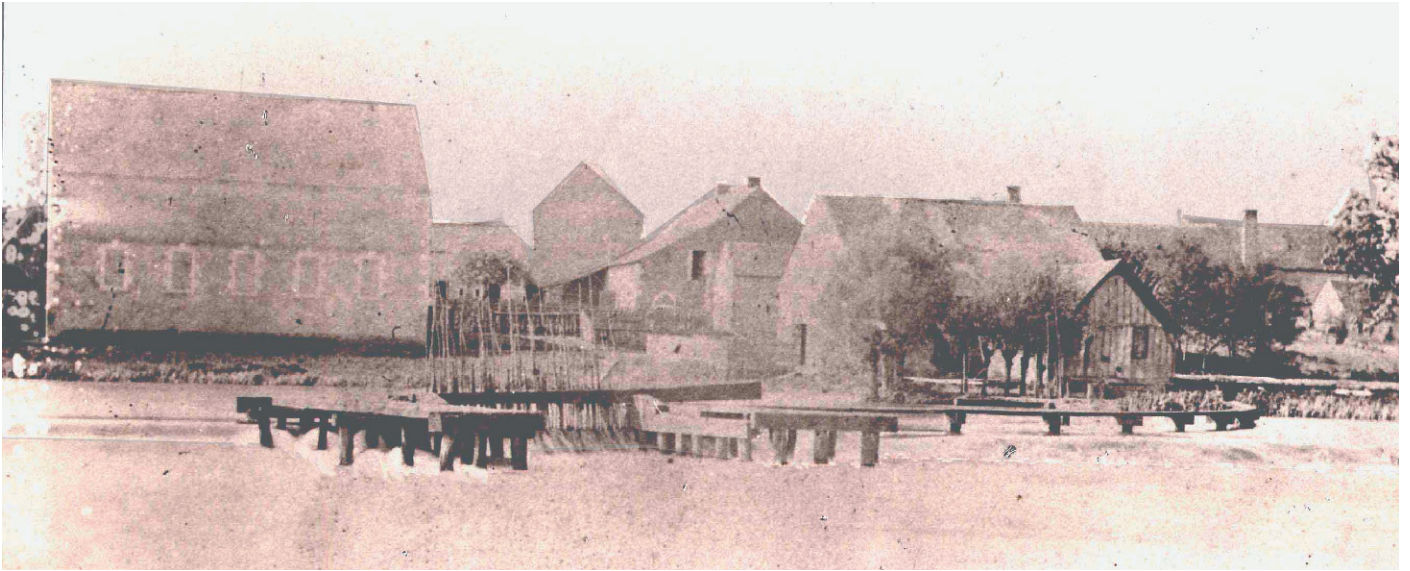


LA PORTE MARINIÈRE



Cette *vue de La Bruère vers 1880* est extraite d'un album photo propriété de M. Potron. On y aperçoit *notre moulin* dont la roue est cachée sous un abri, *la grange à écorce* et... au milieu de la chaussée, *la porte marinière (1)* avec sa passerelle d'accès.

Pendant des siècles, les portes marinières permirent aux gabares puis aux lourds chalands longs de 20 à 30 m de remonter le Loir. Elles facilitèrent aussi les écourues pour l'entretien des champagnes (2) en amont des barrages.

Sur le Loir, entre Coémont et Briollay, on a compté 33 portes marinières. Sur la Mayenne et la Sarthe, on supprima de nombreuses chaussées et moulins pour augmenter la puissance des minoteries et on remplaça les portes marinières par des écluses à sas.

Chez nous, de projet de canalisation en projet de canalisation (3), le système ancien fut conservé et devient objet de curiosité pour les amateurs de navigation fluviale. Nous avons là un bel outil archaïque, original qui devrait être offert à la curiosité des touristes avides de pittoresque (celles de Vaas ou de Durtal s'y prêteraient en remontant aiguilles et appareils, celle de Bazouges étant invisible de la voie publique).

