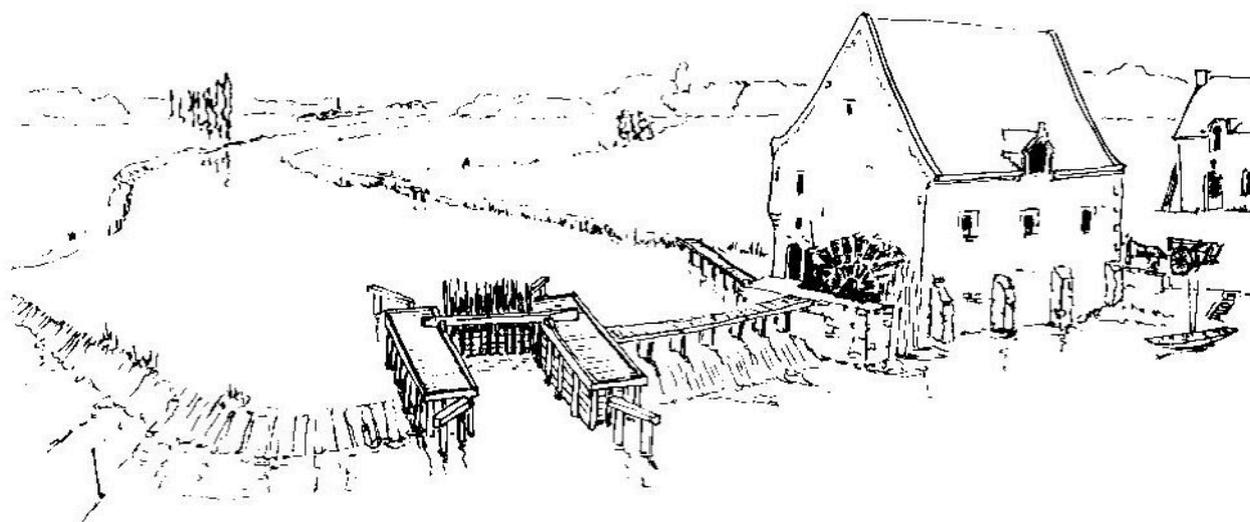


LES PORTES MARINIÈRES DU BASSIN DE LA MAINE

André Grazélie

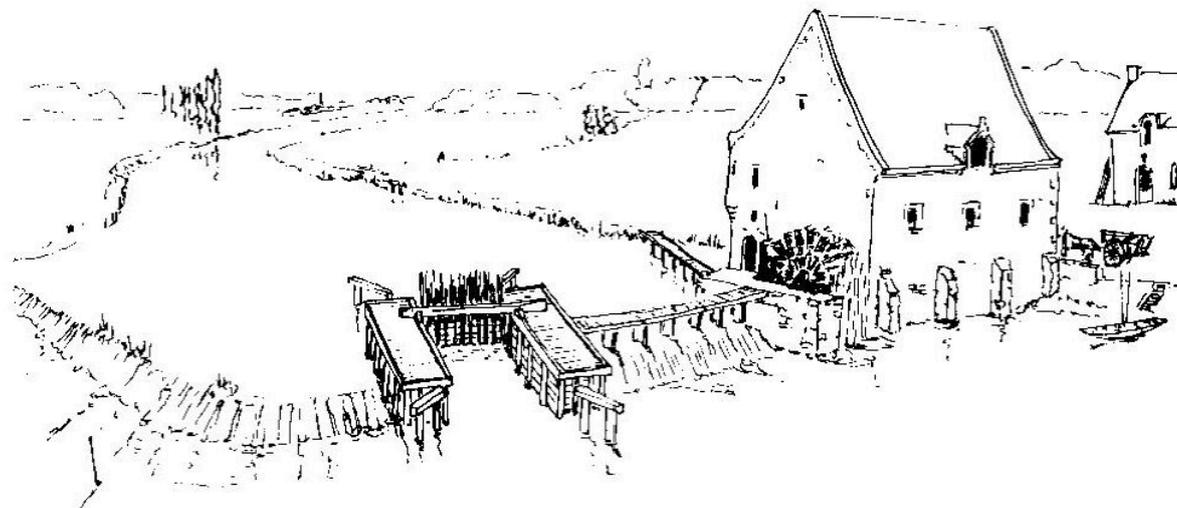


Le Jase 1985 – Association Ellebore

LES PORTES MARINIÈRES DU BASSIN DE LA MAINE

SOURCE : **Le Jase 1985** **André Grazélie**

Parce que le sort d'une des dernières portes marinières du bassin de la Maine – et la dernière conservée en Maine et Loire – se joue cette année (1985), il paraît important d'évoquer cet outil de l'ancienne navigation. L'écluse "à sas" nous semble si évidente dans son fonctionnement que l'on a peine à envisager un autre système pour faire franchir une chute d'eau à un bateau. Pourtant de nombreux autres procédés ont été employés avant que "l'écluse" ⁽¹⁾ que nous connaissons s'impose sur nos voies d'eau. La porte marinière fut la solution communément utilisée dans notre région.

