

PARCOURS SAINT-GEORGES-SUR-CHER LE HAMEAU DU PONT ET LE CHER CANALISÉ

PAYS DE LA VALLÉE DU CHER
ET DU ROMORANTINAIS



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'ÉTIC
OIRE

SAINT-GEORGES-SUR-CHER LE HAMEAU DU PORT ET LE CHER CANALISÉ

L'eau et les patrimoines en lien avec cet élément sont l'un des axes majeurs de notre label « Pays d'art et d'histoires ». Le Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais est en effet traversé par deux rivières, le Cher et la Sauldre, ainsi que par une des branches du canal de Berry. Dans sa partie solognote, il possède de nombreux étangs. Cette présence aquifère abondante a conditionné la construction de nombreux ouvrages destinés à apprivoiser ou exploiter les cours d'eau. Elle a aussi entraîné une tradition nautique très précoce puisque l'on sait que les populations celtes naviguaient sur le Cher au cours de l'Antiquité. Ils ont d'ailleurs donné le nom de « Car » à la rivière sur laquelle ils naviguaient. « Car » est devenu plus tard « Cher ». Nous avons voulu vous parler de l'histoire de cette rivière, véritable colonne vertébrale de notre territoire. Nous avons choisi de le faire à Saint-Georges-sur-Cher. Cette commune possède un hameau construit à proximité de cette rivière et autrefois habité par des marins. Il présente une véritable synthèse sur l'histoire de la rivière du Cher et de ses usages, que je vous invite à découvrir dans cette brochure. Elle est issue d'une visite créée par le Pays d'art et d'histoire en 2016. Elle complète le sentier d'interprétation réalisé par les communes de Saint-Georges-sur-Cher et Chissay-en-Touraine, entre 2018 et 2019. Je vous souhaite une bonne lecture et une bonne découverte.

Christophe Thorin

Président du Syndicat Mixte du Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais.

Notre rivière, le Cher, est un vecteur indissociable de l'identité de Saint-Georges-sur-Cher. Elle est le symbole de l'histoire de la commune, au même titre que ses coteaux viticoles qui mettent en valeur nos paysages de la vallée du Cher. La transhumance des barriques de vin, venu du « haut », en direction des bords du Cher, a forgé les activités du Port de Saint-Georges-sur-Cher. La valorisation du hameau du Port, au charme intemporel et à l'esthétique singulière avec ses nombreuses impasses, remplace au centre de notre commune la valorisation patrimoniale, à partager avec les habitants, mais aussi à raconter aux visiteurs. Enfin, le Cher canalisé permet d'exploiter des usages « sur et autour » de la rivière. Le développement du tourisme « fluvestre », entre navigation fluviale et randonnée pédestre, est une opportunité fantastique pour faire résonner conservation du patrimoine et potentialité économique. Profitez paisiblement de notre si belle vallée du Cher.

Jacques Paoletti

Maire de Saint-Georges-sur-Cher

Couverture :

Détail du barrage à aligulles de Saint-Georges-sur-Cher.
Vue du Hameau du Port depuis Chissay-en-Touraine.

Photos :

Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais
(sauf mentions contraires)

Maquette et texte :

Cécile Léon-Holzem et Valérie Chapeau, d'après DES SIGNES
(Studio Muchir Descloux 2015)

4 LA NAVIGATION ET LA CANALISATION DU CHER

1. Une navigation dès l'Antiquité
2. Les marchandises transportées
3. Des pertuis et des projets de canalisation
4. Dans la continuité du canal de Berry

6 AMÉNAGEMENTS ET OUVRAGES DE CANALISATION

1. Le barrage à aiguilles
2. L'écluse
3. La maison éclusière
4. Développement et déclin de la navigation

8 LE HAMEAU DU PORT ET LES MARINIERS DU CHER

1. Premières mentions au XV^e siècle
2. Des graffitis, précieux témoins des bateaux utilisés
3. Un ex-voto dans l'église
4. Une canalisation source de déclin

