embourgeoisée. Cours large, ponts élégants, châteaux qui dominent vignobles et routes touristiques. À Montrichard, le donjon qui succéda aux défenses édifiées par Foulques Nera, le Faucon Noir, qui avait aussi la forteresse de Montbazou, domine ce Cher qui fut tant animé, il y a un peu plus d'un siècle. En effet, Montrichard possède toujours le barrage et l'écluse, l'une des seize installations, étagées le long des 59 km du Cher canalisé dont 27 km en Loir-et-Cher, à partir de l'embouchure du canal du Berry à Noyers. Ce Cher canalisé, après son parcours en Indre-et-Loire était relié à la Loire, en amont de Tours, par un canal de jonction long de 2,4 km, dont les vieux Tourangeaux se souviennent. L'autoroute « Aquitaine » l'a fait disparaître dans les années 1970. En 1828, Montrichard, placé sur l'axe navigable Méditerranée-Océan Atlantique, était appelé à un grand essor. Ainsi le conseil municipal avait demandé la construction d'un quai pour servir de port, « le commerce des vins, bois et autres denrées réclame impérieusement cette opération ». Et vogue la galère ! Le rapport des Ponts et Chaussées de 1910 note que « la durée du trajet de Noyers à Tours s'établit comme suit : à la descente, au gré de l'eau, quand les barrages sont levés : trois jours et à la remonte, avec mulets et ânes, trois à quatre jours. Avec un bon attelage, il fallait compter 3 km à l'heure ». Ces écluses existent toujours. Tous les trois kilomètres elles permettaient des retenues dans l'axe d'un chenal qui avait été creusé. Sur chaque rive était instituée une servitude de passage appelée, côté écluse, « chemin de halage » et côté opposé « chemin de contre-halage », ce qui permettait le passage aux animaux de trait attelés aux péniches.

Entre les jambes de François Ier

De tout le Val de Loire, le château le plus visité est Chenonceau. Un nombre de visiteurs du simple au double en comparaison de la fréquentation du numéro deux, Chambord. Ici, en somme, c'est François I^{er} qui enjambe la rivière devenue majestueuse. Alors là, la grande histoire se mire dans les eaux du Cher. François I^{er} qui avait acheté l'édifice pour 90.000 livres, y mena grand train et chassa dans les forêts d'Amboise et de Montrichard avant de rendre l'âme en 1547. Son successeur, Henri II, « inventeur » du buffet du même bois, offrit cette résidence secondaire à sa capiteuse maîtresse, Diane de Poitiers, veuve de Louis de Brézé, qui n'était pas, selon Brantôme « de ces veuves hypocrites et marmiteuses qui s'enterrent avec le défunt ... ». On s'en serait douté ! Il se passa encore beaucoup de choses dans ce château, les unes édifiantes, les autres pas du tout et même beaucoup plus tard, Rousseau y vint écrire « L'Émile », manuel de la parfaite éducation, dans le même temps qu'il mettait des enfants à l'hôpital, pour n'avoir pas à s'en occuper. Ce qui me rappelle aussi les belles théories de Karl Marx qui entretenait sa maîtresse sous le toit conjugal. Ah ! ces doctrinaires. Il est passé beaucoup d'eau sous le château de Chenonceau depuis que le philosophe poudré y écrivit discours et pamphlets. En 1940, l'histoire fit encore de la galerie sur les eaux le lieu de passage de la ligne de démarcation. Le Cher devint un symbole pour ceux qui fuirent les nazis : juifs, résistants, requis, etc... Le Cher, après cet admirable arc de triomphe de Chenonceau, reprend son cours paisible. La rivière aux

allures de fleuve, a plus de cent mètres de large. La Loire, maintenant très proche, inspire ces instincts qui ont libre cours lorsque les crues la font s'étaler sans retenue dans la plaine de Tours, où le maire de Tours Jean Royer, lui a donné encore des allures de canal. Le torrent du plateau de Millevaches est bien loin ! Encore quelques kilomètres et le Cher s'abandonnera à la Loire, à hauteur de Villandry, son dernier château. Éloignée du beau Chenonceau et son pont Renaissance, la rivière se jette dans le fleuve royal, très prosaïquement, au pied des arches d'un pont de chemin de fer face à Cinq-Mars-la-Pile. Tout a une fin. Même les cours d'eau ».

Un magnifique reportage que pourrait refaire paraître tel quel aujourd'hui son quotidien régional, en rajoutant seulement quelques lignes sur le formidable développement qu'a connu le ZooParc de Beauval à Saint-Aignan-sur-Cher qui existait déjà mais qui recevait alors dix fois moins de visiteurs qu'aujourd'hui et qui va dépasser le cap des 1,5 millions d'entrées par an.

Un autre journaliste travaillant pour le compte du *Limousin Magazine* avait aussi rédigé un article original qui invitait à la découverte de la vallée, de sa source à son confluent, au travers d'étapes gastronomiques mentionnant les nombreuses bonnes tables qu'elle compte et la qualifiant de ce fait de région de grande gastronomie. Je dois dire que tous les journaux de la presse quotidienne régionale qui couvrent le bassin du Cher : *La Montagne*, *Le Berry Républicain*, *La Nouvelle République* mais aussi quelques magazines régionaux : *Le Magazine de la Touraine*, *Touraine Economique*, etc... nous ont aidé à nous faire connaître et se sont faits régulièrement l'écho de nos initiatives, de nos actions et de nos prises de position concernant l'aménagement de la vallée du Cher.

Mettre en exergue tout ce qu'il y a à voir dans la vallée, de part et d'autre des rives du Cher est, certes, fort louable mais, progressivement, nous avons pris conscience qu'il nous fallait nous jeter à l'eau, c'est-à-dire nous préoccuper de l'état de la rivière, de sa « santé », car pour exploiter touristiquement un cours d'eau, encore faut-il que la qualité et la quantité d'eau soient satisfaisantes.