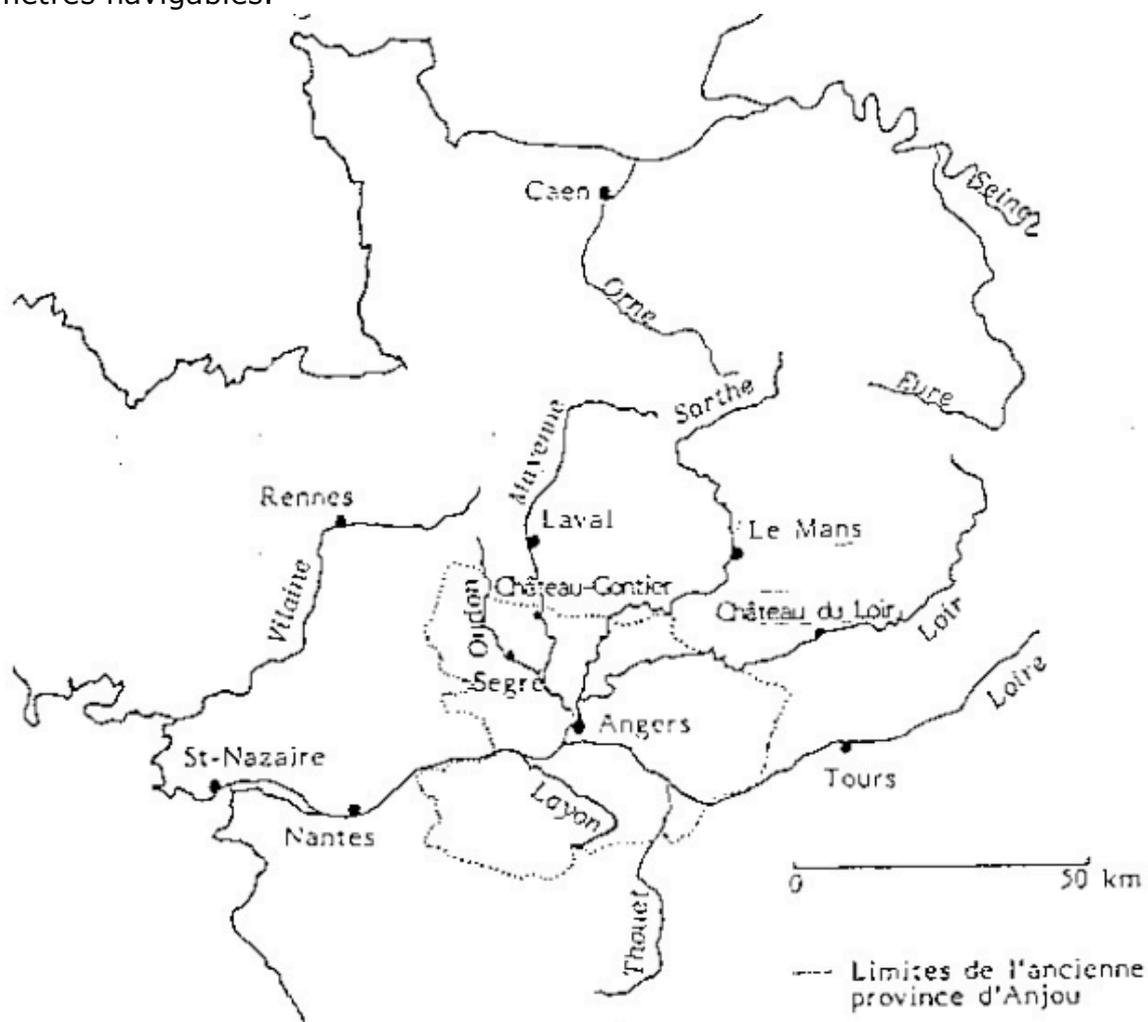


Le principe en est simple : une ouverture est pratiquée dans la chaussée (le barrage) que l'on veut franchir, c'est le pertuis ; pour retenir l'eau du bief supérieur on dispose une cloison démontable, verticale dans le passage d'eau, c'est la porte proprement dite. Pour laisser passer un bateau, on démontait cette porte et on s'engageait dans le courant ainsi libéré par le pertuis.

(¹) – Ecluse : signifiait d'abord retenue d'eau (excluse ou "eau close") avant que le terme soit employé pour désigner la vanne ou un système d'ouverture.

Le bassin de la Maine

La zone géographique qui nous intéresse correspond aux affluents de la Maine. Cette confluence de cours d'eau avait créé une entité qui se distinguait de la marine de Loire par une navigation très spéciale, difficile et dangereuse. ⁽²⁾ Quatre rivières, disposées en éventail, représentant plus de trois cents kilomètres navigables.



De l'Est à l'Ouest : le Loir, depuis le pont de Coesmont (près de Château-du-Loir) jusqu'à sa jonction à la Sarthe ; la Sarthe elle-même, depuis le Mans jusqu'à la Maine ; la Mayenne de Laval à la Maine et son affluent l'Oudon, depuis Segré jusqu'au Lion d'Angers où ils se rejoignent. Maine, Mayne et Mayenne furent longtemps synonymes, le tronc commun ne porte le nom de Maine que depuis le siècle dernier. Ces rivières ont en commun une pente modérée, de 20 à 40 cm au kilomètre, un régime à l'étiage ⁽³⁾ de 5 à 10 m³ par seconde et qui atteint 400 à 600 m³ en hautes eaux, mais les crues n'entravent la navigation que quelques semaines par an.

⁽²⁾ - D'autres rivières de la région ont aussi été aménagées, tel le Thouet qui est cité dans un rapport sur la navigation en 1791 parmi les rivières dont les portes marinières pourraient être remplacées par des écluses à sas.

⁽³⁾ - Etiage : débit moyen des basses eaux servant de références.

De la rivière sauvage aux premiers moulins

D'abord sans aménagement, ces rivières servirent d'axes de circulation. Les voies terrestres étaient difficiles alors que le bateau permettait de convoier de lourdes charges en requérant un moindre effort, mais le marinier d'alors devait attendre les périodes favorables pour naviguer le plus en amont possible sur la rivière.

Un texte du temps de Charlemagne ⁽⁴⁾ attribuait des droits de libre navigation sur le Loir, la Sarthe, la Mayenne, sans préciser toutefois les limites accessibles. Lorsqu'au XIe et XIIe siècles les bâtisseurs de nos villages se mirent à l'ouvrage, les moulins se multiplièrent. De simples fascinaiges de bois et de branchages permettaient d'orienter le courant et le poisson (les "combres" sont cités dans les chartes du XIe siècle comme moyens de pêche). Puis les barrages devinrent chaussées de terre et de pieux, créant de véritables retenues qui augmentaient la force motrice des roues mais faisaient obstacle à la navigation. L'ouverture d'un pertuis devenait nécessaire pour les franchir.

Un équilibre technique s'était réalisé ainsi. Les chutes de 2 à 3 pieds (75 cm à 1 m) suffisaient à faire tourner les moulins, mais elles restaient franchissables par les bateaux remontant la rivière.

En s'installant tout au long des rivières, les moulins avaient délimité des biefs qui persistèrent pour beaucoup jusqu'au siècle dernier. La longueur des biefs variait de un à trois kilomètres suivant la pente. Le cours d'eau ainsi aménagé en escalier assurait une profondeur plus régulière, un courant faible, facile à vaincre au halage. Par contre, des difficultés apparaissaient au passage des portes.

Dans les textes

D'après Paul Roussier ⁽⁵⁾, le plus ancien texte mentionnant une porte marinière date de 1219. C'est un jugement qui autorisait les moines de Saint-Aubin d'Angers à construire un moulin et à ouvrir dans la chaussée une porte devant mesurer dix pieds de large et deux pieds et demi de profondeur (sur la boire de Ragon, près du Lion d'Angers).