1°) Description de la Porte Marinière

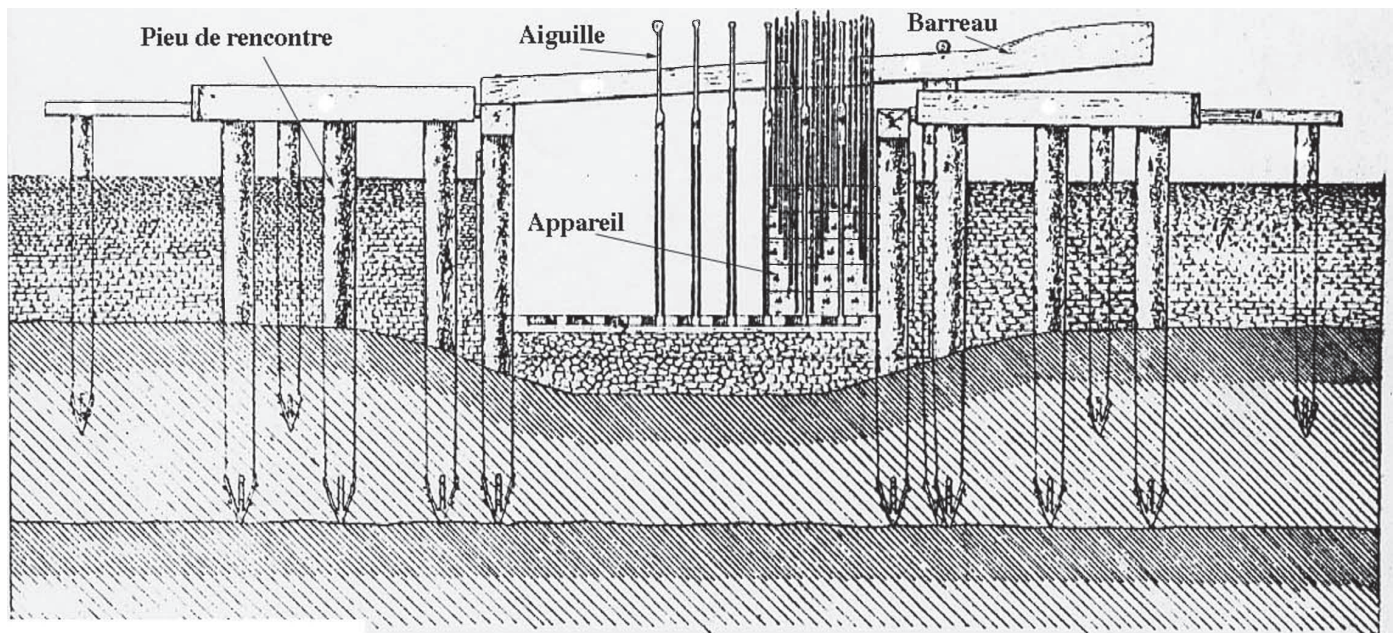
En attendant de dénicher le plan descriptif de notre porte, nous nous servons du plan de la porte marinière d'Avenières située sur la Mayenne (d'après Sutil. 1782) et du devis descriptif de la porte de Poil-de-Reux (9 Floréal an 8) retrouvé aux archives par Nicole Chauveau.

Pour franchir **la chaussée** ou barrage (4), une ouverture est pratiquée : c'est le **pertuis**. Pour retenir l'eau du bief supérieur, on dispose dans le passage libéré une cloison verticale démontable manuellement : c'est **la porte marinière**. Ce pertuis a 10 m de long sur 5 m de large et la hauteur depuis le fond du radier

