

AU FIL DU LOIR,

LE PATRIMOINE FLUVIAL DANS LA COMMUNE

DE BAZOUGES-CRÉ

Pour les Journées du Patrimoine des **17 et 18 septembre 2022**, l'APSPBC a travaillé sur **le Loir** dans la commune de Bazouges-Cré sur Loir, sans se rendre compte, du moins au début, de l'immensité des thèmes que sous-entendait le passage d'une rivière au sein d'un bourg et, de fait, de l'importance de son patrimoine fluvial.

Voici donc les différents thèmes « patrimoniaux » engendrés par le Loir dans la commune de Bazouges-Cré.

1. La navigation, les bateaux et les péages

1.1 La navigation

Bien avant l'Antiquité, les hommes ont utilisé les rivières comme support de déplacement ; les routes et chemins n'existaient guère.

Le Loir n'a pas fait exception à cette habitude ; il a été reconnu, par Ordonnance Royale du **10 juillet 1835**, comme **flottable par « trains »** à partir du moulin de la Pointe (en aval de La Chartre-sur-le-Loir) jusqu'au Port Gauthier (commune de Sainte Cécile) et **navigable** ensuite jusqu'à ce qu'il se jette dans la Sarthe à Briollay (soit sur environ 117 kms).

Il faut se rendre compte qu'en naviguant sur le Loir, d'amont en aval, les bateaux passaient obligatoirement à La Flèche, et donc à Bazouges et à Cré, pour se rendre ensuite à Angers et à Nantes.

On en trouve trace **à la fin du IV^{ème} ou au début du V^{ème} siècle** dans la revue bimestrielle « *l'Anjou Historique* » [Sirodeau, n°211, juillet 1943] qui rapporte une anecdote survenue à l'évêque Saint Maurille [né vers 363 dans le Milanais – mort en 453 à Angers] alors qu'il se déplaçait à travers l'Anjou pour l'évangéliser et qui, **arrivé au bord du Loir**, ne trouve aucune barque utilisable puisqu'elles sont toutes de l'autre côté de la rivière. D'elles-mêmes, les barques se dirigent vers l'évêque pour lui permettre de traverser, sans personne à leur bord pour les manœuvrer. Saint Maurille remercie alors Dieu de lui permettre de traverser ainsi sans perdre de temps.

Une autre mention valide cette navigation sur le Loir, lorsque Charlemagne, **le 11 juin 800**, accorde aux moines de Cormery et à leurs gens l'autorisation d'avoir deux bateaux à leur service sur la Mayenne, la Sarthe, la Vienne et **le Loir**, sans être soumis à un impôt quelconque [Abbé J.-J Bourassé, *Histoire de l'abbaye et de la ville de Cormery*, Société archéologique de Touraine, 1861, chapitre II – p XVII].

En 1076, on trouve une anecdote [Teddy Véron, « Bourgeois à Angers et seigneurs dans les Mauges. Le rayonnement de la famille issue du marchand Andefroy (XI^e - XII^e siècles) » in *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* - 123-1 / 2016, paragraphe 11] racontant que le comte Foulques le Réchin, au retour du siège de La Flèche, gravement blessé à la jambe et qu'on essayait de rapatrier à Angers, **en barque par le Loir**, fut sauvé par Giraud Follet « *qui réussit à dégager l'embarcation du comte qui était bloquée au niveau de la porte marinière de Corzé* ».

Vers 1650, « sur la grève [à La Flèche], faisant face aux moulins et à une petite île où l'on réparait les bateaux, 278 hommes, 45 femmes et enfants, ainsi que trois religieuses hospitalières du pays de La Flèche et des provinces voisines » s'embarquèrent pour le Canada, à l'instigation de Jérôme Royer de La Dauversière [Pierre Schilte, *La Flèche intra-muros*, 1980]. Ils descendirent le Loir jusqu'à Angers [et donc passèrent à Bazouges et Cré] avant d'être transbordés à Nantes ou à La Rochelle sur de gros navires qui les amenèrent au Québec en 1653.

Le Loir devient une **véritable route pour le bois de marine**, suite à l'Ordonnance **du 13 août 1669** « sur le fait des Eaux et Forêts qui précise que « le flottage des bois ne pourra être empêché ou arrêté sous quelque prétexte que de droit de travers, péages, pontonnage ou autres, par quelque particulier que ce soit, à peine de répondre de tous les dépens, dommages et interest des marchands » [J.-M Derex, « Meuniers et flotteurs de bois en Brie, XVIIIe et XIXe siècles », in Corvol A., *Forêts et transports traditionnels, op cit.*, p 77 - Ordonnance de Louis XIV sur le fait des Eaux et Forêts – Méorial A n°1 – Strada Lex Luxembourg – p 74] car l'Etat doit reconstituer sa marine ; ainsi les forêts de laïcs et des ecclésiastiques sont utilisés pour permettre les approvisionnements.

Pour éviter le ralentissement dû au passage des portes marinières, **l'arrêt du 24 juin 1777** [« Florent Godelaine, « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de marine des arsenaux du Ponant : une aire, un fret, un mode de voiture (XVIIe – XVIIIe siècles) in *La Loire, la guerre et les hommes : histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013] impose que les portes marinières soient maintenues en permanence ouvertes pour faciliter le passage des trains de bois flottés, à la colère des meuniers et des seigneurs.

En 1783, le sieur Mangin de Montmirail est autorisé par un arrêt du Conseil d'Etat à faire sur les rivières de Braye et du **Loir**, depuis le lieu de Gourgandi jusqu'à la Chartre « tous les ouvrages nécessaires pour les rendre flottables et navigables ... et à faire flotter sur les dites rivières les bois provenant de Montmirail, à la charge du suppliant d'indemniser les propriétaires riverains où il sera nécessaire de faire des coupures et sur lesquels seront construites les écluses, portes marinières et autres ouvrage nécessaires pour faciliter la dite opération » [Arrêt du Conseil d'Etat du 8 avril 1783, AD 72 – 3 S 80].

Mais des accidents arrivent souvent, ayant entre autres pour cause les « **hautes eaux** ».