La Communauté des "Marchands fréquentant la rivière de Loire et autres fleuves descendant en icelle" avait dès le XIVE siècle un rôle de surveillance et d'entretien sur les voies navigables. Cette corporation, active jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, envoyait ses délégués en inspection et faisait dresser comptes rendus et procès-verbaux au travers desquels on retrouve la juridiction, les techniques et le détail des installations.

En 1444, un sergent à cheval fait sommation "de faire mettre en état de réparation la porte des moulins de Pendu (près de Château-Gontier) et de la faire élargir telle qu'elle doit être et que sont celles de la dite rivière de Mayne au-dessous des moulins de Pendu". On sait ainsi que cette rivière était navigable jusqu'à Château-Gontier et que ses portes étaient de dimensions régulières, preuve d'une relative standardisation.

(4) - Précepte en faveur de l'abbaye de Cormery en Touraine (P. ROUSSIER "Notes historiques sur la rivière de Maine ou Mayenne et sa navigation" Laval, 1924. Cet ouvrage d'archiviste a servi de base à la documentation du présent article)

(5) - Notes historiques... op. cité

Dans les aveux des seigneurs riverains, où ils font l'inventaire de leurs droits et privilèges, on trouve souvent associés les moulins, les portes marinières, les portineaux et les pêcheries. Ces passages d'eau étaient les lieux favorables pour établir un péage sur la navigation, mais aussi (et encore aujourd'hui) les meilleurs endroits pour tendre les engins de pêche à l'anguille, au saumon et autres poissons d'avalaison. Inutile de préciser que pêche et navigation coexistaient difficilement. A certaines portes, par exemple, on ne levait les engins qu'à trois heures de l'après-midi et les "voituriers par eau" devaient patienter de longues heures ⁽⁶⁾.

"Grandeur et décadence"

Au cours des siècles le trafic dut subir d'importantes variations. Après les guerres qui se succédèrent jusqu'à la fin du XVe siècle, les moulins étaient en ruine et les bateaux ne pouvaient plus remonter jusqu'aux grandes villes ⁽⁷⁾.

Vers le milieu du siècle suivant, sous le règne de François Ier, on s'intéressa de plus près à la technique de canalisation, on mit au point l'écluse à sas et de grands projets furent élaborés. C'est à cette époque que l'on rétablit la navigation jusqu'au Mans et à Laval, mais on n'abandonna pas pour autant le système des portes marinières ⁽⁸⁾.

On navigua ainsi jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, sans se préoccuper de modernisation. Le système était économique, rodé depuis des générations ; on se contentait de l'entretenir⁽⁹⁾. On citait alors en exemple le Layon, petite rivière canalisée en 1779 et munie d'écluses à sas. Avec les canaux à point de partage, des horizons s'ouvraient et les projets ne manquèrent pas : relier la Mayenne à la Vilaine vers l'Atlantique ; la Sarthe à l'Orne vers la Manche et le Loir à l'Eure vers Paris. Aucun de ces projets ne devait aboutir, les crédits faisant défaut.

Il fallut attendre les années 1850 -1860 pour doter d'écluses la Sarthe, la Mayenne et l'Oudon et réaliser de grands travaux de modernisation. Sur ces rivières, on vit disparaître les portes marinières. Le Loir quant à lui restait en retard ; le chemin de fer fut mis en place alors que ses écluses n'étaient encore qu'en projet. C'est à ce retard d'équipement que nous devons d'avoir conservé jusqu'à aujourd'hui quelques portes marinières, vestiges de la navigation d'antan.

Les premières portes sur pieux battus

Le pertuis est une ouverture pratiquée dans la masse de la chaussée, souvent à proximité du moulin, parfois presque au milieu de la chute pour des raisons de profondeur et de courant. On y accède par une passerelle. Pour que cette

(6) - "A Sautré on ne levait les pêcheries qu'à trois heures de l'après-midi, si bien qu'un bateau arrivant sous la porte de Sautré un soir devait attendre jusqu'au lendemain trois heures pour la franchir, ce qui lui demandait au moins deux heures ; il n'avait plus le temps, pendant l'hiver, de gagner à la hâlee la porte de la Roussière distante d'environ deux kilomètres ; devant cette porte il lui fallait attendre l'heure de la levée des pêcheries et mettre ainsi deux jours entiers à remonter de Feneu à Pruillé, moins d'une lieue de rivière." P. Roussier, op. cit. p. 143.

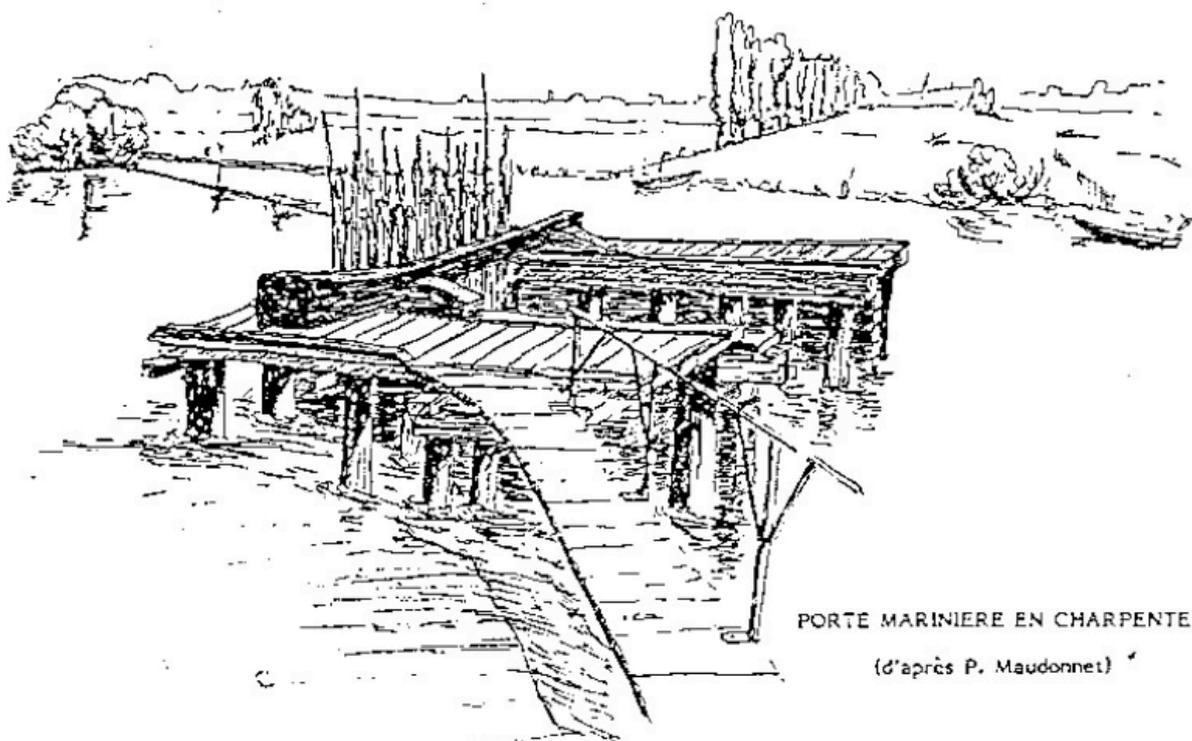
(7) - Le Mans n'était plus accessible. En 1488 on demandait des travaux pour rétablir la navigation en amont de Malicorne sur la Sarthe. De même sur la Mayenne, si des portes avaient existé jadis en amont de Château-Gontier, les grands bateaux ne pouvaient plus atteindre Laval.