10 LE HAMEAU DU PORT : LIEU DE PASSAGE ET D'INDUSTRIE

1. La traversée du Cher
2. Le moulin du Port

12 BIBLIOGRAPHIE

12 GLOSSAIRE

13 PLAN

LA NAVIGATION ET LA CANALISATION DU CHER

LE CHER EST LE DEUXIÈME PLUS GRAND AFFLUENT DE LA LOIRE APRÈS L'ALLIER. IL PREND SA SOURCE À MÉRINCHAL, DANS LA CREUSE, AU PIED DU MASSIF CENTRAL, ET SE JETTE DANS LA LOIRE À VILLANDRY. LONG DE 367 KM, IL TRAVERSE TROIS RÉGIONS D'EST EN OUEST : L'AUVERGNE, LE LIMOUSIN ET LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE. LES POPULATIONS NAVIGUENT SUR LE CHER DÈS L'ANTIQUITÉ. EN DÉPÎT DE PLUSIEURS TENTATIVES, IL FAUT ATTENDRE LE XIX^e SIÈCLE POUR QU'IL SOIT CANALISÉ.

NAVIGUÉ DÈS L'ANTIQUITÉ

Le nom « Cher » vient du mot celtique « Car » qui désigne un cours d'eau roulant sur des cailloux. Ce mot rend bien compte de la réalité : le lit du Cher, large et peu profond, est souvent formé de rochers. La navigation sur cette rivière existe depuis le V^e siècle avant J.-C. Si on n'a pas retrouvé d'embarcations remontant à cette époque, des pirogues fossilisées datant des X^e ou XI^e siècles ont été découvertes à Villefranche-sur-Cher, Saint-Georges-sur-la-Prée et Massay (près de Vierzon). Elles étaient taillées dans un seul tronc d'arbre. Ces embarcations ne possédaient pas de voile. Leur maniement s'effectuait au moyen de pagaies, de perches et par le halage.

LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES AVANT LA CANALISATION

La navigation s'est surtout développée du XIV^e au XVIII^e siècle. Un inventaire nous indique les marchandises transportées au XVIII^e siècle : sel (pour la consommation et la conservation des aliments) ; vins d'Orléans, de Saumur ; denrées alimentaires ; verres à boire ; matières premières (craie, marne, bois, acier,

cuivre) ; drap de laine, tapis, feutre. Certaines marchandises sont exemptes de péage, déclarées seulement, et devaient faire l'objet d'une prière et de cérémonies : la moutarde en graine et le vinaigre, l'ardoise.

DES PERTUIS ET DES PROJETS DE CANALISATION

Il semble que des pertuis* aient été aménagés sur le Cher au XVI^e siècle, entre Montluçon et Tours, mais sans précision sur leur position géographique. Ils ont été entretenus jusqu'au milieu du XIX^e siècle. En dépit de ces ouvrages, la navigation sur le Cher est possible seulement 4 mois par an. Elle est bloquée le reste de l'année par des épisodes de sécheresse, d'inondation ou de glaciation. La descente, de la Creuse à la Loire, se fait en suivant le sens du courant. La remonte s'effectue par le halage ou à la voile, si le bateau en est équipé. Afin d'améliorer la navigabilité de la rivière, pour rendre le trafic plus régulier, des projets d'aménagements et de canalisation sont envisagés dès le XV^e siècle. Ils atteignent un pic au XVIII^e siècle avec



Vue du hameau du Port depuis Chissay-en-Touraine.

une dizaine de projets présentés. Ils n'aboutissent pas, faute de financement. Il faut attendre la première moitié du XIX^e siècle pour voir se réaliser le projet du canal de Berry et du Cher canalisé.

DANS LA CONTINUITÉ DU CANAL DE BERRY

Un décret impérial du 16 novembre 1807 décide : le « Cher sera rendu navigable en suivant son cours actuel au moyen d'une ou plusieurs dérivations depuis Montluçon jusqu'à son embouchure dans la Loire ». En 1808, le directeur général des Ponts-et-Chaussées désigne l'ingénieur en chef Joseph-Michel Dutens pour faire l'étude du projet. Il rend ses conclusions en février 1809 en proposant deux solutions : une navigation en rivière entre Montluçon et Vierzon ou un canal latéral au Cher. Dutens indique que l'importance et la fréquence des crues et les périodes de sécheresse lui font préférer la seconde option. Le directeur général des Ponts-et-Chaussées fait le choix de cette solution entre Montluçon et Vierzon. Finalement, le canal de Berry est prolongé jusqu'à

Noyers-sur-Cher. Il s'achève par un bassin de déchargement puis un chenal conduisant au barrage de Saint-Aignan, premier ouvrage du Cher canalisé.