En novembre 1787, Guillaume Chareau, marchand de bois de Montmirail, partant du port de Taillefert, paroisse de Soudée [Souday], avec 2 trains de bois de marine et de charpente déclare être : « parti à tem [p] s puisqu'il était rendu et qu'il avait conduit ces mêmes trains jusqu'à La Flèche dès le seize février dernier mais que les eaux toujours tenues extrêmement hautes et voyant **qu'il ne pourrait passer sous les ponts de cette ville** [La Flèche], il avait cru devoir relacher à La Flèche pour éviter les frais plus considérables soit pour renvoyer les hommes à gages qu'il avait pris pour la conduite de ses trains soit pour les faire revenir quand les rivières seront navigables parce qu'ils sont beaucoup plus près de chez eux ». [Florent Godelaine, *op cit.*]

La Flèche et Durtal représentent des points de passage obligés pour le bois de marine (forêts de Chahaigues et de Bercé). Les « **marchands voituriers** » doivent assurer un fret dans un délai prescrit par les ordres royaux. L'un d'entre eux, *Michel Beucher*, de Vouvray-sur-Loir, « s'engage le **21 août 1796** à conduire à Nantes **en 40 jours** tous les bois rendus dans les ports de La Pointe, de Coëmont et de Vaas » [Florent Godelaine « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de marine des arsenaux du Ponant », paragraphe 112 – [books.openedition.org-pur-27365 ?lang=fr](https://books.openedition.org-pur-27365/?lang=fr)].

Le 27 août 1797 (10 fructidor An V), une plainte est déposée par deux voituriers par eau, demeurant à Château-du-Loir, contre le mauvais entretien de la porte marinière de La Flèche qui ne permet plus aux bateaux et aux trains de bois flottants de passer ladite porte en sécurité.

En 1830, un tableau récapitule l'état de la navigation sur le Loir et plus précisément à La Flèche ;

B.
Département de la Sarthe.
arrondissement de La Flèche.

Navigation de la Rivière du Loir. — Année 1830.

Bureau de Perception	Désignation et Espèce des Bateaux de Craie	Dimension maximum des bateaux en charge		Nombre de Bateaux de chaque espèce par classe				Nombre de équipage de bateaux par classe	Quantité de Craie		Droits de Navigation						Total des Droits perçus en 1830	Observations		
		Longueur	Largeur	à la descente		à la remonte			à la descente	à la remonte	à la descente	à la remonte	à la descente		à la remonte				à la descente	à la remonte
				chargés	vides	chargés	vides						chargés	vides	chargés	vides				
La Flèche (à la perception des contributions indirectes sur le Loir)	1 ^{re} classe	27	4,22	89	34	-	18	-	2,35	1,62	354,50	137,00	-	32,12	-	546,62	(a) Le fait que les bateaux sont chargés de craie pour la descente.			
	2 ^e classe	24	3,90	18	40	3	11	-	0,32	1,46	49,00	55,00	3,68	20,24	-	177,92	(b) Il faut ajouter à ce chiffre le montant de la taxe sur le transport des bateaux qui ont été passés par le Loir.			
	3 ^e classe	12	3,57	-	-	-	-	-	0,30	1,10	2,10	1,10	-	-	-	93,50	93,50			
Cotaup				77	44	2	29	34	-	-	423,50	242,00	3,68	50,36	93,50	816,24				

Pour Copie conforme,
au Mans, le 20 Mars 1832.
L'Ingénieur en chef de Dpt.

La Flèche, le 20 octobre 1832.
Le Préfet des Contributions indirectes.
Signé Gabriel Voyez.

Document 31

1830 – Tableau de la navigation sur le Loir – « Le Loir » - Document n° 31 – Alain de Dieuleveult – 1991 – AD72 / 3 S 182

Le tableau suivant fait état du trafic en nombre de bateaux naviguant sur le Loir entre 1844 et 1846.

Nombre de bateaux

	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
Nombre d'hommes d'équipage	1530		1568		1464	

1844-1846 – Relevé du nombre de bateaux – « Le Loir » - Document n° 33 – Alain de Dieuleveult – 1991 – AD72 : 3 S 4

Les deux tableaux suivants précisent le trafic sur le Loir par type de marchandises transportées à la remonte et à la descente :

	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
Sarthe	6812	2430150	9615	2876916	12329	3484399

	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
Sarthe	6388	1137283	7938	1380390	7096	1165435

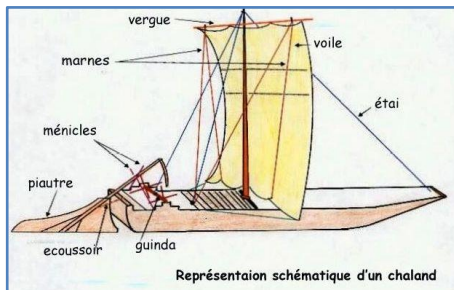
De 1844 à 1846 – Trafic sur le Loir par type de marchandises – « Le Loir » - Document n° 33 – Alain de Dieuleveult – 1991 – AD72 3 S 4

En 1889, Adolphe Joanne, dans son « Atlas géographique de la Sarthe » [Adolphe Joanne, *Géographie du département de la Sarthe*, Paris, Hachette et Cie, 1889, 4^e édition, p.15] précise, que « la charge moyenne des bateaux est d'environ 85 tonnes ; leur jaugeage réel, de 100 à 160 tonnes. Le tirant d'eau est de 1m,50 ; la durée du trajet d'Angers à la Flèche (70 kilomètres) est de cinq jours à la descente et de sept à la remonte ; et, de la Flèche au Lude (28 kilomètres), de un jour et demi à la descente et de trois jours à la remonte ».

1.2 Les bateaux

Les bateaux devaient être adaptés au type de rivières sur lesquelles ils naviguaient.

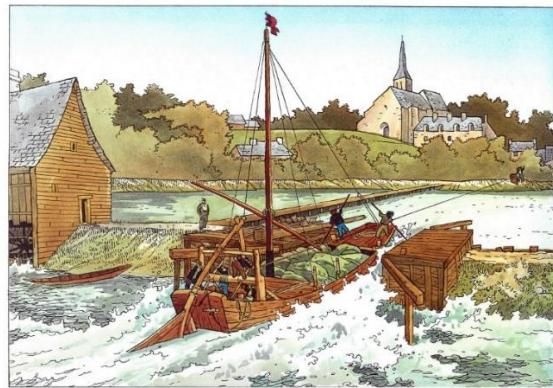
Sur le Loir, comme sur la Loire, les bateaux avaient un **fond plat**, ce qui leur permettait de passer les portes marinières des moulins. Ils sont construits en chêne et avoisinent une trentaine de mètres de long.