(8) - Le Loir manquait du dynamisme d'une grande ville commerçante et il ne fut équipé que plus tard.

(9) - Dans les cahiers de doléances, comme dans les rapports au Conseil Général (en 1791), on faisait état des inconvénients et des dangers des portes marinières.

brèche ne soit pas érodée par l'eau, on plante de chaque côté une rangée de pieux de fort diamètre (14 pouces , soit 38 cm). Ce sont les "pieux de rang" ; profondément enfoncés dans le sol, ils retiennent d'épais madriers empilés horizontalement qui forment le "vannage". Cet ensemble maintient sur la largeur et l'épaisseur de la chaussée la terre et les pavés qui seraient entraînés dans le passage d'eau.

Le pertuis subit à chaque ouverture de la porte les assauts de l'eau libérée d'amont et les chocs des bateaux qui franchissent le courant. Pour améliorer la cohésion de l'ensemble, on réunit les têtes des pieux de rang par des "longères", pièces de bois équarries, qui servent ainsi de chapeaux. Malgré cela, la poussée de la masse de terre et de pierre de la chaussée inclinait les pieux vers l'intérieur du pertuis et certaines portes devenaient trop étroites pour le passage des grands bateaux ⁽¹⁰⁾. C'est pour éviter cet inconvénient que les pieux de rang sont reliés par des tirants (ou tirets) à d'autres pieux (dits pieux de tirants) enfoncés dans la chaussée, de part et d'autre du pertuis. Tout cet ensemble reste fragile, exposé aux alternances d'inondations, de gel, de sécheresse et aux chocs des bateaux ou des pièces de bois flotté.



(10) - L'écartement des rangées de pieux limite le gabarit des bateaux susceptibles de franchir la chaussée. Au XVIII^e siècle, cette largeur des pertuis était fixée à 14 pieds dans le bassin de la Maine (sauf l'Oudon), soit une largeur d'environ 4,50 à 4,70 m (1 pouce = 2,707 cm, 1 pied = 12 pouces; 1 pied équivaut environ à 32,5 cm).

A l'époque où les autres rivières s'équipaient d'écluses à sas, le Loir modernisa quelques unes de ses portes. Elles furent élargies au gabarit alors en vigueur (5,20 m) et munies de bajoyers, une solide maçonnerie remplaçant avantageusement la construction de charpente ; on voit encore ces portes à Durtal et à Chalou par exemple. Quant au fond du pertuis, il est pavé et recouvert d'un plancher de madriers, la "plate fonceur", fixé en aval de la porte sur son seuil et sur d'autres traverses appelées "faux seuils". Ce fond de bois évitait l'érosion et permettait aux bateaux de talonner sans avarie majeure.

L'engin

La porte proprement dite est constituée d'une majorité de pièces manœuvrables, soutenues par deux poutres maîtresses, le barreau et le seuil. C'est la partie concernée par le travail de démontage et de remontage à chaque passage de bateau.

Le barreau est la pièce la plus spectaculaire ; c'est une poutre d'un pied carré de section, posée en travers au-dessus du pertuis. Elle est mobile sur un axe, la cheville, et peut être ramenée sur le côté à l'ouverture de la porte. Pour faciliter la manœuvre du barreau, on taille cette poutre de telle façon que l'on conserve le pied de l'arbre plus épais pour équilibrer les charges sur l'axe (comme on le fait pour une barrière de champ). Sur les portes construites en charpente, l'axe du barreau est fixé sur un pieu particulièrement solide, le pieu de barreau. Ayant à résister à la poussée de l'eau sur la porte, le barreau est calé en aval par des butées de bois ou de fonte sur les portes plus récentes.

Le seuil est une autre poutre, fixée elle au fond du pertuis ; on l'appelle "seuil fermant" ou "seuil gravier". Pris dans le sol au fond du passage, il se situe parallèlement et à l'aplomb du barreau.

Sur ces deux poutres vont venir s'appuyer les aiguilles; ce sont de longues pièces de bois, quatre mètres et plus, taillées au carré, de 12 à 14 cm de côté. Elles se mettent en place debout ; le pied de chaque aiguille est aminci et se loge dans une encoche du seuil, en butée contre ce dernier sous la poussée de l'eau d'amont. Pour faciliter la mise en place des aiguilles au fond de l'eau, le seuil est entaillé en dents de scie et le courant ramène les pieds des aiguilles dans leurs logements espacés régulièrement. La partie supérieure s'appuie sur le barreau. La tête des aiguilles est taillée en pointe, conique, d'un diamètre convenable pour être facilement prise à la main. L'extrémité présente un renflement, formant un poignée qui permet de les retenir fermement pendant la manœuvre ou de les attacher.

