



L'EAU ET L'HOMME DANS L'HISTOIRE

► L'eau, une attirance, un besoin

Les rives des cours d'eau et plans d'eau ont été fréquentées depuis la préhistoire.

L'homme y trouvait en effet son eau de boisson, sa nourriture (pêche) et des sites de chasse (passage à gué ou abreuvoir des troupeaux de rennes ou chevaux).

L'homme y installait aussi ses campements et villages (cf. villages lacustres à Chalain - 39).

Le besoin de faire du commerce et d'échanger sont d'autres raisons qui expliquent l'installation des cités au bord des cours d'eau. La mise à jour, dans des vallées, de silex taillés provenant de centaines de kilomètres en aval de leur lieu de découverte, ou de colliers de coquillage marin bien à l'intérieur des terres montre que les rivières constituaient des axes de circulation naturels.

► Evolution des usages de l'eau : aspect historique

● Préhistoire et Antiquité

Le réseau hydrographique a constitué le premier réseau de communication. La découverte de plusieurs **pirogues monoxyles** témoigne d'une navigation très ancienne dès le paléolithique 10 000 ans avant JC.



"Illustration 1" Pirogue monoxyle
PAP/CRCK du centre

Dans l'antiquité, les échanges entre les peuples se font par l'eau. Par exemple, les peuples britanniques utilisent la Seine pour le transport du cuivre vers les provinces romaines.

La facilité de circuler sur l'eau fut aussi un danger. Les vikings remontent les rivières, la Garonne, la Loire, la Seine jusqu'en Bourgogne, dans l'Eure ou dans l'Oise, obligeant la population à se protéger derrière les premiers châteaux forts, et à procéder à des travaux hydrauliques défensifs : les douves et fossés.

La rivière assure ainsi la fonction commerciale et défensive.



● Moyen âge et Renaissance



"Illustration 2" Composantes d'un paysage féodal : le gué, croisement d'un chemin et d'un cours d'eau, le moulin et le château
AG/CDCK36

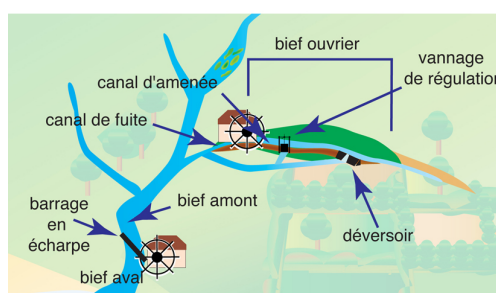
Le **système féodal** instaure le **moulin banal** qui représente une source de revenu pour les propriétaires terriens que sont les seigneurs ou les congrégations religieuses. Connu du temps des romains puis oublié, le moulin hydraulique est un ouvrage communautaire assurant la production de farine (la **meunerie**) mais aussi la forge (énergie pour battre le fer).

Une autre source de revenu pour le seigneur est l'instauration de péages sur les cours d'eau.

L'eau est source de richesse économique.

Jusqu'à la renaissance, le développement des cités s'accompagne de la maîtrise des cours d'eau et de leurs annexes. On construit des ponts. On creuse des canaux. On entreprend des travaux de drainage dans les zones humides. La création d'étangs favorise la pisciculture. A cette époque, le poisson est la principale ressource de protéine dans un contexte religieux qui impose un calendrier de jours maigres c'est-à-dire sans viandes.

Les moulins ont de multiples fonctions : le rouissage du lin et du chanvre, le broyage du tan et du papier, le dégraissage des peaux, ou encore la minoterie ou la forge. De plus, l'eau est aussi essentielle au transport et à l'alimentation. Cela amène à l'édiction de sévères réglementations pour encadrer ces usages.