Association ZIMZZIM

Le bateau est équipé d'un « **guinda** », sorte de treuil muni d'une corde que l'on attache à un « **pieu de liage** », solidement planté sur la berge en amont de la porte marinière. On utilise ce moyen pour franchir à la remonte le pertuis, comme on le voit sur le croquis.

Les propriétaires de bateaux fluviaux étaient nommés des « **voituriers par eau** » par similitude avec « **voiturier par terre** ». Leur activité dépendait essentiellement des négociants qui faisaient appel aux « **voituriers par eau** » pour assurer le fret à la remonte comme à la descente



Document André Grazélie

Pour lutter contre l'augmentation des péages, les **voituriers par eau** constituèrent la « **Communauté des Marchands Fréquentant la rivière de Loire et les rivières chéants en icelle** » ; son existence est connue **dès 1383** mais son origine remonte bien avant.

Le métier de « **voiturier par eau** » était **très difficile** ; il fallait être propriétaire de son bateau, disposer d'aides qu'il fallait payer et savoir affronter les dangers de la navigation. C'étaient des professionnels du transport. En contractant des « **marchés de voiture** », avec les négociants nantais et angevins, les marchands **voituriers** transportent des ardoises, des tuffeaux, des briques, du sel, des vins, des pommes, du bois etc...

Il existait un **antagonisme fort** entre les meuniers et les **voituriers par eau**. En effet, **les meuniers** avaient besoin que la rivière soit d'un certain niveau pour faire fonctionner les roues de leurs moulins et les **voituriers** avaient, de leur côté, besoin que le niveau soit abaissé pour que le bateau puisse passer.

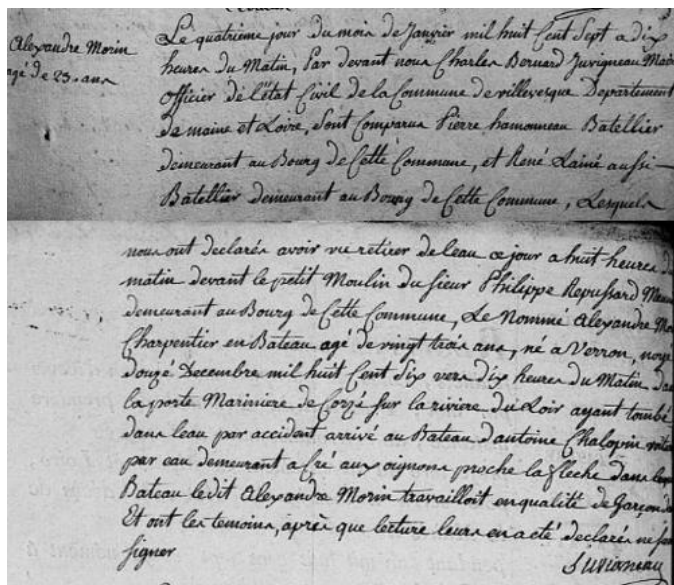
En outre, **les meuniers** (jusqu'à la Révolution française) avaient l'obligation :

- d'entretenir les chaussées et les portes marinières
- de curer la rivière (enlèvement du « **jar** » (empierrement utilisé pour les chaussées))
- d'installer et d'entretenir le « **pieu de liage** »
- de fournir le matériel qui servait à ouvrir et à fermer la porte
- d'arrêter le fonctionnement des moulins lorsqu'un bateau se présentait ; cela leur faisait perdre de l'argent ; or, **les voituriers étaient pressés**. S'ils fixaient la date de départ, il était impossible de prévoir la date d'arrivée car l'état de la rivière, les changements climatiques, les obstacles existant du fait des autres exploitants du fleuve étaient imprévisibles. Et pour rentabiliser le voyage, il fallait trouver des marchandises pour le retour.

De plus, il arrivait régulièrement des **accidents** :

- dus aux collisions (naufrages)
- dus à la négligence
- dus à des obstacles rencontrés dans la rivière (bâtons de quartiers, pieux, troncs d'arbres)
- dus au passage de la porte marinière (le bateau pouvait « casser » en passant la porte marinière à la remonte),
- dus aux chutes (un aide tombait à l'eau et se noyait).

Le 4 janvier 1807, on retire de l'eau à **Villevêque** le corps d'un jeune homme de 23 ans, (Alexandre Morin) tombé du bateau, sur lequel il travaillait comme charpentier, le 12 décembre 1806 et noyé au passage de la porte de **Corzé**. Le patron du bateau est identifié comme étant Antoine Chalopin, voiturier par eau, demeurant à « **Cré aux oignons** ».



AD49 – Registres d'état civil

Le métier de « voiturier par eau » a cessé, à la fin du XIX^{ème} siècle, avec le développement du chemin de fer, car il n'était plus rentable.

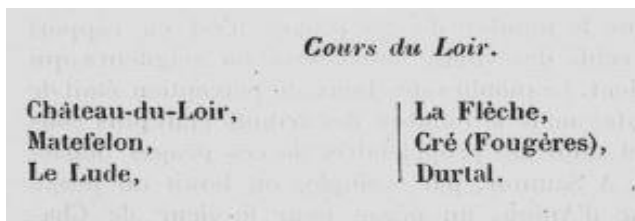
1.3 Les péages

Faisons tout d'abord quelques rappels historiques : suite à la dislocation de l'Empire Carolingien en 924 [après l'assassinat de Bérenger I de Frioul, petit-fils de Louis le Pieux], se développe une organisation politique, économique et sociale appelée « **Féodalité** ».