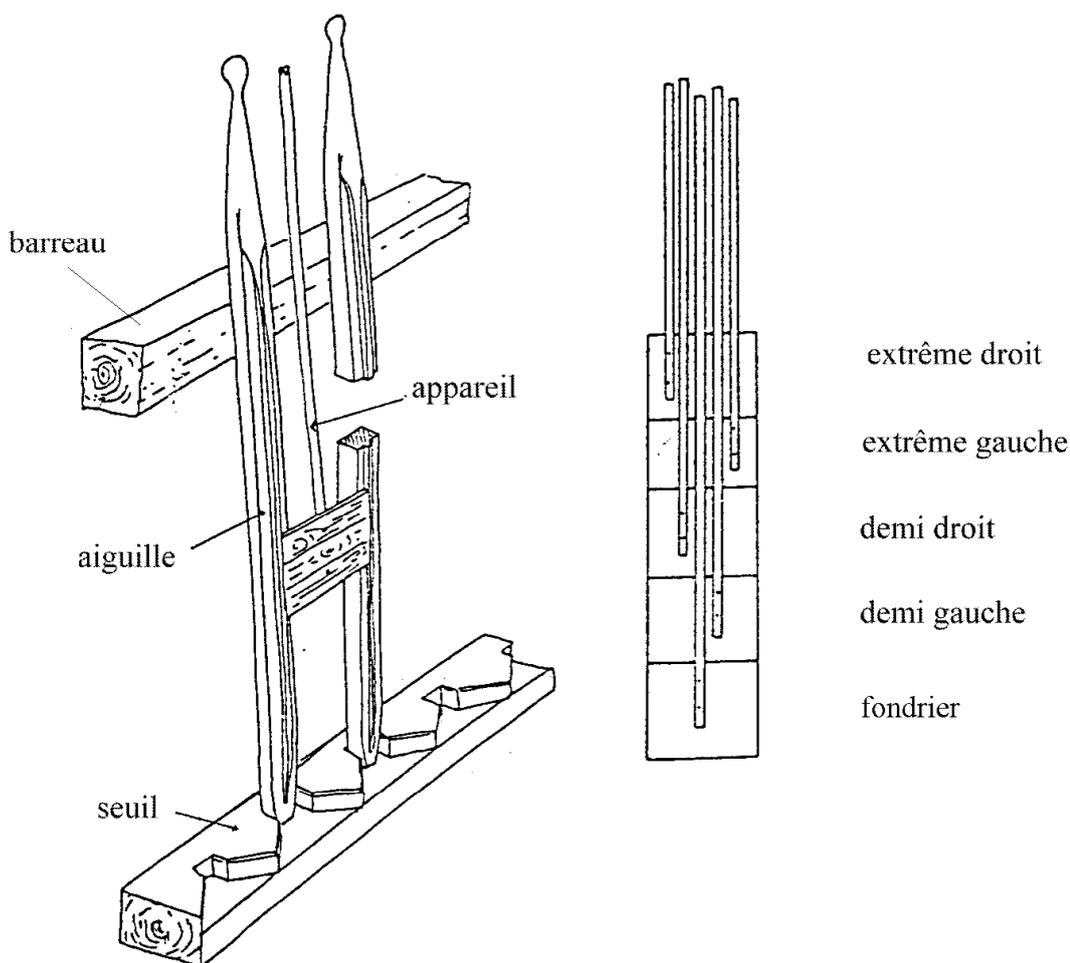
Les aiguilles sont distantes d'environ 45 cm d'axe en axe, disposées comme les dents d'un râteau sur la largeur du pertuis. Il faut neuf aiguilles pour équiper une porte de 14 pieds (4,70 m), onze pour les pertuis maçonnés de 5,20 m. On ne dispose pas d'aiguille au bord du pertuis ; ce sont des pièces de bois fixes qui servent de glissières : on les nomme étapes ou pieux d'étape.

Entre les aiguilles, on intercale les appareils qui assurent la relative étanchéité de la porte. Ce sont des planches, munies de longs manches, que l'on fait glisser sur la face amont des aiguilles. Un appareil s'appuie donc sur deux

aiguilles ; un tasseau médian joue le rôle de rail et évite le dérapage latéral de la planche.

La mise en place des appareils s'effectue par rangées successives ; les "fondriers" se posent sur le seuil, les autres suivent au fur et à mesure de la montée de l'eau. Si les manches des appareils étaient fixés tous dans le milieu de la planche, leur superposition empêcherait de les manœuvrer. Il faut donc fabriquer les appareils en décalant les manches les uns par rapport aux autres.

On compte une hauteur de cinq appareils pour fermer une porte ; Monsieur Maucourt, meunier de Chalou, les nomme donc suivant la position des manches : fondrier (manche central), demi droit, demi gauche, extrême droit, extrême gauche. Ainsi la fermeture d'une porte en charpente de 14 pieds nécessite 50 appareils ⁽¹¹⁾ ; il en faut soixante pour une porte maçonnée de 5,20 m.



(11) - En 1718, le bail à ferme de l'entretien de la porte de Mirouault (près de Château-Gontier) mentionne "9 aiguilles, 55 brins d'appareils, une échelle et des planches". On peut supposer que 5 appareils de rechange étaient prévus dans l'équipement de la porte.

Au passage d'un bateau : la manœuvre

Avant la fin du XIXe siècle, les plus grands bateaux qui remontaient les rivières jusqu'au Mans ou à Laval mesuraient environ 28 m de long et 4,50 m de large. Pour les haler et les manœuvrer, un équipage d'une douzaine de personnes était nécessaire. Des hommes (et parfois des femmes) s'attelaient à la "bricole", une sorte de harnais, reliés au bateau par une longue corde, le "billon". Ils suivaient la rive, passant les boires et les ruisseaux sur des planches et des passerelles souvent mal entretenues. Les chevaux ne devinrent utilisables qu'après la création de véritables chemins de halage. Le bateau parvenu à hauteur d'un moulin, il fallait l'amarrer et se préparer à franchir la porte. Avant d'ouvrir et de lâcher le flux de la retenue, le bateau était mis en place dans l'axe du passage. Les pieux de rencontre disposés en entonnoir de chaque côté du pertuis permettait de le maintenir latéralement sans aller heurter la chaussée ou les côtés du pertuis. (Les pieux d'aval étaient reliés à ceux de l'amont par des grands tirants, fixés eux-mêmes sur les têtes des pieux de tirants plantés dans la chaussée). A plusieurs dizaines de mètres en aval de la porte, les pieux de retenue assuraient une position axiale au bateau et lui évitaient d'être entraîné par un courant de rappel créé par la chute ou par l'ouverture de la porte.

A distance, vers l'amont, se trouvaient des groupes de pieux reliés par deux ou par trois. C'étaient les pieux de liage ⁽¹²⁾ auxquels on allait amarrer le bateau ; ils devaient subir tout l'effort de la remontée.