Seize barrages avec écluses et maisons éclusières sont aménagés sur 62 km. La construction des barrages sur le Cher commence en 1836 et s'achève en 1841. Huit de ces barrages se trouvent dans le département du Loir-et-Cher : barrage de Saint-Aignan (avec moulin) ; barrage de Bray (la Méchinière) à Saint-Romain-sur-Cher ; barrage de Talufiau ; barrage des Mazelles à Thésée ; barrage d'Angé (avec moulin) ; barrage de Vallagon à Bourré ; barrage de Montrichard (avec moulin) ; barrage de Saint-Georges. En Indre-et-Loire les barrages sont aménagés dans les communes de Chisseaux, Civray, Bléré, Dierre, Nitray, Vétritz, Larçay et Saint-Avertin.

Tous les barrages et écluses du Cher sont identiques ainsi que les maisons éclusières. La dimension des barrages (déversoir* et barrage mobile) varie en fonction de la largeur de la rivière.

LES CONNEXIONS DE CANALISATION

LES SEIZE RETENUES D'EAU QUI FORMENT LE CHER CANALISÉ SONT INVARIABLEMENT COMPOSÉES DE TROIS ÉLÉMENTS : UN BARRAGE À AIGUILLE POUR RÉGULER LE NIVEAU DE LA RIVIÈRE, UNE ÉCLUSE POUR LA NAVIGATION, UNE MAISON ÉCLUSIÈRE POUR LOGER L'ÉCLUSIER ET LE BARRAGISTE.

LE BARRAGE À AIGUILLES

L'ingénieur Charles Poirée met au point le système du barrage à aiguilles en 1834. Le Cher est la première rivière de France à être équipée de barrages à aiguilles en série.

La partie mobile (les aiguilles) est construite sur un radier maçonné, au fond de l'eau, sur lequel se fixent des fermettes en bois : les longrines*. Lorsque le barrage est monté, les fermettes servent de support aux aiguilles verticales en bois. Souvent en sapin, elles mesurent 2,50 m de haut. Les aiguilles sont indépendantes : on règle le débit de l'eau en les enlevant ou en les ajoutant. Sur certains barrages encore existants, les aiguilles de bois sont remplacées par des aiguilles en aluminium remplies de polystyrène. Elles flottent mieux en cas de chute dans la rivière. Plus légères, elles sont plus facilement manœuvrables.

Le barrage de Saint-Georges-sur-Cher est aménagé en 1841. Lorsque le barrage mobile est garni de ses aiguilles, la hauteur de chute du barrage s'élève à 1,30 m environ.

L'ÉCLUSE

Les écluses permettent de rattraper les différences de niveau du terrain. Ainsi, le bateau peut naviguer en douceur sans subir d'avaries dues aux chutes d'eau ou aux courants trop forts. Les écluses aménagées sur le Cher ont un format standard : 5,20 x 35 m.

LA MAISON ÉCLUSIÈRE

La construction d'un barrage mobile où il est nécessaire de faire fonctionner une porte entraîne la construction d'une habitation pour les hommes chargés de leur fonctionnement. Les maisons éclusières ont été également construites selon un plan standard.

Chacune est composée de deux logements, l'un pour la famille du barragiste et l'autre pour celle de l'éclusier. Le barragiste s'occupait du réservoir : du niveau de l'eau et de l'entretien des abords. L'éclusier se chargeait du fonctionnement de l'écluse pour le passage des bateaux. La maison éclusière du barrage de Saint-Georges-sur-Cher se situe sur la commune voisine de Chissay-en-



Les ouvrages de canalisation du Cher (du premier plan à l'arrière plan) : le déversoir, le barrage à aiguilles, l'écluse, la maison éclésièr.

Touraine. Sa surface au sol est de 45 m² environ. Les logements sont reliés par un porche commun abritant un four à pain. La façade en pierre de taille s'organise symétriquement autour du porche. De chaque côté, deux pavillons en pierre abritent les aiguilles en saison hivernale ainsi que l'outillage. Les combles, non aménagés à l'origine, deviennent habitables dès le XIX^e siècle, avec l'ouverture de lucarnes.