"Illustration 3" schéma hydraulique des moulins
CRCK du Centre

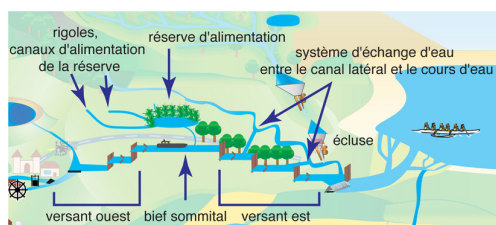
La navigation assure le transport des biens (**gabares, sapinières**) et des personnes (**coches d'eau**).

La « découverte » du système des écluses par Léonard de Vinci augmente les périodes de navigation, la pénétration des embarcations dans le territoire et les connexions entre les **biefs**.



"Illustration 4" Port fluvial sur la Loire
PAP/CRCK du Centre

Les investisseurs comprennent alors que le développement du commerce ne se satisfait plus de l'exiguïté d'un réseau de transport fluvial limité à son seul bassin versant. Le premier canal à changement de bassin, le canal de Briare est terminé en 1642. Il met en communication deux pays hydrographiques : le bassin de la Loire et l'Atlantique (vin, charbon, céréale, bois, sucre) avec le bassin de la Seine et la Manche (Paris étant déjà un important site de consommations). Le canal du midi en 1682 met en contact l'océan Atlantique et la mer Méditerranée en évitant Gibraltar.



"Illustration 5" schéma d'un canal à changement de bassin versant
CRCK du Centre

L'eau est désormais au cœur d'enjeux politiques en terme d'aménagement et de commerce.

●XVIIIe siècle et l'ère industrielle

A la renaissance, au pied des châteaux, la fonction défensive du cours d'eau est remplacée par une fonction paysagère. Cette fonction paysagère de l'eau est en pleine expansion au XVIIIe siècle. Les châteaux et les sculptures se mirent dans des plans d'eau créés de toutes pièces tels qu'à Versailles. Les sculptures sont allégoriques : on y retranscrit la mythologie et on y personnifie les rivières : la Seine, la Loire, le Loiret ont leurs sculptures au même titre que des divinités grecques ou des héros grecs.



"Illustration 6" Château de Chenonceaux
JM Pommard- CKCT

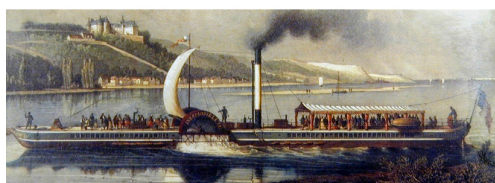
La notion de bassin versant n'est pas encore formalisée, pourtant à la révolution, lorsqu'il s'agira de s'affranchir des anciennes provinces, 80% des départements se rattacheront à leur cours d'eau principal pour choisir un nom.

A la révolution industrielle, le transport de pondéreux (le charbon qui est la nouvelle source d'énergie, les matériaux de construction, les vins, les céréales ou encore les produits manufacturés) et le flottage du bois trouvent dans le réseau hydrographique un support pratique de déplacement. Seules, les chaussées de moulins entravent leur route. Si l'énergie hydraulique, peu onéreuse, permet aux nombreux moulins d'assurer des productions diverses (minoteries, forges, tannage, production textile...), l'avènement de la machine à vapeur affranchit l'industrie des caprices de l'hydrologie.

Transport et énergie transforment la vallée en site industriel.

● XIXe siècle

Au XIXe siècle, sous l'empire, l'hégémonie maritime anglaise amène à retrancher la navigation française en eaux intérieures (canal de Nantes à Brest) et continentales. La navigation se motorise (bateaux vapeur), bientôt concurrencée par le transport ferroviaire.



"Illustration 7" inexplorable devant Chaumont-sur-Loire
lithographie de Charles pensée



La modernisation des procédés industriels textiles et papetiers diminue les flux polluants. Ils sont maintenant collectés dans des égouts avant d'être rejetés en aval des villes, directement dans la rivière.

Mais ce sont les crues catastrophiques de la deuxième moitié du XIXe siècle qui font prendre conscience des effets de l'occupation des sols des bassins amont. En effet, la déforestation pour la production d'énergie ou la construction et les pratiques agricoles à risque pour nourrir une population en pleine croissance ont modifié l'écoulement des eaux de pluies.