Le bateau ainsi amarré, on pouvait envisager de démonter la porte. Une échelle recouverte de planches servait de passerelle pour circuler d'un côté à l'autre du pertuis. Il fallait relever les appareils, un à un, rangée après rangée. Puis on retirait les aiguilles, lourdes à manipuler (40 à 70 kg), qui risquaient toujours d'entraîner le maladroit avec elles au fil du courant. Quand toutes les pièces de la porte avaient été ramenées au bord du pertuis, on pouvait retirer la passerelle et faire pivoter le barreau. Une corde attachée à son extrémité opposée aidait à le ramener sur le côté du pertuis.

Les mariniers attendaient qu'un relatif équilibre s'établisse entre amont et aval, diminuant d'autant la chute qu'ils devaient franchir. L'eau perdue par le bief supérieur allait gonfler l'aval. Les moulins étaient proches les uns des autres ; c'était un avantage puisque les biefs courts accusent rapidement des différences de niveau ⁽¹³⁾.

Quand la chute paraissait franchissable, les mariniers raidissaient les longues amarres fixées en amont sur les pieux de liage en les enroulant sur un treuil du bateau, le "guindas". Longtemps ces espèces de cabestans ne furent pas munis de cliquet de retenue. Il fallait toutes les forces de l'équipage pour tourner ce treuil et faire ainsi remonter le bateau dans le courant du pertuis jusqu'au niveau de l'amont.

(12) - On trouve "pié-de-liège" dans Verrier et Onillon, op. cit.

(13) - C'était peut-être le seul avantage, en effet, les moulins étaient distants en moyenne de deux à trois kilomètres, ce qui ralentissait considérablement les bateaux puisqu'on devait réitérer la manœuvre à chaque porte. Il existait par exemple 32 portes marinières entre Angers et Laval.

Quand les forces fléchissaient, le courant précipitait le bateau en arrière, faisant mouliner les bras du guindas qui projetaient les mariniers par-dessus bord. Les accidents étaient fréquents ⁽¹⁴⁾.

Pour refermer la porte, on replaçait le barreau sur ses butées. Une certaine adresse était nécessaire pour replacer les aiguilles. En tenant fermement la poignée, on visait le fond en amont du seuil, la force du courant ramenant la pointe de l'aiguille vers sa place. Lancée trop haut vers l'amont, l'aiguille n'atteignait pas le fond de l'eau ; trop en aval, elle manquait le seuil et partait au courant.

Portes et moulins

Le meunier avait un rôle d'éclusier; il avait la responsabilité de la porte et participait à la manœuvre. Il veillait à éviter avaries et perte de matériel. D'autre part, le niveau de l'eau restait sa préoccupation majeure. Toute ouverture intempestive de la porte et tout gaspillage d'eau empêchaient ou retardaient la mise en marche de son moulin. Une manœuvre de la porte libérait plusieurs dizaines de milliers de mètres cubes d'eau ⁽¹⁵⁾ et il fallait plusieurs heures pour que le bief reprenne son niveau après la fermeture du pertuis.

Pour le passage de bateaux de moindre taille, certaines chaussées étaient équipées de "portineaux". Ils étaient construits sur le même principe que les portes, mais ne nécessitaient que six largeurs d'appareils (soit environ trois mètres de large) au lieu de dix. On réduisait d'autant le débit pendant l'ouverture. Le portineau pouvait être jumelé à la porte, accessible par une passerelle. Là où la rivière se divisait en plusieurs bras, le portineau pouvait s'ouvrir dans une autre chaussée, permettant un passage indépendant sur une boire.

Vraisemblablement à la suite d'une utilisation abusive de la porte marinière, le meunier de Sautré avait refusé d'ouvrir la porte et le portineau à deux pêcheurs d'Angers, Marchant et Le Commandeux, qui s'étaient présentés avec leur "fustreau et quatre grandes bottes au côté d'icelui". Le patron pêcheur se voyant ainsi empêché de descendre son poisson au marché d'Angers avait porté plainte. Un long jugement s'ensuivit ; l'affaire commencée en mars 1756 se termina en septembre 1758 au siège général de la Table de Marbre du Palais à Paris. On régla ainsi l'usage des portes et des portineaux.

Les juges "ordonnent que les portes marinières des chaussées établies sur la rivière de Maine, où il y a portineaux, ne serviront que pour le passage des grands bateaux et que les portineaux serviront pour le passage des hennequins, petits bateaux ou futereaux, pouvant y passer librement seul à seul ; en conséquence font défenses, tant aux dits Marchant et Le Commandeux, qu'à tous autres pêcheurs et bateliers, lorsqu'il s'agira de traverser les chaussées avec des petits bateaux ou futereaux, d'en exiger le passage par les portes marinières des dites chaussées où il y aura portineaux, tant en montant qu'en descendant, à la charge par les propriétaires des dites chaussées, leurs fermiers ou meuniers, d'ouvrir les dites portes ou portineaux, suivant qu'il est ci-dessus réglé, à la première réquisition qui leur en sera faite,

(14) – Dans le rapport sur la navigation présenté en 1791 au Conseil Général de Maine et Loire, on insiste sur les inconvénients de ces manœuvres: "l'emploi d'une grande quantité de bras ; les dangers que l'on fait courir aux individus qui tournent sur le cabestan ; il n'est pas rare de voir rompre les câbles, alors il y a toujours quelques uns des hommes ou tués, ou grièvement blessés."

(15) – Une manœuvre d'écluse à sas sur les rivières du bassin de la Maine utilise 200 à 400 m3 d'eau.

sans pouvoir exiger aucun droit, soit en deniers ou marchandises, et de les fermer aussitôt après le passage ; font pareillement défense aux dits mariniers et pêcheurs d'attacher, au-dessus et au-dessous des dites portes et portineaux, les cordages de leurs bateaux aux pièces de bois, telles que longères, tirets, pieux, et autres merrains servant au soutien et à la conservation, tant des dites portes et portineaux que des chaussées et moulins, sauf à les attacher aux pieux et autres pièces à ce destinées, le tout sous telles peines qu'il appartiendra... "

Difficultés de navigation

La descente des bateaux sur les rivières posait maints problèmes. Aussi, la vigilance s'imposait à tout moment : il fallait freiner le mouvement du bateau pour pouvoir le guider, ne pas heurter la porte et éviter les obstacles fréquents, pieux, jards ou piles de pont. Le bateau emporté par le flux d'ouverture de la porte risquait également la collision avec les bateaux montants.

