LE LOIR ET LA BATELLERIE DE VAAS A LA FLECHE

« Des collines du Perche où il prend sa source jusqu'à sa confluence avec la Sarthe en aval de Briolay, le Loir parcourt 312 km à travers plusieurs départements. »[1]
« L'utilisation du Loir comme voie de communication remonte vraisemblablement à une époque très reculée ».[2]
On sait que les Normands pillèrent et brûlèrent Le Lude vers l'an 860.
Les plus anciens documents traitant de la navigation sur le Loir datent de la fin du Moyen Age.

[1] Archives Départementales de la Sarthe, dossier n°20 « Le Loir » 1991
[2] idem

Les types de bateaux et la navigation

La portion navigable qui nous concerne se situe entre Vaas et La Flèche, mais le Loir (selon un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de 1849) est flottable depuis le moulin de la Pointe au-dessous de La Chartre et navigable depuis le port Gauthier, en amont de Château du Loir.
Le flottage avait lieu autrefois, dit-il, depuis Poncé, donc en amont de La Chartre.
Le bois pour la marine qui provenait de la forêt de Bercé descendait vers Nantes par flottaison.
Au milieu du XIXe siècle, les bateaux ne dépassent pas Coëmont, (près de Château du Loir).

La flottille qui remontait jusqu'au Lude se composait de trois sortes de bateaux.
1/ les grands bateaux mesuraient 106 pieds de long sur 13 pieds de large[3]
2/ les gabarres faisaient 90 à 92 pieds de long sur 13 pieds de large
3/ les petits bateaux 45 pieds de long sur 6 pieds de large

Les poids transportés pouvaient donc s'élever à 200 milliers pour les premiers, 150 milliers pour les seconds et 20 à 25 milliers pour les troisièmes.

Sous l'ancien régime, le « millier » correspond à 1000 livres de poids, soit 489,5kg. Un bateau de 200 milliers de capacité peut transporter un peu plus de 9 tonnes de marchandises.
Aujourd'hui, la capacité des bateaux s'exprime en tonneau de jauge, soit 2,83 m^3

Le gros problème de cette navigation de rivière est le franchissement des chaussées, barrages, qui maintiennent le niveau de l'eau ; il se fait par des « portes marinières », opération longue, délicate, voire dangereuse pour les mariniers. Il faut 40 à 50 minutes pour franchir une porte marinière et les accidents sont fréquents. D'autre part, près de ces portes, s'accumulent sables et graviers, ce qui rend la navigation et les manœuvres encore plus difficiles et plus lentes. De Coëmont à l'entrée en Maine-et-Loire il y a 21 portes marinières.

Voici la durée du « voyage » : vers 1860, il faut pour aller du Lude à Coëmont, soit 32 km, 3 jours à la descente et 6 jours à la remonte.

---

[3] Le pied sous l'ancien régime ou « pied du roi » mesure 12 pouces soit 0,325 m, mais cette valeur varie souvent d'une région à l'autre (vive le système métrique !!!).

Pour faire La Flèche-Le Lude, soit 28 km, 1,5 jour à la descente et 3 jours à la remonte, (le Loir à l'aval du Lude est plus facile à naviguer que sa partie amont).

Combiens de bateaux et d'hommes sur le Loir ? .
On enregistre une centaine de mouvements dans chaque sens, et il y a 7 à 8 mariniers par bateaux, mais nous n'avons pas de précisions sur l'effectif global des mariniers d'une époque donnée ni sur le nombre de bateaux qui circulent.

	1844		1845		1846	
	à la descente	à la remonte	à la descente	à la remonte	à la descente	à la remonte
Nombre de bateaux chargés	77	106	71	97	77	81
Nombre de bateaux vides	27	8	20	8	21	4
Total bateaux	104	114	91	105	98	85

[4]

En 1862, 10 bateaux naviguent sur le Loir et chacun fait en moyenne un aller-retour tous les deux mois.
Au Lude, les marchandises débarquent au port des Vezins, (actuellement bordé par l'usine laitière).