Les décisions politiques comprennent dans leur plan d'aménagement du territoire la dimension le bassin versant.

●XXe siècle

Au XXe siècle, les systèmes de transport ferroviaire et routier entraînent le déclin du transport fluvial. Il subsiste sur de grands axes, particulièrement pour le transport de pondéreux (charbon, matériaux, céréales...).



"Illustration 8" Port fluvial de Tancarville sur la Seine
Agence de l'Eau Seine Normandie

Le développement de l'hydroélectricité, « la houille blanche », se remarque sur le réseau hydrographique par la construction de successions de barrages sur tous les cours d'eau pentus, de haute montagne et de moyenne montagne.

En même temps, de nombreux moulins s'équipent de microcentrales ou sont abandonnés ou réhabilités en résidence de caractère.



"Illustration 9" Barrage de Tignes
PAP/CRCK du Centre



L'électricité est facilement transportable. Les consommateurs d'énergie se localisent non plus au plus proche de la ressource énergétique, mais au niveau des bassins de population. L'occupation du territoire, initialement organisée autour de l'eau, se redistribue alors. La restructuration industrielle en de grands centres et la déprise agricole de la fin du XXe siècle conduisent à un abandon progressif de l'exploitation et de l'entretien des rivières alors que les usages de loisirs s'y développent : résidences secondaires ou principales le long du cours d'eau, pêche, randonnée nautique, sport nautique, loisirs naturalistes...

Le canotage connaît son apogée entre les deux guerres. Apanage de classes sociales aisées, sa démocratisation attendra les années soixante avec les matériaux composites puis le polyéthylène.

Progressivement, la prise de conscience de la détérioration de l'eau et de la fragilité de la ressource conduit à organiser, adapter la collecte et le traitement des eaux usées.



"Illustration 10" Station d'épuration
PAP/CRCK du Centre

► L'eau, ses légendes et ses mythes

L'eau indispensable à la vie, génératrice de plaisirs est aussi pourvoyeuse de catastrophes, de mort. Ces valeurs intemporelles, la vie, la richesse, le malheur ont de tout temps animé l'eau d'une dualité symbolique. Ce sont ces naïades, ondines, nymphes et Lorelei, autant de promesses de plaisirs, de fécondité, qui attirent le marin, le jeune homme, l'homme du peuple pour finalement le perdre, le noyer. Cette symbolique se retrouve aussi dans l'eau vive, énergique et claire qu'oppose l'eau morte, calme, nauséabonde.

Mais l'eau est aussi purificatrice, c'est le baptême qui lave du pêcher, symbolisant une deuxième naissance issue du bain amniotique. C'est la source, réparatrice, régénératrice, qui jaillissant sous la statue ou l'autel dédié à un saint Chrétien, qui a souvent succédé à une divinité païenne soignée de la cécité, rend fertile... On défie non seulement la source, à qui sont jetées des pièces en offrande, mais souvent le fleuve tout entier. Séquana est la déesse de la Seine, Taranis le dieu protecteur des eaux dangereuses était courtoisé avant tout franchissement à pied de rivière.

Les crues, les ambiances mystérieuses des marais inspirent les légendes de vouivres ou de dragons que de saints ermites terrassent.

Quant aux ponts, tellement audacieux qu'ils ne peuvent être que le résultat d'un marché entre le diable et l'architecte, on prend soin de le baptiser de même que l'aumônier ou le prêtre baptisera un bateau.

► Conclusion

Si la navigation en pirogue a probablement disparu au moyen âge en Europe, de nombreux peuples africains, asiatiques ou polynésiens en ont conservé l'usage. Les techniques « novatrices » de construction qui allègent le poids (écorces ou peau sur armature bois) utilisées chez les amérindiens et Inuits, déclenchent sa réintroduction sous forme de canoës et de kayaks dans la lignée de l'héritage d'un des plus anciens modes de transports.