Le pouvoir central, très affaibli, laisse place à une mosaïque de « **pouvoirs locaux** » avec à leur tête des propriétaires de terres (**seigneurs**) qui, non seulement nouent entre eux des liens puissants mais aussi établissent des relations entre eux et leurs vassaux ; ces derniers doivent aider militairement et financièrement leur suzerain (**seigneur supérieur**) en échange de la protection et de la remise d'un fief.

La perception de taxes sur la circulation des personnes et des marchandises constitue, pour de nombreux seigneurs, une ressource essentielle, d'où la multiplication de péages, de quelque nature qu'ils soient, dans tout l'Occident médiéval,

On a connaissance, à la fin du XIV^e - début du XV^e siècles, de lieux de péage existants sur le cours du Loir et le type de marchandises transportées.



Lieux de péage à la fin du XIV^e et au début du XV^e siècles

Extraits de Philippe Mantellier, « *Histoire de la communauté des Marchands Fréquentants la rivière de Loire et fleuves y descendant* » - Orléans, 1867 – tome 1, p 55].

COURS DU LOIR.

178	Mathefelon	1489	Denrées diverses	Permanent..	Le seigneur de Mathefelon.
179	Le Lude	1546	Denrées diverses	Permanent..	Le seigneur du Lude.
180	La Flèche	1489	Denrées diverses	Permanent..	Le seigneur de la Flèche.
181	Cré, Fougères	1622	Denrées diverses	Permanent..	Le seigneur de Cré et Fougères (supp. en 1626).
182	Durestal	1489	Denrées diverses	Permanent..	Le seigneur de Durestal.

Type de marchandises transportées – Extraits de Philippe Mantellier, « *Histoire de la communauté des Marchands Fréquentants la rivière de Loire et fleuves y descendant* » - Orléans, 1867, tome 1, p 4499].

En 1622, demoiselle Suzanne De Pas, veuve du seigneur René de la Vairie, propriétaire de la châellenie de **Cré** et de Fougères [Fougeré] défend, devant le Parlement de Paris, son « *droit de prévôté* »

CRÉ, Sarthe
FOUGÈRES, lieu inconnu sur le Loir

1242. 1622, 13 mai — Instance au parlement de Paris entre le M.F., demandeurs, et demoiselle Suzanne Depas, dame des châtelennies de Cré et de Fougères, défendeur.

Ayant acquis depuis peu la châellenie de Cré, lad. dame Depas prétend que la possession des châtelennies de Cré et de Fougères emporte en soi droit de prévôté et, par suite, celui de prendre et lever sur la rivière du Loir, en l'étendue desd. châtelennies, le double de ce qu'y prend le S^r baron de La Flèche ; que ses prédécesseurs en ont ainsi joui, de même que les autres châtelennies, de temps immémorial ; se fondant, d'ailleurs, sur ce que le Loir est un fleuve particulier et non royal, et qu'aux termes de la coutume d'Anjou, les châtelennies et fiefs riverains y ont droit de prévôté.

Document fourni par André Grazélie

111. 1767, 21 février — A Messieurs les Délégués d'Angers.

Messieurs, nous vous envoyons ci-joint copie d'une requête adressée à M. de Trudaine par différens particuliers du village de Bazouches, pour luy demander justice des voyes de fait exercées contre eux par le baliseur du Loir. Vous verrez par la lettre dont M. Trudaine nous a honorés, et dont nous joignons icy copie, que pour se mettre en état de rendre une justice exacte aux particuliers qui paroissent avoir été les victimes de la passion du baliseur, ce ministre nous charge de faire les informations les plus précises sur les faits contenus en lad. requête, lesquels luy paroissent assez graves pour mériter toute notre attention.

Comme vous êtes à portée de nous donner tous les éclaircissements nécessaires pour nous mettre en état de rendre à M. Trudaine un compte exact de cette affaire, nous vous prions, Messieurs, de vouloir bien ne pas y perdre un moment, et de nous adresser le plutôt possible un mémoire sur l'exactitude duquel nous puissions compter, nous étant fort intéressant de ne pas perdre la confiance d'un ministre dont notre Compagnie dépend absolument.

Idem, f^o 19.

Document fourni par André Grazélie

En 1767, une lettre de protestation de différents particuliers du village de Bazouges est envoyée aux délégués d'Angers contre le « **baliseur du Loir** »

Finalement, comme le rappelle l'historienne Anne Conchon : « *La Révolution française ne s'embarrassa pas des scrupules de la monarchie. Elle assimila les péages « aux droits seigneuriaux et les supprima sans indemnité par un décret du **15 mars 1790**, sans organiser « un mode de financement des infrastructures de transport. Après l'échec d'une gestion « départementalisée, les voies fluviales, faute d'entretien régulier, n'avaient cessé de se dégrader et « les prix de transport avaient augmenté... De façon plus générale, l'État s'est constamment employé « à restreindre la propriété privée de l'eau courante. Dans le code du domaine public fluvial et de la « navigation intérieure, l'article premier rappelle ce principe de domanialité publique des cours d'eau, « qui s'est précisé sous l'Ancien « Régime. La loi du **3 janvier 1992** sur l'eau confirme cette tendance « tout en reconnaissant que « certaines eaux sont susceptibles de propriété privée : les eaux de pluie, « les eaux de sources, les étangs, les lacs, et les eaux souterraines avec quelques restrictions « toutefois ». [Anne Conchon, « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe-XVIIIe siècles) » Hypothèses, 1988/1 P. 83-88]*

2) Les franchissements

2.1 Les bacs

Pendant des siècles, la rareté des ponts a été compensée par l'**utilisation de bacs**. Un bac n'est pas à proprement parler un bateau ; il s'agit d'une utilisation spécifique du bateau ; il a un fond plat et son architecture est adaptée à la rivière sur laquelle il travaille.

Il sert à la traversée des voyageurs, des soldats, des pèlerins, des marchandises et des animaux, particulièrement nombreux les jours de marché. Le système de bacs pour se rendre d'une rive à l'autre de la rivière existe depuis l'Antiquité.