C'est ce qu'étaient venus nous expliquer à l'abbaye de Noirlac des représentants de l'association de la vallée du Lot. Pourquoi la vallée du Lot, allez-vous me dire. Parce que le Lot était, à l'époque, la première expérience de « rivière propre » lancée en France et même en Europe et qu'elle était déjà organisée, structurée et fédérée autour d'une association comme la nôtre, elle-même renforcée par une Entente Interdépartementale couvrant tout le bassin du Lot, établissement public regroupant les conseils généraux de la Lozère, du Cantal, de l'Aveyron, du Lot et du Lot-et-Garonne. La présentation que nous avaient faite son Président Christian Bernad et son directeur Jean-Marcel Ferlay était fort instructive, vu notre connaissance assez limitée de la gestion de l'eau et des rivières, de la manière dont il convenait d'aborder le développement d'une vallée prise dans sa globalité. Nous avons, par la suite, noué des contacts réguliers avec la vallée du Lot, invitant une délégation de cette région à venir découvrir notre vallée puis en nous rendant nous-mêmes sur place en compagnie de représentants de la vallée de l'Argens, mon métier de conseiller en tourisme m'ayant amené à apporter aussi mon aide à une association ayant entrepris de fédérer les communes et leurs offices de tourisme de ce fleuve côtier varois. Je crois que cette relation entretenue avec la vallée du Lot qui a même débouché sur la signature d'une charte de partenariat nous a enhardis et nous a incités à nous rapprocher de notre Entente interdépartementale à nous, je veux parler de l'EPALA, que nous avons ensuite régulièrement convié à nos AG, devenant petit à petit, son interlocuteur privilégié. Et puis notre voyage d'étude en vallée du Lot qui nous a menés de Cahors à la source du Lot à La Canourgue

comprenait une promenade sur le Lot rendu à la navigation. Ce qui nous a donné quelques idées pour la suite.

Car il y a eu ce projet de remise en navigabilité du Cher canalisé et d'un tronçon du canal de Berry. Dire que c'est l'association pour le développement touristique de la vallée du Cher qui en a eu l'idée la première serait présomptueux et probablement inexact. Par contre, c'est bien elle qui en a été, dans un premier temps, l'instigatrice, s'appuyant sur un rapport établi, si mes souvenirs sont bons, par un technicien du ministère des Transports et sa sous-direction des voies navigables portant sur la situation des anciennes voies navigables, donc déclassées, et qui avait conclu pour ce qui concerne le Cher canalisé et le canal de Berry à la possibilité - je cite les conclusions du rapport - d'envisager une remise en navigation du Cher canalisé à des fins touristiques. Une croisière sur le bassin de navigation canalisé du Cher et sur le canal de Berry présenterait un intérêt certain de par la diversité des conditions de navigation, avec à la fois, la navigation sur une rivière canalisée et la navigation sur un canal très original en France par son très petit gabarit et le passage sur un ouvrage remarquable qu'est le pont-canal enjambant la Sauldre. Une base nautique centrale pourrait être aménagée au port de Noyers-sur-Cher. À l'appui de ce diagnostic émis par un technicien compétent dans le domaine du tourisme fluvial notre association a fait sien ce projet, l'évoquant alors à partir de 1986 à chacune des réunions qu'elle tenait et lançant une étude approfondie sur le Cher canalisé dans son ensemble afin de démontrer son importance économique et évaluer de façon précise le coût d'automatisation des barrages et les résultats au plan hydraulique et touristique que l'on pouvait en attendre.

Afin de convaincre les sceptiques, le Président Goemaere s'arrangea pour trouver quelques financements pour remettre en état, à titre expérimental, trois écluses : celles de Montrichard, de Chissay-en-Touraine et de Chisseaux équipées de nouvelles portes en bois créées sur le modèle des portes entreposées au musée de Magnette. Ce qui incita deux personnes, Bernard Millet et son associée Christiane Sonnier, à venir y exploiter un bateau-restaurant sur le tronçon redevenu navigable. Je me souviens que cela avait provoqué le mécontentement du gestionnaire du château de Chenonceau qui voyait d'un très mauvais œil ce bateau passer sous les arches du château, ce dernier étant érigé sur la rivière. Il porta même l'affaire devant les tribunaux mais il fut débouté par la justice qui s'appuyait sur le fait que la rivière était domaniale de Vaux (Allier) à la confluence avec la Loire. Notre association avait aussi écrit au gestionnaire du château pour lui faire part de notre incompréhension devant son attitude véhémement envers ces courageux exploitants, qui avaient eu le mérite de créer un nouveau produit touristique dans la vallée, tout en lui faisant remarquer que lorsque le Cher était navigable des bateaux étaient passés des milliers de fois sous les arches du château sans créer de dommages. Puis, progressivement, d'autres écluses ont été remises en état, en amont de Montrichard jusqu'à Noyers-sur-Cher, tout en étant automatisées. Ainsi sur le Cher canalisé, outre La Bélandre, deux autres bateaux d'une capacité de 50 places ont pu être mis à l'eau et exploités, l'un à Montrichard (Le Léonard de Vinci), l'autre à Saint-Aignan-sur-Cher (le Tasciaca). Un tronçon du canal de Berry - celui reliant Noyers à Selles-sur-Cher - a fait aussi l'objet de travaux de remise en état de six écluses et ponts-levis. À titre expérimental, le Syndicat du Cher canalisé de Loir-et-Cher avait même fait l'acquisition de quelques « house-boats » et « narrows boats » achetés en Grande-Bretagne et portant le nom des 4 cantons de la vallée du Cher loir-et-chérienne : Montrichard, Saint-Aignan-sur-Cher, Selles-sur-Cher et Mennetou-sur-Cher. Quelques habitants riverains du Cher avaient aussi investi dans l'achat d'un bateau, ravis de pouvoir jouer au plaisancier sur leur rivière aimée. Parallèlement, des maisons éclusières ont

été rénovées et transformées en gîtes tandis que le lit du canal a été débarrassé des sédiments qui l'encombraient. Plusieurs haltes nautiques ont été réalisées.

Quand j'ai cessé (avec grand regret, croyez-moi) de m'occuper de l'association, je pensais vraiment que plus rien ne pouvait empêcher le rétablissement de la navigation de Larçay, en amont de Tours, à Selles-sur-Cher permettant ainsi à la Touraine de devenir aussi une destination de tourisme fluvial d'autant que des financements avaient été obtenus pour que la dernière condition, à même d'assurer la viabilité d'un tel projet, soit remplie : mécaniser les barrages sur le Cher, c'est-à-dire remplacer les barrages à aiguilles (dont on disait alors qu'ils risquaient d'être emportés un jour par une grosse crue et, en tout cas, d'être gravement endommagés) par des barrages à clapets mobiles à même de garantir une navigation sur une période plus large, soit d'avril à octobre. Alors quand j'ai appris, quelque temps plus tard, que le projet était tombé à l'eau, c'est le cas de le dire, j'étais consterné. Je ne comprenais pas comment les acteurs du Cher canalisé avaient pu échouer alors que leurs homologues du Lot, de la Sèvre Nantaise, de la Maine, pour ne citer qu'eux, avaient mené à bien leur projet.