La navigation était lente et dangereuse. La remontée des rivières demandait deux à trois fois plus de temps que la descente. "Il y a 14 lieues d'Angers à Laval ; un bateau chargé de 50 tonneaux, ou de 200 barriques de vin, est au moins (dans les temps les plus favorables) quinze jours à remonter et il faut quinze hommes pour conduire ce bateau. Des bateaux plus petits perdent moins de temps ; mais si les inconvénients sont moindres, ils subsistent également et sont proportionnés aux bénéfiques. "

Quand le débit de la rivière faiblissait, certaines portes dont le seuil était trop élevé devenaient difficiles à franchir pour les grands bateaux. Pour obtenir le niveau d'eau nécessaire, il fallait alors ouvrir une ou plusieurs portes en amont. Quand la porte était passée et refermée, le bateau devait ensuite attendre que les biefs supérieurs se remplissent pour reprendre sa remontée. Sur l'Oudon, le débit étant plus faible, la navigation était souvent impossible l'été. Les portes y avaient été construites plus étroites et les grands bateaux n'y naviguaient pas.

La vie était dure sur les rivières et les rapports entre les différentes corporations s'en ressentaient. Les meuniers voyaient d'un mauvais œil l'eau passer ailleurs qu'à la roue du moulin. Voulant augmenter les retenues, ils rehaussaient leurs chaussées et inondaient les campagnes riveraines ; quand l'eau baissait, ils laissaient cependant tourner leur roue. Il fallut imposer des règlements. Suivant l'exigence des Ponts et Chaussées, certains seuils furent abaissés et on obligea les meuniers à respecter les niveaux de retenue ⁽¹⁶⁾.

Quand aux mariniers du bassin de la Maine, ils étaient souvent considérés comme des gens rudes et impulsifs. Qui oserait affirmer qu'il ne faisait pas sec dans les cales des bateaux, quand les tonneaux de vin qui remontaient les rivières "consommaient" curieusement ⁽¹⁷⁾. Certains rapports de commerçants prétendaient au contraire que le cidre qui redescendait était souvent de qualité

(¹⁶) – Sur le Loir, l'arrêté préfectoral d'octobre 1854 prévoyait un niveau maximum de 1,90 m au-dessus des seuils ; à moins de 1,70 m le meunier devait cesser d'utiliser la chute et attendre la remontée des eaux.

(¹⁷) – Onze mariniers, dans un bateau chargé de vin, ont bu (ou donné à boire), en 1784, durant le voyage d'Angers à Laval, "16 barriques de 250 pintes chacune (soit environ 22 litres par jour et par personne) ; le marchand qui avait chargé ce bateau et le maître qui en quelque façon était responsable de son équipage leur ayant voulu faire quelques représentations, ils les ont injuriés, battus, et le voyage suivant ils ont méchamment mis à fond un des bateaux du dit maître." Paul Roussier, op. cit..

bien faible, "comme s'il y était entré de l'eau" ? Faut-il entrevoir une explication dans certaines préférences des voituriers par eau à transporter des fûts plutôt que de l'ardoise qui (disaient-ils eux-mêmes) "faisait mal aux mains"?⁽¹⁸⁾

Que reste-t-il aujourd'hui ?

La Sarthe, la Mayenne et l'Oudon ont vu disparaître leurs portes il y a plus d'un siècle. Lors de la construction des écluses à sas que l'on voit encore actuellement, chacun des biefs a submergé deux ou trois anciennes chaussées qu'il a fallu démolir. A l'occasion d'un chantier de dragage sur la Sarthe (Tiercé, Porte Bise 1981), on a pu voir un ancien seuil arraché du fond d'une boire ; cette poutre de chêne n'était pas pourrie et on distinguait nettement les entailles qui recevaient les aiguilles.

Sur le Loir, les chaussées anciennes ont été maintenues. La plupart de leurs portes existaient encore il y a une vingtaine d'années, certaines en très mauvais état. Le cours de cette rivière a fait l'objet de nombreux aménagements, visant surtout la régulation des niveaux et le maintien de réserves d'eau. Des portes métalliques construites d'une seule pièce ont été installées ; beaucoup plus larges que les portes anciennes, elles pivotent horizontalement sur un axe et peuvent s'abaisser au fond de l'eau. Elles sont manœuvrées par câbles et peuvent être réglées manuellement par un treuil ou automatiquement par un flotteur qui assure une régulation en fonction du niveau. Rien n'est prévu pour un éventuel passage de bateau.

Une journée de visite du Lude à Durtal nous a permis de constater que certaines portes étaient conservées dans le département de la Sarthe⁽¹⁹⁾.

A la Flèche, le pertuis maçonné a été conservé, au côté de l'ancien moulin transformé en base nautique. La porte est encore équipée de ses appareils et d'aiguilles, mais a subi des transformations.

Au moulin de Navrans, une porte de bois ruinée ne laisse émerger que quelques pieux.

Au moulin de Luché (commune de Luché Pringer), on peut voir le squelette de charpente d'une porte de bois ; les longères sont encore en place sur les pieux de rang. Les butées de bois du barreau sont bien visibles.

A Bazouges, dans un site très agréable, le moulin voisine avec le château. La porte marinière est surveillée quotidiennement et semble devoir être maintenue pour la protection du site. C'est une ancienne porte en charpente qui a disparu dans des blocs de béton formant bajoyers. La porte est complète et manœuvrable, sauf le barreau qui a été coupé et fixé.

Dans le département de Maine et Loire, seul le moulin de Chalou (Durtal - Les Rairies), en situation limitrophe, a conservé sa porte entre des bajoyers maçonnés. L'entretien de cette chaussée est partagé entre deux services départementaux de l'équipement. Les difficultés administratives ont aidé à conserver cette porte, entretenue par son propriétaire, Monsieur Maucourt,