Dans notre commune de **Bazouges-Cré**, on trouve mention de l'existence de bacs **vers le XI^{ème} siècle**, aussi bien à Bazouges qu'à Cré. Ils dépendaient le plus probablement de la « **fabrique** » de l'église. On les appelait aussi des « **charrières** »



Maquette d'une charrière - « Musée de la marine de Loire en Anjou » à Saint-Clément-des-Levées

La « **Charrière ou Nau** » est un bateau plat et large, de forte capacité de chargement qui a pour fonction de transporter d'une rive à l'autre des chariots, du bétail, des voitures. Il a la particularité d'être symétrique ou **amphidrome**, ce qui permet d'entrer par une extrémité et de sortir par l'autre » en évitant ainsi que la « charrière » ne soit obligée de faire demi-tour pour la décharge.

En 1565, Julien Rémy Pesche relève, [« *Dictionnaire topographique, historique et statistique de la Sarthe* », Le Mans, Monnoyer, 1829, tome 2, p. 168], un arrêt du Parlement qui « **condamne les habitants de Cré, pour droit de passage au bac de Bazouges, à payer une redevance annuelle d'un boisseau de seigle ou de 3 s 6 d par ménage** ».

Le **cadastre napoléonien de 1824** reproduit l'existence d'un bac à Bazouges et d'un bac à Cré.



Cadastre napoléonien - 1824

A Bazouges, le bac est situé, près du château. On peut voir sur la carte le tracé de son parcours de la rive droite à la rive gauche.

Encore maintenant, on peut se rendre au « Lavoir du Port » et admirer juste à côté la « **maison du passeur** »

Le Bac de Cré était situé au bas de l'actuelle « **ancienne rue du lavoir** » qu'on appelait à l'époque « **ruelle communale** ».

Il aboutissait sur le domaine de « Notre Dame des Champs ».



Cadastré napoléonien – 1824

La décision de la commune de Bazouges de construire un pont sur le Loir [mis en service le 4 septembre 1857] n'a pas permis au **bac de Cré** de survivre ; le bail « à ferme du bac de Cré » ne sera jamais renouvelé.

Un document « *Estat du port de Bazouges sur le Loir* » (datant probablement du commencement du XVIII^{ème} siècle) décrit son historique :

« Ce port [et bac] apparten[en]t de temps immémorial à la fabrique de l'église. Aucun titre ne fait connaître comment il a été donné. Quoiqu'il en soit, ceux qui ont fait ce don ne l'ont pas fait à son avantage. Il appert par une sentence du sénéchal de La Flèche, en date du 3 avril 1464, que le port de Bazouges appartenait à la fabrique dès ce temps-là. Le procureur a produit cette sentence, en l'année 1668, pour faire voir l'antiquité de la possession »

... « Ce port n'est point un passage à quelque grande ville ou à des foires et marchés considérables. Il est seulement pour l'usage des paroissiens de Bazouges qui demeurent de l'autre côté pour venir à la paroisse et pour les aller assister dans leurs maladies.... et aussi pour l'usage des habitants de Cré, lesquels ne payent, quand le ménage est entré, que 3 sols 6 deniers.... et pour cette somme si modique, ils passent le long de l'année eux et leurs serviteurs, bœufs et chevaux » [AD 72 – G 778].

Nous n'avons que peu d'informations sur le « bac de Bazouges ». Il appartenait à la « fabrique » dont les archives ont disparu. On suppose qu'il n'a pas, lui non plus, survécu à la construction du pont.

Pour simple information, le saint patron des « passeurs » est **Saint Julien l'Hospitalier**, pour avoir lui-même exercé cette fonction.

2.2 Le « vieux pont »

Le « **vieux** » pont de Bazouges n'a de **vieux** que son nom puisque sa construction remonte aux années 1850-1860. En comparaison, le « Pont-Neuf » de Paris a été construit entre 1578 et 1607 !

Tout commence en **1824**, lorsque Mr **Alexandre Pierre Roulet de la Bouillerie (sous-préfet de La Flèche depuis 1814)** écrit à son frère, **François Marie Pierre Roulet de la Bouillerie (maire de Bazouges-sur-le-Loir depuis février 1824)** qu'il est autorisé par **Claude François André d'Arbelles, 1767-1825), préfet de la Sarthe** depuis janvier 1823, à convoquer le Conseil Municipal de Bazouges pour délibérer sur 2 points :

- « s'il est avantageux de remplacer le bac établi pour le passage du Loir par un pont
- « quels seront les moyens de faire face à cette dépense »

Le 2 janvier 1851, l'«agent-voyer» de l'arrondissement de La Flèche établit un devis pour la « construction d'un pont en pierre », situé à Bazouges, sur le chemin de « moyenne communication » n° 27, reliant Montigné au Bailleul pour un montant total de **51.200 francs**.

Dans les séances des 9 février et 16 mars 1851, le Conseil municipal de Bazouges reconnaît l'opportunité de remplacer le bac par une voie de communication plus solide et pérenne. Les devis et plan d'un pont en pierre ont été approuvés. Mais le manque de ressources ne permet pas une telle réalisation.

Le 10 mars 1852, est présenté au Conseil municipal par monsieur Vivier le projet du pont en bois pour la somme de 34.000 francs.

Le 10 avril 1954, le cahier des charges pour la construction du pont est approuvé par décret impérial de Napoléon III.

Il aura fallu rente années de tergiversations pour mener à bien le projet d'un pont à Bazouges !

Dans le courant de l'année 1854, des sondages sont réalisés et les travaux se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 1857. **La réception définitive de l'ouvrage aura lieu le 18 janvier 1858** par l'ingénieur du service hydraulique du département de la Sarthe.

La réalisation de ce pont a été faite avec des matériaux locaux : sable de Cré, pierres « bêchées » de la Ravalloire, briques des Rairies, chaux de Précigné et Durtal... Différents corps de métier et artisans locaux ont participé à ce travail : maçons, menuisiers, charrons, serruriers, forgerons et même un cabaretier...

En novembre 1989, un important et imposant travail de consolidation a consisté à renforcer l'enrochement des piles du pont.

En effet, il avait été constaté que le lit de la rivière présentait des trous d'environ 9 mètres de profondeur au niveau des piles du pont, conséquence des crues successives et du courant.

Il a fallu pas moins de **900 tonnes** de matériaux pour mener à bien cette opération avec une équipe de plongeurs.