Franchement, je le dis tout net : Quel gâchis !

N'étant plus sur place, je n'ai guère été informé des raisons qui ont conduit à cette situation ou, plutôt, à cet échec. Le coût des barrages, m'a-t-on dit, s'est avéré deux fois plus élevé que prévu. De ce fait les travaux ont été interrompus et le syndicat du Cher canalisé de Loir-et-Cher n'a pas obtenu les crédits nécessaires pour couvrir le dépassement du budget. Par d'autres sources j'ai eu comme explication des erreurs commises quant au choix de l'entreprise à qui avait été confiée la réalisation des barrages, au type de barrage retenu de type « vanne-toit », les piliers du premier installé ne résistant pas à la première crue du Cher. Ce que confirment les propos tenus dans une réunion au sujet du Cher canalisé en 2007 par le président d'une association de protection de l'environnement locale qui déclarait : « ce sont l'incompétence flagrante des entreprises sélectionnées et les technologies choisies pour les barrages qui sont la cause des 15 millions d'euros dilapidés pour n'avoir aujourd'hui que 1,9 barrages en fonctionnement ».

J'ai revu récemment l'ex-président du syndicat du Cher canalisé de Loir-et-Cher, Yves Piau, qui était un élu local assidu aux réunions de notre association. D'emblée, il m'a dit : « La mécanisation des barrages c'était mon cheval de bataille et donc le fiasco technique et financier auquel a conduit ce projet a vraiment constitué un terrible choc pour moi ».

Et de rappeler que l'intérêt de mécaniser et donc d'automatiser les barrages sur le Cher était triple : permettre le maintien des niveaux d'eau et l'allongement des périodes de navigation par une gestion rapide des montées d'eau tout en assurant la sécurité des manœuvres sur les barrages par les éclusiers barragistes. Cette modernisation devait aussi permettre et favoriser la migration de certains poissons comme les anguilles et aloses (contrainte qui a, du reste, alourdi considérablement le coût du projet, ajoute-t-il). La manœuvre manuelle des aiguilles est longue et dangereuse. Une brusque montée des eaux du Cher a souvent des conséquences dommageables sur les aiguilles créant des brèches et sur les assises métalliques qui les tiennent. Il faut, en effet, un minimum de 5 jours pour démonter les barrages et les coucher. Certes, financièrement, la remise en état des ouvrages touchés ne pèse pas très lourd mais elle nécessite, en cas de gros dégâts, de mettre à sec plusieurs biefs pendant une quinzaine de jours pour effectuer les travaux. Ce qui est préjudiciable aux bateliers proposant des promenades en bateau au départ de Saint-Aignan, Montrichard et Chisseaux et qui ne peuvent plus opérer sur la portion

navigable abîmée. Rendre navigable le Cher canalisé sur une période plus longue (d'avril à octobre) et donc faire de la Vallée du Cher une véritable destination de tourisme fluvial telle était notre ambition d'autant que plusieurs opérateurs, tels que Locaboat, ayant eu connaissance du projet de remise en navigabilité du Cher canalisé et d'automatisation des barrages, nous avaient fait part de leur intention de créer une base sur cette voie d'eau.

- Alors Yves, pour quelles raisons ce projet a-t-il lamentablement échoué ?
- Il y a des raisons techniques et financières, me répond-t-il.

Les techniciens de la D.D.E., maître d'œuvre de cette opération d'envergure, avaient opté pour des barrages automatisés à vanne-toit, après étude technique et paysagiste. Une visite d'un seul autre ouvrage de ce type mais de longueur moindre à Méréville dans la communauté urbaine du Grand Nancy avait conforté les élus locaux dans ce choix.

- Alors qu'auparavant, lui fais-je remarquer, il était question d'installer des barrages à clapets mobiles, autant que je me souviens.

- Il poursuit ses explications : « Il s'agit d'un type de barrage équipé d'un flotteur qui monte et qui descend en fonction de la pression de l'eau exercée en amont du barrage. Il fut choisi en raison de sa grande souplesse de manœuvre et pour la sécurité qu'il procure pour la pratique du canoë car il ne crée pas de retour d'eau à l'origine d'accidents de canoë. La mise en fonctionnement du 1^{er} barrage mécanisé (celui de Bray) fit apparaître des difficultés techniques d'utilisation dues à sa longueur beaucoup trop conséquente (45 mètres, sans pile intermédiaire) imposée par la largeur du Cher. Le chantier (laborieux) entrepris par le syndicat intercommunal du Cher canalisé, épaulé par un mandataire, le syndicat mixte d'aménagement et d'exploitation du Cher canalisé et du canal de Berry fut arrêté au bout de cinq ans la facture ayant doublé, passant de 8 à 16 millions d'euros, en raison d'avenants successifs (pour les passes à poissons puis pour les canoëistes, pour la réhabilitation à l'identique de certains ouvrages) et trop souvent imprévus. Le triplement du prix de revient de chacun des barrages entre le moment de leur conception et celui de leur fabrication explique aussi ce grand écart !

Il faut ajouter que les entreprises adjudicataires rencontrèrent des difficultés dans les travaux, subissant par trois fois une rupture du batardeau confectionné en amont de la construction des barrages pour assécher le lit de la rivière suite à des crues emportant des milliers de mètres cubes de matériaux. Le maître d'ouvrage de l'opération commit également l'erreur de passer le marché alors que l'État n'avait pas encore versé la 1^{ère} tranche de sa participation prévue dans le cadre du contrat de plan État-Région et sous prétexte que certains chantiers avaient été lancés avant la signature d'une convention. Averti de la dérive considérable du coût des travaux, l'État décida de se désengager. Le retrait d'un des partenaires financiers du projet allait, bien évidemment, provoquer le désistement des deux autres, le Département de Loir-et-Cher qui avait déjà versé 6 millions d'euros et la Région qui préféra s'en tenir à sa seule participation ».

Yves Piau m'avoua aussi que l'imbrication des syndicats (pas moins de cinq intervenants à différents niveaux) contribua à leur manque de réactivité face à cette dérive considérable des coûts. Bel exemple encore du millefeuille à la française !