Les marchandises

Cette voie d'eau était importante pour le transport des bois de marine de la forêt de Bercé vers le port d'Indret. Un relevé de 1830 enregistre à la Flèche le passage de 34 trains de bois.
A la descente, la farine et le bois forment l'essentiel, tandis qu'à la remonte le sel représente 90% en valeur et 47% en tonnage des marchandises.

Pour mieux mesurer l'importance du trafic sur le Loir voyons quelques tableaux.

[4] Idem AD Sarthe dossier n°20

Nature du trafic à la descente

	1844		1845		1846	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Farine	2016	617500	535	171200	1101	400960
Pierres	1430	3109	271	4065	56	840
Bois	1389	51558	3555	177750	4175	208750
Planches	304	49970	-	-	-	-
Chanvre	-	-	225	180000	-	-
Marne	-	-	118	4000	-	-
Total Loir	5139	722137	4704	537015	5332	610550

Nature du trafic à la remonte

	1844		1845		1846	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Epicerie	350	668000	820	1640000	985	1970000
Sel	2585	977130	1343	537200	1119	447600
Ardoises	1581	81505	1596	87780	699	34950
Charbon de terre	796	33962	155	9300	133	5320
Vins	150	10257	80	12800	89	14240
Blé	-	-	186	46500	66	16500
Résine	-	-	-	-	787	118050
Tuffeau	765	2295	1587	31740	1287	25740
Fer	-	-	6	3000	122	61000
Total	6227	1773149	5773	2368320	5287	2693400

A la fin du XIXe siècle, avec l'arrivée du chemin de fer, le déclin de cette batellerie est évident : il n'y a plus que 4 bateaux et seulement sur le tronçon en aval de La Flèche, et pour un éventail de marchandises réduit : charbon, matériaux de construction, bois. En 1922, il n'y a plus aucune navigation sur le Loir, excepté entre les papeteries de Varennes et Cherré, soit 4 km.

Trafic sur le Loir en 1890

Bateaux	Départ	Arrivée	Chargement	Tonnage	Mois
Remonte					
Jeune Célestine	Angers	La Flèche	Matériaux de construction, produits métallurgiques	) 48)	Janvier
Louise-Augustine	Château-Gontier	La Flèche	Produits agricoles, denrées alimentaires	) 100)	Janvier
Jeune Célestine	Château-Gontier	La Flèche	Produits industriels et agricoles, denrées alimentaires	) 112)	Mars
Eugénie	Angers	La Flèche	Matériaux de construction	113	Avril
Jeune Célestine	Chalonnes	La Courbe	Combustibles minéraux	102	Avril
Marie-Louise	Chalonnes	Les Navrans	Combustibles minéraux	75	Mai
Marie-Louise	Angers	La Flèche	Combustibles minéraux, produits industriels	) 70)	Juin
Marie-Louise	Angers	La Courbe	Combustibles minéraux	59	Juillet
Eugénie	Angers	La Flèche	Combustibles minéraux, matériaux de construction	) 87)	Juillet
Eugénie	Angers	La Flèche	Matériaux de construction	50	Sept.
Marie-Louise	Angers	Les Navrans	Combustibles minéraux	17	Sept.
Louise-Augustine	Château-Gontier	La Flèche	Produits agricoles, denrées alimentaires	) 80)	Oct.
Marie-Louise	Angers	Les Navrans	Combustibles minéraux	61	Oct.
			Total à la remonte	**974**	
Descente					
Jeune Célestine	La Flèche	Angers	Matériaux de construction, bois	) 83)	Janvier
Jeune Célestine	La Flèche	Chalonnes	Bois	94	Mai
			Total à la descente	**177**	

Les papeteries

Il faut faire une place particulière aux papeteries installées au fil du Loir, par un Fléchois, M. Tonnelier, fondateur en 1843 de la maison qui porte son nom. Il crée une usine à papier en 1849 au barrage de la Courbe, au Lude. Il fait de même en 1857 à Varennes, (sur la commune d'Aubigné), dans un ancien moulin à blé. En 1865, le moulin de Cherré, (Aubigné), puis les Navrans à La Flèche, complètent l'ensemble. En 1880, 500 ouvriers et ouvrières travaillent dans ces quatre papeteries. (seule la papeterie de Varennes subsiste aujourd'hui).