3) Les moulins, les chaussées et les portes marinières

3.1 Les moulins

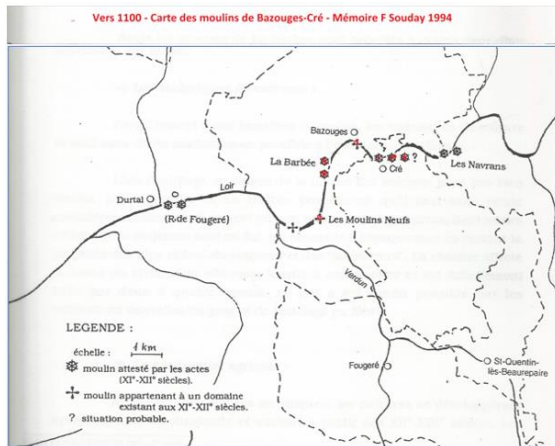
On peut considérer que le moulin est aussi vieux que l'agriculture car il permettait de transformer le grain en farine et également d'en extraire l'huile pour s'éclairer. Son usage est d'ordre privé et personnel. Sa présence est attestée chez la civilisation sumérienne [vers 3500 ans avant J-C – jusqu'au début du IIème millénaire avant J-C]. On appelle les moulins fonctionnant à la force manuelle ou animale des « **moulins à sang** ».

On trouve trace des moulins de la commune de Bazouges-Cré sur Loir **vers le XIème siècle**. Au moment de la création de la « **Féodalité** » au Xème siècle, à la suite de la dislocation de l'Empire Carolingien, se créent de multiples Seigneuries qui vont être à l'origine de la diffusion des moulins. En effet, les moulins, situés sur le lit d'une rivière, ont de multiples applications, non seulement de moudre le grain, de concasser des minéraux, de tanner les peaux voire (plus tard) de fabriquer du papier. Les moulins permettent, également aux Seigneurs, de percevoir des taxes, donc des revenus plus ou moins importants. Chaque Seigneurie possédait un ou plusieurs moulins sur son territoire.

Dans son livre « **Moulins en pays fléchois** », [ouvrage à compte d'auteur], André Souday indique que :

« Deux petits moulins à farine sont tenus par les moines de Notre-Dame des Champs en 1096, sous la protection du seigneur local Guy de Cré. Dans une Charte **de 1157 ou 1189**, Hugues, sénéchal à la Flèche, fait don de la moitié du moulin de Cré aux moines de St-Aubin. Autre citation, **entre 1181 et 1185**, de la dîme du moulin de Cré (Bulle du pape Lucius III).

Deux moulins à blé sont recensés en **1378** ... Des chartes du XII^e siècle, nous apprennent **qu'avant 1102**, Guy de Cré, et Alburge sa femme, tenant la Barbée de son frère Rainald, donnent la dîme des trois moulins aux moines de l'abbaye de St-Serge qui tiennent le Prieuré Notre-Dame-des-Champs ».



Carte des moulins de Bazouges-Cré, vers l'an 1100 (F Souday)

Florent Souday, dans son mémoire « *Les campagnes entre Durtal et La Flèche aux XI^e et XII^e siècles* » [septembre 1994] cite, en la page 109, au XI^e siècle, « La Barbée, trois moulins sur le Loir...Cré, trois moulins sur le Loir ». Il ne reste aucune trace de l'emplacement des 3 moulins situés à Cré.

Le 22/8/1809, un relevé administratif du département des moulins en activité mentionne **3 moulins sur Bazouges** ; le moulin du château et celui de la Barbée possèdent chacun 3 roues et celui des Moulins Neufs, 1 roue

Département De L'a Sarthe, Etat des moulins à farine actuellement en activité

Communes	Noms des moulins	Nature des moutures	quantité des moutures	poils des farines	Noms des lieux	autres notes
Bazouges	Bazouges	à eau	à la grappe	21	le château	à 3 roues
Bazouges	La Barbée	à eau	à la grappe	24	le château	à 3 roues
Bazouges	Les Moulins Neufs	à eau	à la grappe	18	le château	à 1 roue
	Colpo					

Colpo le 22 août 1809

Raoul, [Radulphus], fils de Hugues de Bazouges, donna, [fin du XI^e siècle] aux moines de Saint Serge, la dîme de deux moulins (qui étaient sur son écluse) [à l'époque, on parlait de 2 moulins lorsqu'il y avait 2 roues] et du troisième lorsqu'il serait fait... Tout ceci a été fait avec le consentement de **Hubert de Durtal**, seigneur dominant [il s'agit probablement de Hubert III (ou Hugues) d'Arnay de Campana, dit de Durtal, dit « Payen le posthume, né en juillet 1016].

3.1.1 Le moulin du château de Bazouges

Au XVI^e siècle : Il existait 2 moulins dont l'un était beaucoup plus ancien que l'autre de par sa construction. Près du château, s'élevaient également un **moulin à tan** [pour broyer l'écorce de chêne qui sert au tannage des peaux] et un **moulin à foulon** [pour battre la laine tissée dans de la terre à foulon (argile smectique) pour l'assouplir et la dégraisser].

1867 : Le meunier, en poste, **René FOUIN** [1816-1891] grave sa marque sur un des murs du moulin.



Photo APSPBC

En 1870 : chacun des deux moulins est équipé de **deux meules à l'anglaise** ; ce système permet à une seule roue hydraulique d'entraîner plusieurs paires de meules, grâce à un assemblage de charpente (appelée beffroi) qui les supporte et des organes de transmission désormais en fonte.

Au début du XXème siècle : une photo du moulin fait apparaître ses nombreuses activités complémentaires : scierie, grange de stockage, maison du meunier etc...



Collection privée – Château de Bazouges

Le moulin s'est arrêté de fonctionner en 1928 suite à la grande réforme créant de nouvelles normes très difficiles à mettre en place.

3.1.2 Le moulin de La Barbée

Le texte le plus ancien attestant de la présence du moulin de la Barbée date de **1100** ; à l'époque, le seigneur est Raoul de Barbata.

Le Moulin est resté **propriété nobiliaire jusqu'en 1961**. Son histoire est étroitement liée à celle des familles nobles qui se sont succédées à la tête du « **fief** » de la Barbée.