Suite à ce fiasco, à ce gâchis financier, plusieurs voix se sont élevées face à cette situation d'abandon peu reluisante pour la vallée. Ils nous ont cassé la rivière, déplorent-ils, très en colère. On aurait pu parfaitement conserver les barrages à aiguilles en mettant en place des systèmes de protection devant les barrages. Des câbles tendus éviteraient qu'ils ne subissent des chocs

et pourraient également se révéler utiles en cas de fausse manœuvre, toujours possible, de l'un des bateaux circulant sur le Cher. D'autres proposaient la réalisation de « pièges à bois » dans quelques courbes du Cher dont le rôle serait de retenir les troncs d'arbres flottants avant qu'ils n'arrivent sur les barrages. En matière de sécurité, les défenseurs des barrages à aiguilles préconisaient la pose de filins auxquels s'attacheraient les barragistes afin d'éviter de tomber à l'eau. Et surtout, ils mettaient en avant l'intérêt patrimonial de ce type de barrage car il en subsiste très peu de ce type en France.

Né au bord du Cher, fils d'éclusier, Pascal Ragot qui était à la barre du « Léonard de Vinci » basé à Montrichard déclarait dans *La Nouvelle République* en mars 2005 : « Je me demande s'il n'aurait pas été préférable de conserver les barrages à aiguilles ». Son confrère batelier, Pierre Cady, capitaine du « Tasciaca » à Saint-Aignan abondait dans son sens : « La technique était éprouvée, il suffisait de l'adapter. Bien entendu il y avait des travaux de restauration à mener, mais les barrages à aiguilles constituent l'attrait essentiel sur le Cher ». Force est de reconnaître que les faits leur donnent raison. Ah ! si on avait su ce qui allait advenir doivent se dire encore aujourd'hui les acteurs locaux et les riverains qui ont vécu cette triste saga du Cher canalisé. Lesquels se lamentent de l'état déplorable dans lequel se trouve actuellement le Cher. Le débit d'eau n'a jamais été aussi faible et donc le niveau d'eau aussi bas en raison de la sécheresse, de la chaleur qui a régné tout l'été 2017.

Un ami riverain du Cher, Joël Elinas, demeurant à Faverolles-sur-Cher à qui j'ai rendu visite en septembre 2017 me disait que, pour la première fois, son puits n'avait plus d'eau du fait de la baisse du niveau des nappes phréatiques alimentées par la rivière. Et de craindre qu'à terme les maisons construites le long des rives du Cher ne se fissurent pour cette raison. Et de déplorer aussi l'envahissement du cours d'eau par la jussie (plante d'origine américaine qui colonise les milieux naturels humides et constitue un véritable fléau pour la végétation autochtone et pour la pratique de la pêche) et l'apparition d'algues stagnantes (cyanobactéries) toxiques provoquant la mort de plusieurs chiens après qu'ils aient bu l'eau du Cher (également de la Loire), événement qui a fait la une de journaux télévisés et des radios. Il se trouve que mon ami pratique, avec son épouse Anne-Marie, depuis très longtemps le tourisme fluvial et qu'il a navigué sur plusieurs voies navigables en France mais aussi sur le Cher canalisé lorsque tous les barrages à aiguilles étaient en état de fonctionnement ainsi que les écluses. Beaucoup d'élus locaux, me confiait-il, n'ont absolument pas conscience des retombées que génèrent les touristes pratiquant le tourisme fluvial. Les commerçants installés dans les communes disposant d'une halte nautique avec qui nous avons discuté pourraient leur démontrer, chiffres à l'appui, l'apport économique de cette clientèle.



Revenant sur la situation du Cher canalisé, il me faisait remarquer que certaines voies d'eau ont gardé leurs barrages d'antan, donc à fermettes mobiles et à aiguilles, me citant pêle-mêle l'Yonne, l'Aron, la Garonne, la Meuse, la Rance et que les écluses ne sont pas toutes automatisées. Certes, les faire fonctionner manuellement prend plus de temps mais quand on est plaisancier on n'est quand même pas pressé, du moins je l'espère, me disait-il avec un brin d'ironie, et c'est amusant de manœuvrer les écluses comme le faisaient jadis les éclusiers. Et on aurait très bien pu se contenter des barrages à aiguilles ou bien les raccourcir de moitié et les prolonger par des barrages à vannes comme je l'ai vu sur d'autres cours d'eau navigables. « Réduire de moitié les barrages à aiguilles et les prolonger par des barrages à vannes était impossible, rétorque Yves Piau, car la loi sur l'eau interdisait de creuser le lit de la rivière, de faire des enrochements et donc de construire en dur dans le lit du Cher. Nous avons étudié plusieurs solutions : barrage fixe, barrage à clapets avec pilier au milieu du lit, rejetées par le ministère de l'Environnement qui s'abritait derrière la loi. Seules deux possibilités pouvaient être retenues : le barrage « vanne-toit » et le barrage gonflable dont nous avons visité un exemplaire érigé sur la Charente mais sur lequel pesaient des incertitudes quant à sa résistance eu égard à la largeur à barrer (environ 40 mètres). Après mûre réflexion, le choix, collégial, s'est porté sur les vannes-toit, solution expérimentale, comme l'aurait été, du reste, à cette époque, l'autre option envisageable, mais qui conduisit au naufrage du Cher canalisé, pour reprendre le titre de certains articles d'alors de la presse locale, pour des raisons techniques et financières. Quant à l'automatisation des écluses elle présentait un double avantage : suppléer une présence permanente et permettre aux plaisanciers de se prendre totalement en charge. Cela constituait donc une amélioration de la navigation en rendant le franchissement d'une écluse plus aisé ».

Où en est le Cher canalisé aujourd'hui allez-vous me demander ?

Et bien dix barrages à aiguilles et leurs écluses fonctionnent mais les portes d'écluses des barrages situés en Indre-et-Loire sont à changer car présentant des problèmes d'étanchéité hormis celles de l'écluse de Chisseaux. Trois barrages ont été détruits dans le Loir-et-Cher : celui de Vineuil à Monthou-sur-Cher, celui des Mazelles à Thésée et Pouillé et celui de Talufiau également situé sur la commune de Thésée. Bray est l'unique barrage à vanne-toit installé, mais il est abaissé et ne fonctionne plus. Le barrage des Mazelles (aujourd'hui donc rasé) est inscrit au classement de l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 1998. De même que celui de Nitray en Indre-et-Loire depuis 2011.