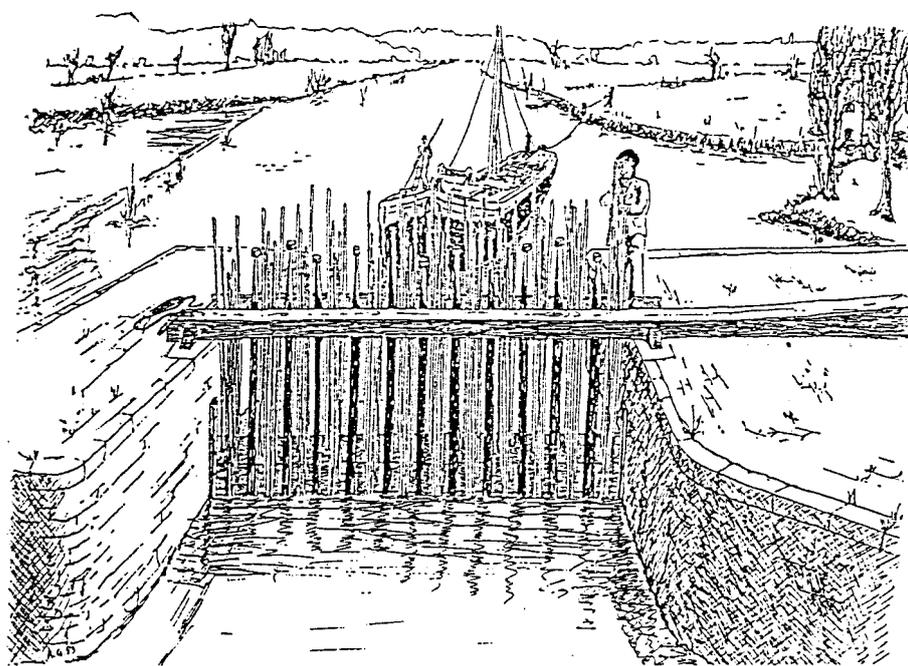
(18) - "Dans une enquête du 16 décembre 1738, faite par les consuls d'Angers sur commission des juges consuls d'Orléans, Angélique Boussion, veuve Bedasne, raconte qu'ayant proposé à Richer, voiturier par eau, de lui donner une voiture d'ardoises pour Orléans, celui-ci refusa en disant que "l'ardoise faisait mal aux mains", à quoi un assistant ajouta "que le vin valait mieux que l'ardoise et que les voituriers s'en servaient". Paul Roussier, op. cit..

(19) - Les moulins sont privés et l'accès aux portes nécessite une autorisation des propriétaires.

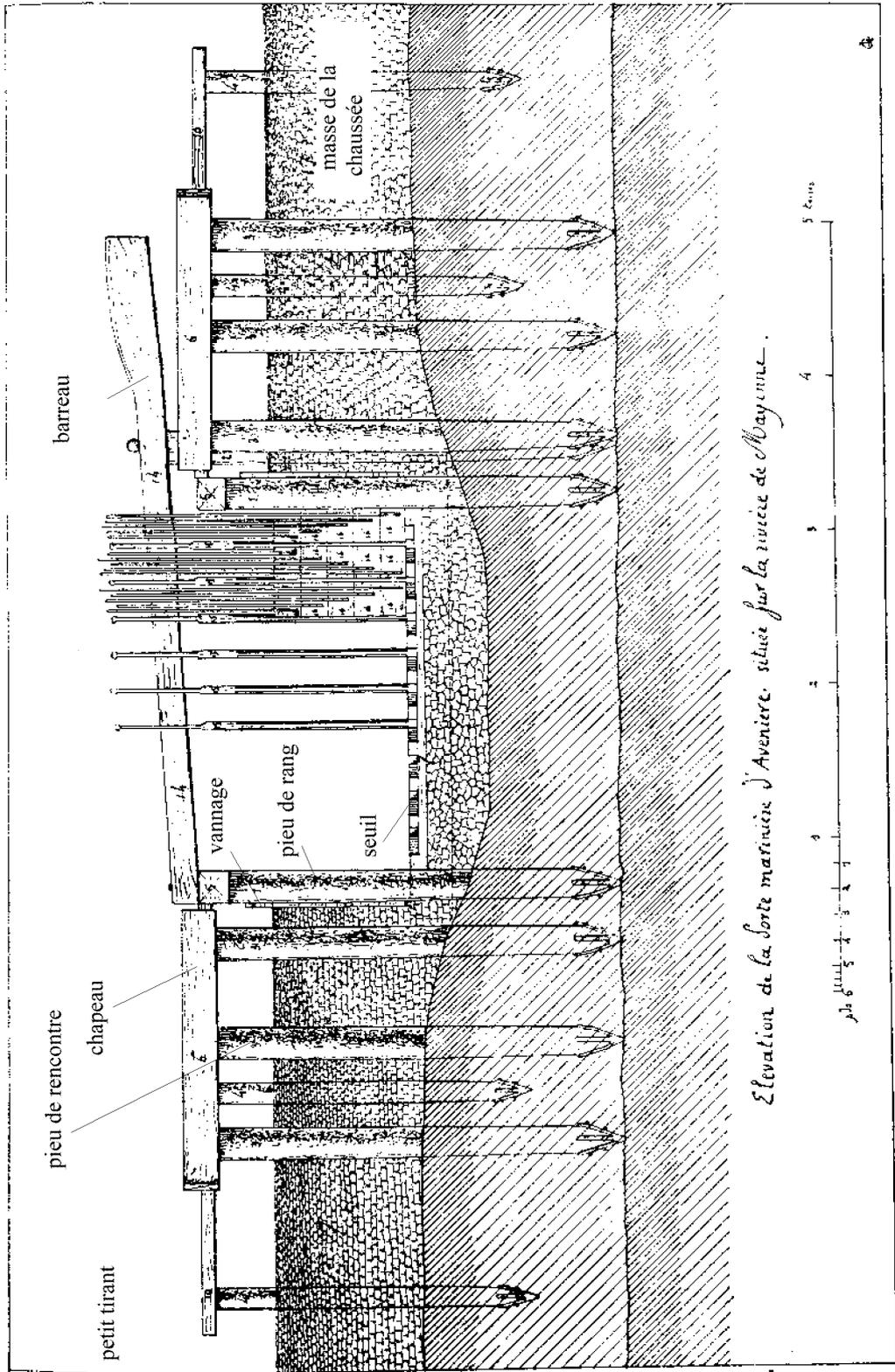
meunier à Chalou depuis un demi siècle. Elle est équipée de ses aiguilles et appareils, mais ici encore le barreau coupé est fixe et le seuil se dégrade. Cette porte devra être détruite ou restaurée cette année. Tout dépendra des crédits disponibles et de la volonté de conserver un des derniers outils de l'ancienne navigation.

Notons encore sur la même commune, visibles du pont de Durtal, les bajoyers conservés près du moulin, barrés de planches et de pieux, sans possibilité de manœuvre.

Toutes les autres chaussées du département de Maine et Loire ont été équipées de portes métalliques.



Dessin de porte modernisée et maçonnée sur le Loir après visite à Chalou



Elevation de la sorte matricière d'Aveniere, située sur la rive de Mayenne.