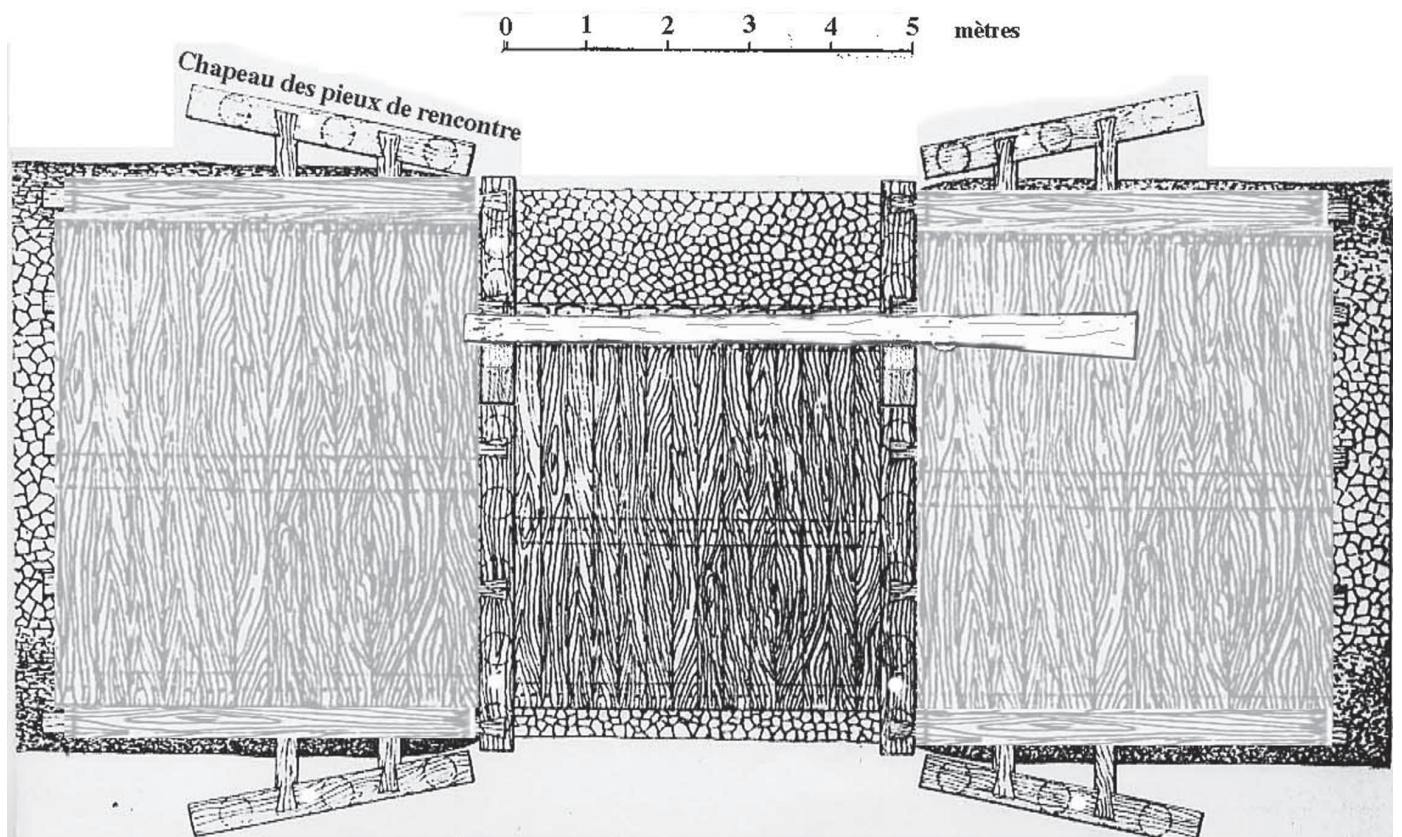
jusqu'au sommet **des bajoyers** (côtés) est de 3,80 m.

Le radier est composé d'un grillage posé sur pilotis dont les vides sont garnis de maçonnerie puis recouverts d'un double plancher. Chaque **bajoyer** est composé de 10 pieux de chacun 4,50 m de long sur 40 cm de diamètre. Ces pieux sont recouverts d'un chapeau de 11 m de long sur 50 cm d'équarrissage. Ils sont garnis d'une double cloison intérieurement et extérieurement sur toute la longueur du bajoyer et sur une hauteur de 3,30 m ; l'épaisseur de ce vannage est de 8 cm et il est chevillé en bois de chêne.

- (1) Depuis 1981, elle a été remplacée par une porte vanne (un clapet) commandée depuis la berge.
- (2) Désignation locale de la partie de la rivière située entre deux moulins.
- (3) Une liaison Loire – Seine par le Loir et l'Eure eut un début de travaux.



Une Porte-Marinière



Le tout est calfaté, brayé et la surface entièrement goudronnée.