La Vallée du Cher a fait l'objet en 2013 d'une démarche initiée par les conseils généraux d'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher afin de définir les termes généraux d'un nouveau projet d'aménagement et de développement dans la Vallée du Cher. En avant-propos le constat dressé pose bien la situation dans laquelle elle se trouve actuellement, disposant véritablement d'un potentiel de développement touristique important mais qui est faiblement valorisé en l'absence de projet mobilisateur. Plus précisément, souligne le rapport entre mes mains, une situation dégradée était observée depuis quelques années :

- gestion complexe et peu lisible du cours d'eau - liée notamment au régime d'autorisation temporaire actuellement en vigueur concernant la domanialité - compromettant certains usages, la sécurité juridique ainsi que les capacités d'engagement et d'investissement des acteurs publics et privés ;
- dégradation des milieux aquatiques et des patrimoines, notamment sur le Cher canalisé ;
- conflits d'usages radicalisant et cristallisant le débat, au détriment d'une vision globale des enjeux ».

Cinq orientations d'aménagement ont été retenues, en plaçant l'itinérance (vélo, randonnée pédestre, canoë-kayak) comme l'axe principal de valorisation de la vallée :

1°) Valoriser les patrimoines et les usages de l'eau.

Le principe de maintien des barrages à aiguilles est acté de même que la mise en navigation de certains biefs (comme cela se fait déjà) ou « sections de biefs » en juillet-août, lorsque les barrages sont autorisés à être relevés. Cette préconisation répond en fait aux enjeux liés à la restauration de la continuité écologique de la rivière : barrages maintenus baissés en période de remontée des migrateurs, c'est-à-dire jusqu'à la mi-juin. Ce qui signifie que ce principe de gestion obère la possibilité d'une navigation motorisée professionnelle de longue distance et sur 5 mois (de mai à septembre : période déterminée comme étant un minimum pour assurer la viabilité économique d'un projet de tourisme fluvial de cette nature). J'ajouterais que cela condamne les exploitants de bateaux de promenade qui ne peuvent rentabiliser leur activité sur deux mois.

2°) Valoriser les patrimoines liés aux milieux aquatiques et humides.

La vallée du Cher peut s'appuyer sur une structure hydraulique singulière avec le Cher sauvage, le canal de Berry et le Cher canalisé, qui constituent un patrimoine à valoriser. Mais sa découverte et son interprétation nécessite une approche scientifique et pédagogique qui reste largement à développer dans la vallée : sites d'accueil et d'interprétation, démarche pédagogique et d'animation, développement d'activités en lien direct avec ces milieux.

3°) Valoriser les identités et les terroirs.

Le rapport insiste sur le fait que la Vallée du Cher « existe » pour ainsi dire grâce à la richesse de ses patrimoines, au premier rang desquels figurent son histoire et ses histoires, les identités culturelles qui lui sont rattachées ou encore les terroirs associés à des productions locales attractives (vin, fromage, champignons, maraîchage...) pour certaines labellisées comme la nouvelle appellation « Touraine Chenonceau » et le label « Vignoble et Découvertes ». Il est notamment préconisé d'élaborer une stratégie globale de valorisation touristique de ces patrimoines, de promouvoir les terroirs et productions emblématiques de la vallée, de soutenir les filières agricoles en mutation, de développer des produits agro-touristiques.

4°) Valoriser l'accessibilité à la vallée.

Il est mis en évidence le fait que celle-ci bénéficie d'un excellent niveau de desserte - maillage (auto)routier, offre ferroviaire - représentant un atout majeur. Et donc la nécessité de mettre en avant autant que possible ces infrastructures sur l'ensemble du territoire et de travailler à la reconnaissance et à la qualification des « portes d'entrée » de la vallée : gares, échangeurs autoroutiers, grands sites touristiques, villes-portes....

5°) L'itinérance.

Les parcours itinérants, intégrant les circulations douces, apparaissent relativement peu développés au regard des potentialités existantes. Mais des projets existent :

- le Cher à Vélo, aménagement d'une véloroute le long du Cher canalisé et du canal de Berry, sur les chemins de halage pour l'essentiel, de Tours à Vierzon ;
- la réalisation de boucles à vélo permettant notamment de se connecter à d'autres territoires ;
- l'aménagement de boucles de randonnées pédestres ancrées au GR 41 ;
- la mise en place d'une signalétique harmonisée et l'aménagement de dispositifs de franchissement des barrages/écluses pour la pratique du canoë-kayak.

Avec, en perspective, la commercialisation de produits itinérants combinés, autour de logiques de complémentarité (ex : randonnée pédestre/navigation, canoë/vélo...).

J'ai, enfin, relevé comme autre proposition la mise en place d'une identité visuelle « Vallée du Cher » et la définition d'un logo « Vallée du Cher », ce qui ne m'a guère fait plaisir car il existe un logo « Vallée du Cher » depuis plus de 30 ans que toutes les communes riveraines du Cher connaissent. Il faut continuer, selon moi, à promouvoir la vallée dans son ensemble, c'est-à-dire de la source au confluent, sous peine de casser tout le travail fédérateur entrepris depuis des années et tendre :

- vers une logique de bassin versant hydrographique et donc de gestion intégrée de la rivière car ce qui se passe à l'amont a des incidences directes sur l'aval et les aménagements de l'aval peuvent avoir une répercussion sur l'amont,
- vers une logique multi-usages : car les différents usages de l'eau et des rivières (faune et flore, pêche, loisirs nautiques, tourisme fluvial, irrigation, hydroélectricité, eau potable, rejets collectifs et diffus...) interagissent entre eux sans liens préétablis, en fonction de leurs poids respectifs (antériorité, importance économique...).