DÉVELOPPEMENT ET

DÉCLIN DE LA NAVIGATION

Avec la canalisation du Cher, la navigation se développe rapidement. On compte jusqu'à 2000 voire 3000 bateaux par an entre Noyers-sur-Cher et Tours. Grâce au canal de Berry, Vierzon et Bourges développent leurs industries. Ces centres exportent leurs productions vers Tours, Saumur, Angers et Nantes. La navigation commerciale sur le Cher se concentre autour de l'exportation de produits régionaux car la plupart des bateaux remontent à vide. Le canton

de Montrieux est largement bénéficiaire de ce commerce pour les pierres de taille de Bourré et de Pontlevoy ou le bois de la forêt de Montrieux. Après la canalisation, les marchandises convoyées par le Cher sont surtout des produits métallurgiques et chimiques (acier, fer, fonte) ; de la poudre et des pierres à fusil pour l'armement ; du charbon et du charbon de bois ; des matériaux de construction ; des denrées alimentaires (sucre, huile, sel, vins). Pourtant, en 1926, le Cher est rayé de la nomenclature des voies navigables. Victime de la concurrence du chemin de fer, il souffre d'un défaut d'entretien de ses infrastructures. Les conflits entre les riverains et les utilisateurs de la rivière sont également nombreux. Il comporte aussi peu d'infrastructures d'embarquement et de déchargement. Avant l'aménagement de l'embarcadère, à Saint-Georges-sur-Cher, seul Montrieux était doté d'un port.

LE HAMEAU DU PORT ET LES MARINIERS DU CHER

BATI À L'ÉCART DU CENTRE BOURG, L'HISTOIRE DU HAMEAU DU PORT EST INTIMEMENT LIÉE AU CHER. LES MARINIERS ET LEURS FAMILLES S'Y SONT INSTALLÉS POUR ÊTRE AU PLUS PRÈS DE L'ACTIVITÉ SUR LA RIVIÈRE. PENDANT LONGTEMPS CE LIEU A ÉTÉ ANIMÉ PAR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES, LA CONSTRUCTION DES EMBARCATIONS, LES CRIS DES MARINIERS, L'ARRIVÉE ET LE DÉPART DES BATEAUX. LES MURS DES MAISONS PORTENT ENCORE LES TÉMOIGNAGES DE CE PASSÉ SI RICHE.

PREMIÈRES MENTIONS AU XV^e SIÈCLE

D'après les textes, le hameau du Port existe déjà au XV^e siècle et son activité est importante. Les mariniers de Saint-Georges-sur-Cher convoient leurs marchandises jusqu'à Nantes, en rejoignant la Loire à Villandry. D'après les recensements, le hameau compte une centaine de familles de mariniers au début du XIX^e siècle avec une forte endogamie. Avant le XIX^e siècle le terme «port» est à vrai dire impropre, car le hameau n'a pas d'embarcadère. Les mariniers voulant débarquer des marchandises doivent s'approcher au plus près de la rive. Leurs bateaux sont alors tirés sur la berge puis amarrés. Il faut attendre 1872 pour qu'un embarcadère soit créé alors qu'il était demandé depuis 1820.

DES GRAFFITIS, PRÉCIEUX TÉMOINS DES BATEAUX UTILISÉS

Certains murs de maisons du Hameau du Port portent le témoignage des bateaux utilisés par les mariniers sous la forme de graffitis et de dessins à l'ocre. La navigation se fait souvent par «train de bateaux», c'est-à-dire à plusieurs bateaux, avançant en file

indienne et liés entre eux par des cordes. La descente se fait "à gré d'eau", avec le courant, en manœuvrant à la perche. Les bateaux ont toujours un fond plat et ils n'ont pas de dérive*. Celle-ci est remplacée par une «piautre», sorte d'immense gouvernail placé à l'arrière du bateau.

UN EX-VOTO DANS L'ÉGLISE

L'église conserve un très bel ex-voto réalisé le 25 août 1852 par le marinier Eugène Archambault. Son créateur le donne à l'église le 8 septembre de la même année. Il s'agit de la maquette en bois d'un bateau appelé *Saint-Louis*. Les textes suivants sont inscrits sur sa coque et sa «piautre» :

« Avec un vent favorable je conduirez (sic) mon bateau à bon port ; Sans moi nul bateau ne peut naviguer ; Que Dieu protège le Saint-Louis et le conduise à bon port » ; « Bonne mère des matelots, que votre bonté nous garde, par pitié sauvez-nous des flots ; que Dieu protège la marine de Saint-Georges ».