En amont et en aval du radier, **des pieux de rencontre** □ disposés en entonnoir de part et d'autre du pertuis permettent aux bateaux de s'amarrer sans heurter les bajoyers. Sur la photo, on n'aperçoit pas, sur la rive au pied de la grange à écorce, **le pieu de liage**. De 50

à 55 cm d'équarrissage, il permettait aux bateaux de se haler dans le pertuis.

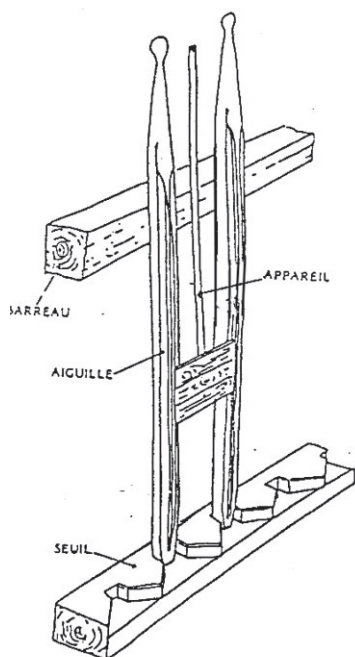
Quant au fond de ce pertuis, il est pavé et recouvert d'un plancher de madriers, **la plate fonceure**. Ce plancher évitait l'érosion et permettait aux bateaux de talonner sans avarie majeure. **Un seuil**, entaillé en V, reçoit le pied

des aiguilles supports du vannage qui ferme la porte. Il a 50 cm d'équarrissage et est solidement assemblé au fond par 4 pieux.

Le pertuis est fermé au moyen d'un barreau □ de 7 m de longueur sur 20 cm d'équarrissage. En équilibre sur un pied, il pivote pour libérer le passage pour les bateaux (5). Lorsqu'il barre la porte, en appui sur une cale, il retient des aiguilles □ de 3 à 4 m de long sur 11 à

14 cm de côté. Elles se mettent en place à la main (poids de 40 à 70 kg !), le pied de chacune dans le logement aménagé sur le seuil, en butée contre le barreau sous la pression de l'eau en amont. Entre deux aiguilles munies de rainures, on empile 5 planches de 3 cm d'épaisseur. Ces appareils □ munis d'une perche en guise de manche s'appuient sur les aiguilles aussi par pression de l'eau.

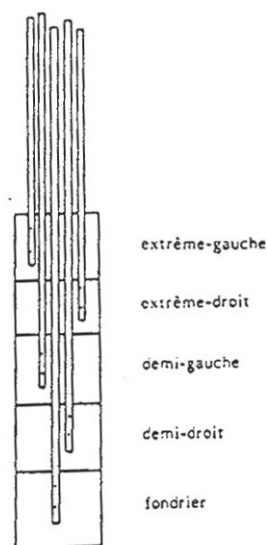
Qualités et façon des matériaux (6)



« Tous les bois seront de chêne, bien sec, sans aubier, roulures, nœuds vicieux etc. et ne seront points tranchés dans leurs fils, ceux d'équarrissage seront à vive arrête, les pieux en grume seront sans écorce ; le petit bout sera affûté sur environ cinq décimètres de longueur puis brûlé pour être durci ; ils seront battus au refus d'un mouton du poids de trois cent cinquante kilogrammes, leur moindre fiche sera d'un mètre six décimètres, ceux qui ne pourront pas être fichés de cette quantité seront arrachés puis armés d'un sabot de fer si l'on reconnaît que leur pointe s'est émoussée,

l'on jugera qu'un pieu est à son refus lorsqu'il n'entrera plus que de deux millimètres sous dix coups consécutifs pendant cinq reprises.

La maçonnerie sera faite conformément aux règles de l'art : le moellon proviendra de la Rairie ; le mortier sera composé d'un tiers de chaux éteinte sur deux tiers de sable, celui en terre forte sera nettoyé de terres étrangères, herbes, sable, gravier et toutes autres matières qui facilitent la filtration. »



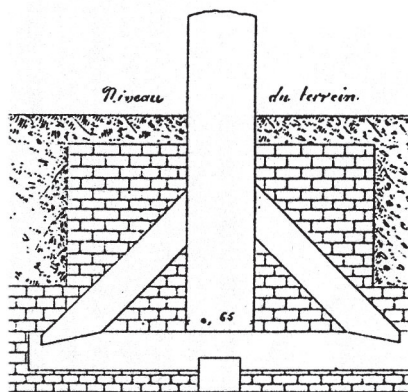
Les appareils

- (4) Longueur : 117 m, hauteur de chute : 0,75 m.
- (5) Dommage qu'à Bazouges il ait été fixé aux deux bajoyers...
- (6) Copie du devis du 9 Floréal an 8.