Je me souviens parfaitement de mon dernier déplacement et ma dernière intervention avant de quitter Tours pour l'est-Var où je devais commencer mon nouveau job au sein de la CCI du Var. C'était en octobre 1987, à Saint-Amand-Montrond dans le Cher. Notre association devait, ce jour-là, participer à l'installation officielle d'un tableau de lave émaillée sur cette commune riveraine du Cher. Le Président Goemaere n'ayant pu être présent, il me revenait donc, en tant que vice-président de notre association, de prendre la parole. Et, comme à l'accoutumée, je m'arrange pour glisser quelques pointes d'humour dans mes propos. Quelques jours auparavant, le maire de Vesdun, commune rurale proche de Saint-Amand-Montrond, Jean Dumontet, que je connaissais très bien, avait réaffirmé dans la presse quotidienne régionale que Vesdun était le véritable Centre de la France, ce qui fit réagir les quatre autres communes du Cher qui revendiquent aussi cette appellation : Bruère-Allichamps, Farges-Allichamps,

Saulzais-le-Potier ainsi que Saint-Amand-Montrond dans une moindre mesure. Alors dans mon discours j'ai dit, en présence du sénateur-maire de Saint-Amand-Montrond d'alors, Serge Vinçon, ceci : Monsieur le sénateur-maire, ici à la frontière du Berry et du Bourbonnais on assiste actuellement à une guerre des milieux. Là où je vais aller bientôt, dans le midi de la France, il y a aussi une guerre des milieux en permanence, mais ce n'est pas la même.

Pour la petite histoire, il faut savoir que pas moins de huit communes revendiquent le titre de centre de la France, chacune mettant en avant des arguments valables. Outre celles implantées dans le département du Cher, il y a aussi trois communes de l'Allier : Huriel, Chazemais et Nassigny.



METTEZ VOUS D'ACCORD!

J'ai intitulé ce chapitre « Sénateur de la vallée du Cher » pour la raison suivante : lorsque j'ai arrêté d'animer l'association pour le développement touristique de la vallée du Cher celle-ci comptait 133 adhérents dont 79 communes riveraines du Cher et 11 autres communes. Je disais, à l'époque, en plaisantant, que s'il y avait un sénateur pour toute la vallée, j'étais bien placé pour me faire élire, puisqu'ayant été en contact avec pratiquement tous les maires de la vallée.

Je me suis impliqué bénévolement dans cette association de 1981 à 2001, soit une vingtaine d'années, ce qui veut dire que j'ai continué à m'en occuper « à distance » puisque résidant dans le Var à partir de début 1988. J'y ai consacré beaucoup de temps, assumant le rôle d'animateur de celle-ci et toutes les tâches que cela induit : prospection de nouveaux adhérents, convocation aux réunions, préparation de celles-ci, rédaction des comptes-rendus, conception et réalisation des supports promotionnels, élaboration du budget prévisionnel annuel, relations avec les partenaires, etc... Mais, sincèrement, je ne regrette absolument pas d'avoir sacrifié une partie de mon temps de loisirs et quelques soirées, week-ends et jours de congés à cette vallée qui m'est si chère. J'ai eu, je pense, la chance de rencontrer des personnes très attachées à leur commune, à leur territoire, soucieuses de la sauvegarde et de la mise en valeur du patrimoine local présentant un intérêt historique, culturel et donc touristique.

Je n'ai pas oublié l'aide spontanée qu'elles m'ont apportée, acceptant de jouer en quelque sorte le rôle d'ambassadeur de notre association auprès des communes riveraines qui n'avaient pas encore adhéré à notre action fédératrice. Comment ne pas évoquer quelques-unes de ces personnes avec qui j'avais sympathisé, à commencer par René Chambareau qui, avec l'Amicale laïque de Reugny, est le créateur, en 1978, du musée du canal de Berry, que, bien sûr, nous avons visité lors d'une AG tenue dans la région de Montluçon. Je me souviens encore aujourd'hui de quelques explications qu'il nous avait données sur le canal et que l'on retrouve dans l'ouvrage qu'il a écrit avec Christelle Jamot-Robert, retraçant son histoire.

D'abord celui-ci, contrairement à ce que l'on pourrait penser, ne porte pas le nom de la province du Berry mais du Duc de Berry et il faut donc parler du « canal de Berry » et non pas « du Berry » comme on l'entend parfois. Cette voie d'eau est née de l'ambition de l'empereur Napoléon 1^{er} qui caressait l'idée de créer un réseau stratégique de navigation à l'échelle européenne. Les travaux pour construire le canal furent titanesques. Commencés vers 1811, ils s'achevèrent en 1841 lorsque Montluçon fut relié à Noyers-sur-Cher via Bourges et Vierzon. Le canal avait été conçu au départ dans le but de transporter le charbon des mines de Commentry dans l'Allier, vers les forges du Berry, entre Saint-Amand et Vierzon. En fait, il a permis de transporter de nombreux autres matériaux : des produits pétroliers, des matériaux de construction ou de travaux agricoles, comme le ciment de Beffe, les tuiles de Sancoins, le calcaire de Saint-Amand et Dun sur Auron, le sable de Vallon en Sully, Vierzon et Drevant, le kaolin d'Augy (transporté à Choisy le Roi où, transformé en petits carreaux blancs, il revêtait l'intérieur des stations du métro parisien), la houille, la brique, la chaux, le verre (vitres, bouteilles), les bois « tordus » de la Creuse qui servaient à faire les carènes des bateaux de haute mer, les engrais et produits agricoles. Les péniches berrichonnes convoyaient aussi des produits ménagers et alimentaires : le sel, le sucre, les tourteaux, le riz, les alcools, les vins et spiritueux (vins de Domérat, vins de Touraine), les fruits, le lin. Pour l'anecdote, le bateau « Pernod » transportait 52 000 litres de Pernod, la fameuse boisson anisée, et répandait son agréable odeur sur les quais de Montluçon au cours des chargements ! Pour la petite histoire, la péniche « Pernod » a été vendue dans une colonie française d'Afrique, pour servir de réservoir d'eau ! Étonnante destinée !

Autre anecdote. J'ai appris en parcourant le magnifique ouvrage écrit par Michel-Paul Simon sur *Les Canaux de France* que les premiers bateaux qui naviguaient sur ce canal étaient appelés « bé de cane », en raison de leur avant large et plat. Un bé de cane pesait environ seize tonnes à vide, et pouvait en charger de cinquante à soixante. Le bateau était halé par deux hommes, un sur chaque rive. Mais la conquête de l'Algérie apporta un grand changement dans la vie du canal, grâce au bourriquot ! Seul, en effet, ce petit âne d'Afrique pouvait tenir dans une écurie à bord, qui serait trop étroite pour loger un cheval. C'est donc l'âne qui mit fin au halage à bras d'homme avant que les péniches commencent à être équipées d'un moteur, vers 1920.