Le moulin de la Barbée, construit comme une place forte, dont la tour qui possède des murs très épais, laisse penser qu'il avait un rôle dans la surveillance de la navigation. A l'époque, il faut se rappeler que des tours de guet jalonnaient les bords du Loir, car jusqu'au XVIIIème siècle, les rivières constituaient des voies de circulation les plus usitées sur de longues distances, car plus rapides et plus sûres que les chemins mal entretenus.

A cette époque, le château de Bazouges, le moulin de la Barbée et les Moulins Neufs pouvaient communiquer par signaux lumineux.

En 1428, une enquête est déclenchée car les seigneurs de Durtal et de La Flèche prétendent chacun avoir la juridiction et droit de mouture sur les moulins de la Barbée.

En 1752, la terre de la Barbée est érigée en « **baronnie** » par lettres patentes du 20 avril, sous la seigneurie de Marin Gilles de la Bérardière.

En 1801, le domaine de la Barbée est cédé, par son propriétaire, **Marin Gilles de la Bérardière** [3^{ème} baron de la Barbée] à **François Roulet de la Bouillèrie** [1764- décédé en 1833 au château de la Barbée].

En 1826, le Comte de la Bouillèrie demande l'autorisation d'ajouter à son moulin une 4^{ème} roue munie d'une chaîne à godets, afin de pouvoir irriguer ses terres et alimenter en eau le parc de son château.

A la fin du XIX^{ème} siècle, l'usine comprend 4 roues hydrauliques d'une force motrice totale de 16 chevaux, 4 paires de meules à blé ainsi que 6 pilons à battre le trèfle. La roue à godets est remplacée par une pompe élévatoire construite par les usines Bollée du Mans. Cette pompe a existé jusqu'en 1985 et une partie de la canalisation est encore visible au franchissement du canal de décharge en aval du moulin

En 1862, ce moulin possède :

- **Au rez-de-chaussée** 4 roues à eau ainsi que six pilons à battre le trèfle
- **A l'étage**, 4 paires de meules à blé avec nettoyage et bluterie, le tout monté « à l'anglaise ».

Léon PÉAN fut le dernier meunier du moulin de la Barbée qu'il fit fonctionner **de 1934 à 1960**. En plus de la roue au pignon de la tour, en 1937, il a fait installer une roue d'1m50 de large dans le troisième chemin d'eau et remplacer les cylindres et les bluteries par des *planchisters* [tamis vibrants].

Le moulin de la Barbée cessa toute activité **en janvier 1961**, suite au départ en retraite du meunier et faute de repreneur.

3.1.3 Le moulin de la Tête de Veau (Vô) ou Moulins neufs

On trouve trace du moulin **vers le XI^{ème} siècle** mais on n'a que très peu de renseignements à son sujet ; on ne connaît pas non plus l'origine de son appellation « **Moulin Tête de Veau (ou Vô)** » citée par Julien Rémi Pesche dans son « *Dictionnaire topographique, historique et statistique de la Sarthe* » publié en 1829. L'orthographe « **Vô** » apparaît dans le document de **1809** recensant l'activité des 3 moulins de Bazouges. Il s'agit peut-être d'une écriture phonétique

En 1870, le moulin possédait 3 paires de meules.

René Simon FOUIN [1865-1932] a été meunier aux Moulins-Neufs (dès 1892), à la suite de son père, Louis Simon [1828-1892]. Il a été ensuite minotier jusqu'en 1921, date à laquelle il a pris sa retraite. **Sa fille, Marie Louise Joséphine** [1893-1966] s'est mariée avec Jules Auguste ROUGET [1885-1952], meunier lui aussi, qui a probablement pris la succession de son beau-père jusqu'à l'arrêt du moulin en 1950. **Après l'arrêt du moulin**, le propriétaire en a fait don à une association de Moselle [créée le 26 mai 1891] – association « *Cœuvre des Orphelins-Apprentis de Guénange* » - créée par l'abbé **THILMONT** dans le but d'y réaliser une colonie de vacances [Source : www.archives-lasallienned.org/pdf/57_e1-guenange-rich.pdf]

Suite à la fermeture de l'association dans les années 1990, le moulin fut racheté et le propriétaire rénova plus des ¾ des édifices.

Le 3 juin 2019, un violent incendie se déclara dans la nuit et le moulin fut entièrement détruit.

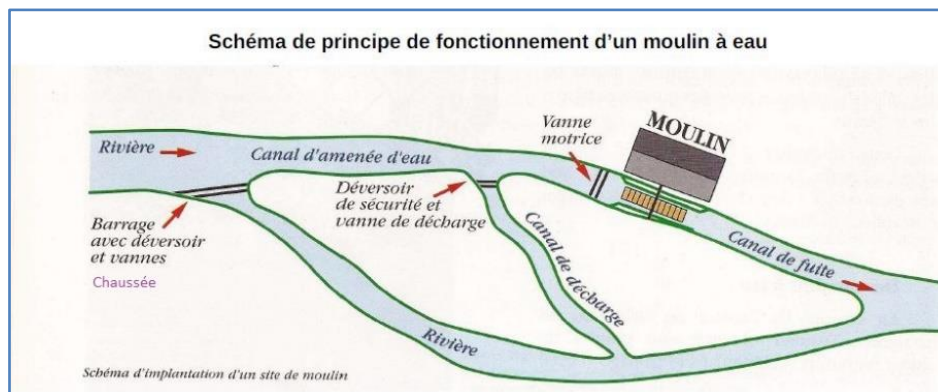


Les pompiers lors de l'incendie
[Photo Presse]

3.2 Les chaussées

Une « **chaussée** » est un ouvrage construit en transversal dans le cours d'une rivière permettant de réguler le flux de la rivière en formant une sorte de « barrage ».

La plupart des « **chaussées** » ont été construites pour améliorer la puissance hydraulique de l'eau au niveau des « moulins à eau » en formant une retenue de l'eau et en détournant une partie via un canal [ou bief] qui l'amène directement sur la roue du moulin, de façon à lui apporter l'énergie hydraulique nécessaire à son bon fonctionnement.