Varennes et Cherré fonctionnent en binôme, d'où la nécessité d'un réseau fluvial entre les deux sites voisins.
Un bateau à vapeur, « le Rapide », transporte les chiffons destinés à la fabrication du papier. Les chiffons arrivent à Cherré, sont usinés et la pâte à papier repart pour Varennes.
En 1903, on transporte environ 6 tonnes par jour ouvrable.
La ligne de chemin de fer La Flèche-Le Lude-Aubigné, ouverte dans les années 1860, passait à la Courbe et à Varennes.

Usine de Cherré

Papeteries de Varennes et de la Courbe

Les moulins

Le Loir, force motrice de l'économie traditionnelle, comptait en 1809 une trentaine de moulins : moulins à farine, à foulon, à chanvre, à tan, etc.
En 1910, ils sont encore nombreux.

Statistique des établissements et des moyens de mouture (1910)

Commune	Nom du moulin	Nombre de quintaux de blé réellement écrasés en année moyenne
Bazouges	Les Moulins Neufs	22 500
	Moulin de Bazouges	275
	Moulin de la Barbée	12 500
La Flèche	Poil de Reux	48 000
	Moulin des Pins	10 000
	Moulin de Bruère	2 000
Clermont-Créans	Moulin les Belles Ouvrières	7 000
Mareil	Moulin de Carpentras	2 250
Luché	Moulin de Ponton	45 000
	Moulin de Mervé	4 000
	Moulin de Villaines	4 000
Le Lude	Moulin de Thienval	18 000
Vaas	Les Grands Moulins	3 300
	Les Grands Moulins	3 300
	Moulin de Rotrou	1 300
	Moulin de Bruant	2 300
	Moulin de Bruant	2 300
Nogent	Moulin de Nogent	4 500
Dissay-sous-Courcillon	Moulin de Bannes	10 500
	Moulin de Longèvres	4 020
La Chartre	Les Grands Moulins	51 600
Ruillé	Les Grands Moulins	17 000

Les meuniers et les mariniers étaient souvent en conflit, car le meunier a besoin d'une eau courante, donc abondante, et l'ouverture des portes marinières pour le

passage des bateaux entraine une baisse du niveau de l'eau. De plus, sous l'ancien régime, « tout propriétaire de moulins sur les rivières navigables, était tenu de l'entretien des chaussées et des portes marinières et portineaux, il devait en outre curer la rivière au dessous des portes marinières et enlever le jar[5] afin de faciliter la montée des bateaux »[6]

Aujourd'hui, le temps des moulins à eau est révolu. Le moulin de Rotrou à Vaas, qui fonctionnait encore il n'y a guère, (1986) a été transformé en musée.

En conclusion : comme ailleurs, les voies d'eau ont perdu de leur intérêt avec le développement du transport des marchandises par chemin de fer, et la navigation sur le Loir n'est plus qu'un lointain souvenir.

Sources : Archives départementales de la Sarthe : dossier « le Loir » n°20 /1991
Carine Sénatore : Les papeteries de J.C. Tonnelier
mémoire de maîtrise 1999/2000

Jacques Rigolet et Sylvette Dauguet
Atelier généalogie et histoire locale
MJC Le Lude

[5] Le jar = les sables et graviers qui se sont déposés
[6] AD Sarthe 3 S 12