Malheureusement concurrencé de plus en plus par le transport ferroviaire et routier, pénalisé par son petit gabarit, le canal voit son activité décliner à partir du début du XX^e siècle. Son déclassement est de plus en plus pressenti et donc son entretien est progressivement délaissé. Le coup de grâce est donné par le décret du 3 janvier 1955, qui porte déclassement et aliénation du canal de Berry, dans la totalité de son cours. Un décret sur lequel est apposée notamment la signature d'un certain François Mitterrand, alors ministre de l'Intérieur, arrière- petit-fils d'un éclusier du canal de Berry, Charles Mitterrand, responsable en 1844 de l'écluse de Rouéron, près du site de Magnette.

Sans l'aide de mon ami Guy Besné, je n'aurais pas pu continuer à m'impliquer dans l'association après avoir quitté la Touraine. C'était un peu ma courroie de transmission des courriers reçus, des dernières informations et échos de la vallée. Arrivé à la retraite, après avoir fait carrière comme cadre au sein de Ford France et retiré à Saint-Julien de Chedon, commune riveraine du Cher, il avait spontanément proposé ses services à Roger Goemaere. Il ne manquait jamais une réunion de l'association, effectuant souvent les déplacements dans la vallée avec son compère Jean-Marie Serelle, commerçant à Montrichard, représentant la CCI de Blois et du Loir-et-Cher.

J'avais aussi reçu un précieux soutien dans l'Allier en la personne d'André Moity. Soutenant à cent pour cent les actions que nous menions, les initiatives et positions prises par notre association, il prit son bâton de pèlerin pour inciter des communes de l'ouest de l'Allier riveraines du Cher à nous rejoindre et, surtout, il sut convaincre la chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat de consacrer un numéro spécial, un hors-série comme l'on dit, de leur magazine *Centre Economique* à la Vallée du Cher traitant de divers sujets en lien avec celle-ci : le transport et le tourisme fluvial, l'eau et l'entreprise, les vignobles et les monuments dans la vallée du Cher, le projet de barrage à Chambonchard, l'E.P.A.L.A. et ses actions, la Vallée de Montluçon, Tours, etc...

J'avais aussi d'autres personnes sur qui je pouvais compter. Je pense à Jean-Jacques Rabier, alors président du syndicat d'initiative de Mareuil-sur-Cher qui est devenu, depuis, le secrétaire général de notre association et avec qui j'ai plaisir à prendre l'attache de temps à autre pour me tenir informé de ce qui passe dans la vallée, plus particulièrement sur le Cher canalisé. Je pense aussi à Henri-Jacques Girardot, Président de la Route Touristique de la Vallée du Cher par Montrichard et Chenonceaux, connu surtout par la distillerie Fraise-Or à Chissay-en-Touraine qu'il dirigeait, avec qui j'ai aussi collaboré dans le cadre de l'organisation de la fête du Touraine Primeur à Montrichard qui existe depuis 1985.

La rivière n'en finira jamais de couler et elle sera toujours accompagnée sur une bonne partie de son parcours par son petit frère, le canal de Berry. Tous les deux ont connu des périodes qui auraient pu changer le cours de leur histoire : la non construction du barrage de Chambonchard,

le déclassement du canal de Berry et du Cher canalisé puis l'échec de leur remise en navigabilité totale. Heureusement les acteurs locaux, qui se renouvellent constamment, continuent à agir, à se battre pour qu'ils retrouvent leur splendeur passée. Des syndicats intercommunaux maintiennent en eau et entretiennent de nombreuses parties du canal, procèdent à la sauvegarde des ouvrages d'art. Malheureusement des portions du canal ont été vendues, d'autres ont été comblées. Le canal a même été busé pour laisser passer l'autoroute A 71 près de Vierzon.

L'ARECABE, *association pour la réouverture du canal de Berry*, que nous avons rencontrée lors d'une AG tenue à Vierzon continue à défendre le principe de réhabilitation et de réouverture à la navigation de plaisance sur le canal dans sa globalité. Elle le fait en agissant de différentes manières que je trouve fort louables. Elle organise des conférences évoquant l'histoire du canal, mène des actions pour sauver ses ouvrages d'art (écluses, ponts-canaux), tient un calendrier de toutes les manifestations qui mettent en valeur le canal sur tout son tracé, diffuse des fiches de randonnées (à vélo ou à pied) sur les chemins de halage du canal. Elle a créé une association « NAVICABE » qui gère les bateaux de la ville de Vierzon, trois bateaux électriques 5 places (dont 2 Derby), 2 Oxoos (pédalos électriques), un bateau homologué 6 personnes, un bateau à pédales 5 places et un Zodiac permettant d'aller chercher et reconduire les bateaux à leur port d'attache où ils peuvent être réalimentés en électricité. Elle gère également une petite flotte de bateaux à Thénieux, composée de trois Derby 5 places dont un appartient à la communauté de communes de Vierzon Sologne Berry et deux qui lui appartiennent. Après avoir envisagé, il y a quelques années, de faire construire une « flûte du Berry », péniche de 27.00 m réalisée sur le modèle des anciennes mais y ayant renoncé pour des questions de coût, de difficultés de réalisation, d'exploitation et d'utilisation, l'ARECABE s'est tournée vers l'acquisition d'un bateau électrique transportable et au gabarit approprié au canal. Ce qui lui permet de proposer des week-ends de navigation aux municipalités dont le territoire est traversé par le canal afin de démontrer la faisabilité et l'intérêt d'une remise en navigation de cette ancienne voie d'eau. Elle a réussi à racheter en septembre 2017 un bateau berrichon qui porte le nom de « CHER ». Lorsqu'elle l'a retrouvé, il était au quai de Bercy sur la Seine. Ce bateau pétrolier a alimenté en carburant jusqu'en 1952 les stations-services riveraines du canal de Berry, de Vierzon à Saint-Amand-Montrond et, parfois, dans le Loir-et-Cher. Le manque d'eau du canal devenant crucial, le « CHER » est parti finir sa carrière sur la Seine, comme bateau avitailleur en carburant pour les péniches. Accosté à un quai de la Marne à Charenton le Pont après le décès de son propriétaire en 2008, il était dans un état de délabrement avancé. Après avoir subi, sur le chantier de la Haute Seine à Villeneuve-le-Roi où il a été remorqué, une cure de jouvence, il a retrouvé le canal de Berry à Vierzon, lui qui a été l'un des derniers bateaux à naviguer sur cette voie d'eau avant son déclassement et l'un des ultimes survivants de ce type de chaland, adapté à la taille réduite des écluses.