Il faut souligner sa grande qualité de conception et son riche décor : oiseaux,



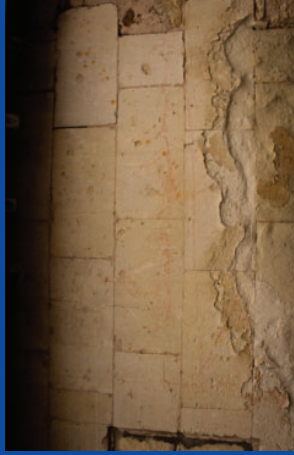
Maquette du bateau Saint-Louis offert en ex-voto par le marinier Eugène Archambault.

Ci-dessous. Gravures et dessins à l'ocre, sur les murs des habitations du Hameau du Port, de bateaux utilisés par les mariniers de Saint-Georges-sur-Cher. Les dessins à l'ocre, fragiles, sont en train de disparaître.

frises parsemées de décors géométriques, de bandes de couleur, etc. La mairie de Saint-Georges-sur-Cher a d'ailleurs prêté cet objet au Musée du Château des Ducs de Bretagne, à Nantes, voilà quelques années, lorsque le musée a réalisé une exposition sur la navigation sur la Loire.

UNE CANALISATION SOURCE DE DÉCLIN

Paradoxalement, la canalisation sonne le glas de l'activité marinière de Saint-Georges-sur-Cher. Les bateaux des mariniers sont trop longs pour les écluses et leurs propriétaires ne possèdent pas les moyens financiers de les remplacer. La navigation à moteur s'est aussi progressivement développée sur la Loire puis le Cher. Les mariniers n'ont pas pu suivre le progrès technique. De même, le quai demandé dès 1820 est aménagé trop tard pour enrayer le déclin. Le hameau du Port a donc vu son activité baisser inexorablement tout au long du XIX^e siècle et les familles de mariniers partir ou se reconverter.



LE HAMEAU DU PORT • L'É DE PASSAGE ET D'INDUSTRIE

SITUÉ SUR UN LIEU DE PASSAGE TRÈS ANCIEN DU CHER, LE HAMEAU DU PORT A AUSSI ÉTÉ LE TÉMOIN DU PASSAGE DES BACS, DE LA CONSTRUCTION DU PONT RELIANT CHISSAY-EN-TOURAINNE ET SAINT-GEORGES-SUR-CHER. IL A ACCUEILLI UN MOULIN CONSTRUIT SUR LA BERGE DE LA RIVIÈRE POUR BÉNÉFICIER DE LA PUISSANCE MOTRICE DE SON COURANT.

LA TRAVERSÉE DU CHER

Le hameau du Port se situe à un point de passage très ancien du Cher. Entre le Moyen Âge et le XIX^e siècle, la traversée se faisait au moyen d'un bac, avec paiement d'un droit de péage. Le montant de celui-ci était affiché de chaque côté de la rivière. Les archives conservent plusieurs ordonnances de réglementation (1737, 1822, 1841 et 1846).

En 1844, la construction d'un pont suspendu met fin à l'utilisation du bac. Long de 94 m, large de 2,45 m avec des trottoirs de 1 m, il est doté d'une voie unique. Comme pour le bac, les utilisateurs doivent s'acquitter d'un péage. Le pont actuel, en béton, date de 1936-1938. Il a été construit en léger décalage avec l'ancien pont. Il est destabilisé en 1940, au début de la Seconde Guerre mondiale. L'armée française avait décidé de le détruire pour retarder l'avancée de l'armée allemande. Des charges explosives ont été placées sous son tablier mais une mauvaise manipulation a provoqué l'explosion d'une des charges. L'incident n'a pas détruit le pont et il a été

réparé après la guerre. Entre 1940 et 1942, le Cher a servi de ligne de démarcation. Saint-Georges-sur-Cher et le hameau du Port, situés en zone libre, ont été des points de passage stratégiques pour des personnes devant quitter la zone occupée.