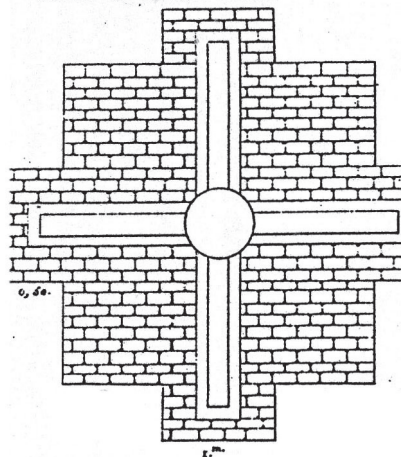
Il manque à ces descriptions un outil indispensable au halage des bateaux : *le pieu de liage* ou *de halage*. Fiché sur la berge, dans l'axe de la porte, il se situait à La Bruère, non loin de la grange à écorce, on le devine sur une autre photo prise en 1880.

Sur les gabares, on est surpris par cet immense treuil horizontal muni de bras longs chacun de 2 mètres : *le guinda*. C'est ce treuil qui permet les lourdes manœuvres, montée ou descente du mât, halage du bateau dans le fort courant, sous les ponts ou au passage des portes marinières.

Coupe et fondation du pieu de liage A.



La maçonnerie est en moellon avec mortier de chaux et sable.



Plan du massif du pieu de liage A.

2)° La manœuvre de la Porte Marinière

Les rares portes restantes sont aujourd'hui manœuvrées par les ouvriers de l'Équipement afin de commander le niveau de l'eau dans le bief amont.

Hier, cette intervention se faisait en accord et avec la participation du meunier mais autrefois, lorsque se présentait un chaland, la situation était plus conflictuelle : priorité était au passage des bateaux, le moulin devait cesser son travail !

« Dès que les Conducteurs de bateaux, radeaux & de bois mis à flot, se présenteront pour passer, les personnes chargées de la conduite desdites usines, & leurs préposés ou serviteurs, déboucheront lesdits passelis ou pertuis » (7).

La navigation sur le bassin de la Maine était plus pénible et plus périlleuse que celle de la Loire. Le chemin de halage n'était praticable que pour les hommes, encombré de plantations et coupé de fossés, il passait fréquemment d'un bord à l'autre pour permettre d'atteindre les portes marinières. Aux abords de la chaussée, il fallait redoubler de prudence pour contourner *le jard* (8), bien se placer dans la voie au-dessous de la porte

entre les pieux et s'y maintenir en s'attachant *aux pieux de rencontre et de liage*. Les haleurs passant sur *le haloir* en planche bien visible sur la photo, allaient amarrer le bateau au pieu de liage solidement enchapelé. Ce câble s'enroulait d'autre part sur *le guinda* de la gabare.

Pendant ce temps, le meunier avec ses employés démontait méticuleusement *les appareils* en les rangeant de chaque côté du vannage puis tous arrachaient *les aiguilles* du courant de la rivière. L'eau se précipitait alors sur le bateau, dans la porte, le repoussant, le faisant même parfois chavirer si le câble cassait. (9).

Après avoir fait pivoter *le barreau* sur son axe, on s'efforçait de hisser le bateau en amont de la porte en enroulant sur *le guinda* le câble fixé au pieu de liage. La manœuvre de cette espèce de cabestan était longue, difficile (il était souvent nécessaire de demander l'aide de plusieurs personnes en sus de l'équipage) et très dangereuse. Aucun cliquet de sécurité n'était en place et si un seul fléchissait où lâchait la barre, le guinda écrasait l'équipage. Le temps du passage était moyennement de 3 heures à la remonte et d'une heure à la descente écrivait Fèvre en 1842 (10).