Le Cher dans son ensemble fait l'objet actuellement de deux SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) l'un pour le Cher amont et l'autre pour le Cher aval. Un SAGE est un outil stratégique de planification de la ressource en eau à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente, celle du bassin versant. Comme dans tout programme d'aménagement et de gestion des eaux, on retrouve dans ces deux SAGE les grands axes prioritaires que sont l'amélioration de la qualité de l'eau, la préservation des ressources en eau, la prévention des inondations, l'amélioration de la connaissance et de la gestion des milieux aquatiques et humides. C'est donc en toute logique, qu'à partir de ces enjeux, chacun de ces deux SAGE a fixé une série d'objectifs à atteindre et a adopté les mesures appropriées s'appuyant sur un état des lieux, un diagnostic

global, des scénarios envisageables. Les ayant parcourus, j'ai noté qu'une mesure portait plus spécialement sur le Cher canalisé et demandait que soit défini un mode de gestion durable de la masse d'eau du Cher canalisé, conciliant l'atteinte des objectifs écologiques et les activités socio-économiques. Une mesure qu'il convient de rattacher au conflit qui oppose les partisans d'un Cher « rendu sauvage », ceux-ci arguant que les ouvrages sur le Cher canalisé sont préjudiciables à la vie de la faune et de la flore aquatiques, - citant les poissons migrateurs - , aux défenseurs du Cher canalisé (dont je ferais partie si je demeurais à nouveau au bord du Cher) qui considèrent que la disparition des barrages, et donc des plans d'eau qu'ils ont créés, serait une catastrophe esthétiquement parlant pour des communes comme Montrichard, Chenonceau , Bléré, Saint-Aignan et sur le plan économique et, en particulier, touristique.



Au moment où j'écris ces lignes, il semblerait toutefois qu'un consensus se dessine entre les parties concernées : les ouvrages existants continueraient à être entretenus et réparés mais les barrages ne seraient remontés que pour une période (dite touristique) restreinte soit du 1^{er} juillet (mais en fait du 20 juin étant donné qu'il faut une journée pour relever les barrages et qu'il y en a dix) au 31 août et cinq passes à poissons seraient réalisées afin de faciliter la remontée des aloses, lamproies et anguilles. Affaire à suivre donc.

Une mesure concerne aussi plus spécialement le canal de Berry, lequel fonctionne, je cite, comme une succession de plans d'eau, ce qui pose des problèmes d'envasement et de réchauffement de l'eau. La qualité de ses eaux n'est pas suivie et pose question de son impact sur la qualité des eaux du Cher. En Indre-et-Loire s'est constituée, en 2005, une association « Les Amis du Cher Canalisé » dans le but de rassembler et fédérer toutes les personnes qui croient en l'avenir touristique du Cher navigable. Elle agit pour sauver le patrimoine fluvial du Cher canalisé (barrages à aiguilles, écluses) et éviter ainsi que ces ouvrages soient abandonnés et qu'il y ait un retour à l'état sauvage de la rivière, ce qui serait, et je partage pleinement son

point de vue, catastrophique car il aurait de graves conséquences sur l'économie de la vallée et l'équilibre écologique de la rivière. Ainsi les plans d'eau formés par chacun des barrages constituent une réserve d'eau pour les agriculteurs. Ils permettent la pratique de la voile, de l'aviron, du canoë-kayak et même du ski nautique sur celui de Bléré mais le club de ski nautique local a été contraint de se délocaliser sur le plan d'eau de Saint-Avertin car le sien est envahi par la jussie. Une rivière peu animée, c'est-à-dire peu fréquentée par les pêcheurs, sans bateaux, ne présenterait pas le même intérêt pour les randonneurs pédestres et cyclistes empruntant les voies vertes qui longent ses rives. L'activité des bateaux commerciaux serait condamnée. Or, actuellement, naviguent sur le Cher canalisé 2 bateaux- promenade, des toues cabanées et deux futreaux. Le site internet qu'elle anime est riche de textes informatifs sur la rivière, sur le Cher canalisé et ses ouvrages d'art : moulins, ponts, lavoirs, bateaux lavoirs, la navigation sur le Cher canalisé autrefois et aujourd'hui. On y trouve aussi toute l'activité déployée par l'association pour atteindre ses objectifs, les positions qu'elle a été amenée à prendre face à telle ou telle problématique, décision politique ou administrative représentant un danger pour le devenir du Cher canalisé. Elle organise chaque année « La fête du Cher » qui connaît au fil des éditions un succès croissant.

L'association est, bien évidemment, en liaison constante avec le syndicat du Cher canalisé* composé de 20 communes. Il gère, par délégation de l'État, un linéaire de 40 km comprenant 10 barrages à aiguilles (avec les écluses et maisons éclusières associées). Travaux d'aménagement, d'entretien et de restauration des berges et du lit du Cher, du patrimoine bâti lié à l'exploitation des barrages, écluses et autres ouvrages constituent l'essentiel de ses missions. Mais au-delà de ses compétences techniques, le syndicat poursuit un projet : la restauration et préservation de l'identité du Cher canalisé prenant nettement position pour un développement du tourisme fluvial et des activités nautiques de loisirs sur le Cher et donc la rénovation des maisons éclusières, la rénovation ou l'équipement des écluses. Il exprime sa volonté de favoriser aussi les activités de tourisme et de loisirs sur les bords du Cher, notamment la pêche et les randonnées. Il insiste, enfin, sur la nécessité d'améliorer la qualité écologique et donc d'entretenir le lit et les berges du Cher.

Cette ambition est pleinement partagée par l'association des amis du Cher canalisé et par l'association pour la défense et le développement touristique de la vallée du Cher et des territoires limitrophes, cette dernière continuant, à ma grande satisfaction, à exister. Avec, toutefois, une ambition moindre que celle que nous affichions dans le passé, à savoir porter les programmes d'aménagement de la vallée permettant de réaliser l'entité « Vallée du Cher, de la source au confluent » qui reste à bâtir.

Je le sais, on ne vit pas avec le passé, mais on doit s'imprégner de lui, ne serait-ce que pour éviter de refaire les mêmes erreurs et, ainsi, mieux se projeter dans l'avenir.

(*) Celui-ci a laissé place, au 1^{er} janvier 2018, au « Nouvel Espace du Cher », syndicat mixte créé pour répondre à la nouvelles compétence Gemapi (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) pour le bassin-versant du Cher dont le périmètre s'étend de Noyers-sur-Cher-Saint-Aignan-sur-Cher à la confluence à Villandry.