LE MOULIN DU PORT

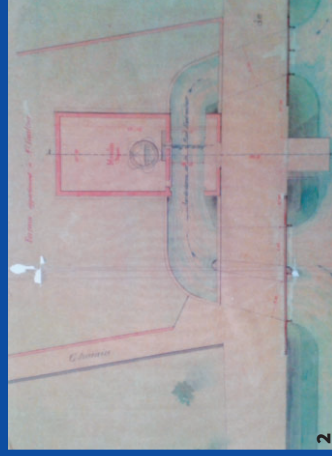
Le Cher a été occupé dès le Moyen Âge par de nombreux moulins tout au long de son cours. Le moulin du Port a été reconstruit entre 1876 et 1880, sur les bases d'un établissement plus ancien. Il n'est pas construit directement sur le Cher : un bief a été aménagé pour amener l'eau de la rivière vers sa roue. Louis Vaultier, le constructeur du moulin et Augustine Gaudion son épouse ont déclaré la construction sous le nom d'usine à blé. Ils sont déjà propriétaires de deux moulins sur la commune. Louis Vaultier n'est pas propriétaire du terrain de l'usine, il a obtenu des frères Archambault propriétaires du terrain une promesse de cession. En 1888, Honoré Bourdonneau, devenu propriétaire du « Moulin



Pont entre Chissay-en-Touraine et Saint-Georges-sur-Cher. Il a succédé à un bac et à un pont suspendu.

du Port », le transforme en « simple moulin à usage de commerce ». Il supprime deux paires de meules.

En 1903, Bourdonneau le revend à Octave Farineau. En octobre 1940, le bâtiment brûle mais il est reconstruit en 1947. L'année 1963 marque l'arrêt de son activité. Il est transformé en centre de vacances en 1967, puis en hôtel-restaurant en 1983, en maison de retraite en 1998. Depuis 2005, il accueille des chambres d'hôtes.



1. Moulin du Port, plan et élévation.

(Archives Départementales du Loir-et-Cher).

2. Plan du canal d'alimentation permettant d'amener l'eau du Cher vers la roue du moulin.

(Archives Départementales du Loir-et-Cher).

BIBLIOGRAPHIE

Recherches et texte de visite : **Madame Cécile Léon-Holzem**, guide-conférencière pour le Pays d'art et d'histoire de la vallée du Cher et du Romorantinais. Avec l'aide de **Madame Simone Archambault**, co-créatrice d'une exposition sur l'histoire du hameau du Port et de la navigation sur le Cher (2015, 2016).

2. Valérie Mauret-Cribellier, *Le canal de Berry*, Centre, Auvergne, Publication du Service Régional de l'Inventaire Centre-Val de Loire, coll. *Itinéraires du Patrimoine*, Orléans, 2001.

3. Archives Départementales du Loir-et-Cher, *De l'Objet d'Art à la Mémoire préservée, restauration du patrimoine mobilier du Loir-et-Cher*, catalogue d'exposition (6 mars - 13 avril 1998), Blois.

GLOSSAIRE

Dérive (n.f.) : quille du bateau. Elle lui permet de ne pas partir à la dérive sur les côtés à cause du vent. Elle équipe surtout les bateaux d'eau profonde pour remonter le courant contre le vent.

Déversoir (n.m.) : ouvrage de décharge par lequel s'écoule le trop-plein d'eau.

Longrine (n.f.) : poutre en chêne enchaîsée dans le radier. Elle mesure environ 3 m pour 230 kg.

Pertuis (n.m.) : dans un barrage, passage prévu pour les bateaux. Ce passage est également appelé «porte marinière».

À noter : les communes de Saint-Georges-sur-Cher et de Chissay-en-Touraine ont aménagé dans le hameau du Port et à proximité de la maison éclusière un sentier d'interprétation consacré à l'histoire et au patrimoine du site. N'hésitez pas à vous rendre sur place pour le découvrir !

PLAN



LÉGENDE

- 1 Pont
- 2 Écluse (Chissay-en-Touraine)
- 3 Barrage à aiguilles
- 4 Déversoir
- 5 Moulin
- 6 Graffitis

«SAVOIR ÉCOUTER, C'EST POSÉDER, OUTRE LES EN, LE CERVEAU DES AUTRES.»

Léonard de Vinci (15 avril 1452 - 2 mai 1519).

Le label "**Ville ou Pays d'art et d'histoire**" est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire.

Le service animation de l'architecture et du patrimoine, piloté par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales de la Ville/du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférenciers professionnels.

Renseignements
Pays d'art et d'histoire de la vallée du Cher et du Romorantinois

1 quai Soubeyran
41130 Selles-sur-Cher
Tél : 02 54 97 78 60
E-mail: pah.vcr@gmail.com
www.valdecherromorantinois.fr

À proximité

Blois, Bourges, Chinon, Loches, Orléans, Tours, Vendôme ont le label Ville d'art et d'histoire.

Le Pays Loire Touraine et le Pays Loire Val d'Aubois ont le label Pays d'art et d'histoire.