Direction départementale de l'Équipement – Guide des propriétaires des moulins

Au VI^{ème} siècle de notre ère, Grégoire de Tours décrit la construction d'un « barrage de moulin » pour le monastère de Loches [Cité par Coli Rynne, « Waterpower in Medieval Ireland », *Working with water in Medieval Europe, technology and resource use*, éd Paolo Squatriti, 2000. En ligne sur www.hydrauxois.org (14/5/2018)].

"Quand il eût amené des poteaux à travers la rivière et rassemblé des tas de pierres énormes, il construisit une chaussée et recueillit l'eau dans le canal, par la force de laquelle il fit tourner la roue du moulin à grande vitesse"

Dès le XVI^{ème} siècle, en raison de l'impact des « **chaussées** » en amont et en aval, sur les activités de batellerie, de pêche etc... l'utilisation de la force hydraulique de l'eau des rivières a été réglementée par le pouvoir royal, des seigneurs et du clergé.

Après la Révolution, c'est l'administration qui délivre les autorisations ; tous les ouvrages, autorisés après la révolution, ont reçu un « **règlement d'eau** » définissant la consistance du droit d'usage de l'eau ainsi que les dimensions et le fonctionnement des ouvrages hydrauliques. Les ouvrages existant avant 1789 ont une existence légale, à charge pour le propriétaire d'apporter la preuve de l'existence du « **droit d'eau** » avant 1789 ainsi que tous les éléments permettant de caractériser son fonctionnement, que l'on appelle « biens accessoires ».

En 1865 est établi un premier classement de cours d'eau soumis à obligation d'échelles à poissons, sorte d'escalier destiné à permettre aux poissons migrateurs de remonter les cours d'eau pour frayer.

En 1984, la « loi-pêche » organise, avec une approche « **environnementaliste** » organise la gestion des milieux aquatiques et des ressources piscicoles ; ayant pour objectif la préservation des poissons et la protection de leur habitat, elle pose, au travers de la question de la « **libre circulation** » des poissons, le problème des moulins et de l'entrave que sont supposés constituer dérivations et barrages.



2022 - Chaussée du moulin de la Barbée – photo APSPBC

Depuis l'an 2000, les « **chaussées** » sont menacées de destruction pour cause de « **Renaturation** » écologique.

En 2008, le propriétaire des Moulins Neufs a fait démolir la chaussée de son moulin, pensant participer à un programme envisageant de rendre le Loir navigable. Le projet n'a jamais abouti et le débit du Loir ne peut plus être régulé à cet endroit.



Entre 1950 et 1965 – Vue aérienne Les Moulins Neufs
[Photos Google]



2019 – Vue aérienne Les Moulins Neufs

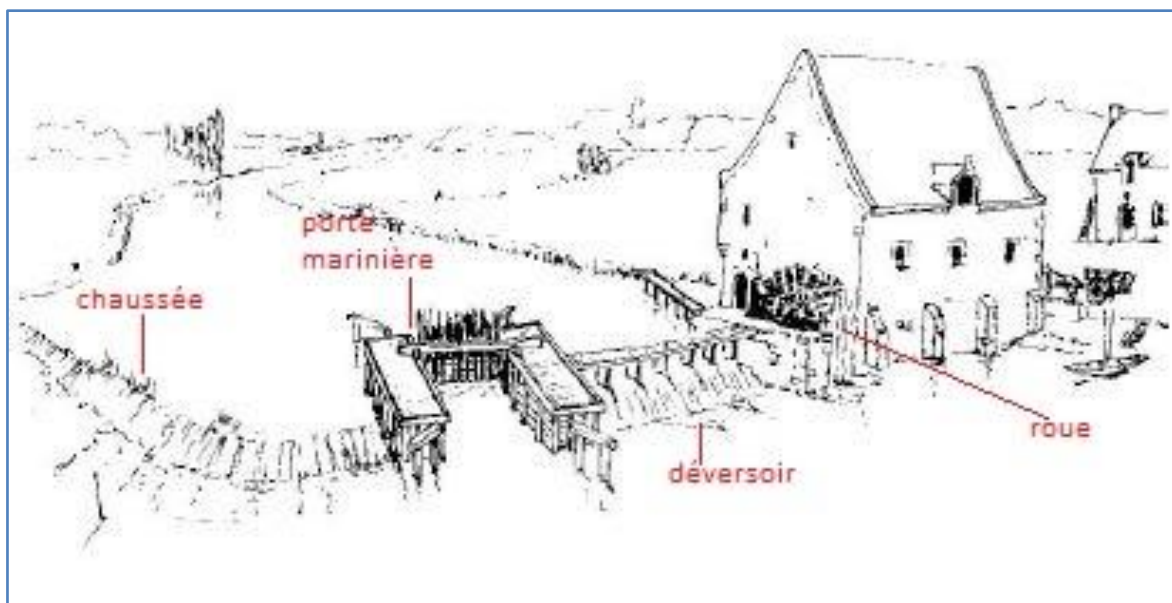
3.3 Les portes marinières

Créées probablement au début du Moyen-Âge par les meuniers pour améliorer le franchissement du barrage formé par la « **chaussée** », les portes marinières sont les ancêtres de nos écluses. Chaque moulin possédait sa porte marinière.

D'après Paul Roussier (1882-1965) [« Notes historiques sur la rivière de Maine ou Mayenne et sa navigation », Laval, Goupil, 1924], le plus ancien texte connu concernant les portes marinières est un jugement de 1219 autorisant « *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* » [André Grazélie, « Les portes marinières du bassin de la Maine » - ouvrage à compte d'auteur].

Le croquis ci-dessous illustre les différents composants de fonctionnement d'un moulin à eau.

- Une **chaussée** est construite sur la rivière de façon à faire monter le niveau de l'eau.
- Pour faire fonctionner la roue du moulin, l'eau est amenée par un **canal (ou bief)**
- La **porte marinière (pertuis)** est percée dans la chaussée et munie de pieux en bois (aiguilles) qu'on installe et qu'on démonte manuellement pour le passage des bateaux ; de chaque côté du « *pertuis* » (en amont et en aval, sont installés des « *pieux* » pour attacher les bateaux
- A côté se trouve le **déversoir**



Croquis André Grazélie

Le passage des portes marinières était extrêmement dangereux ; il arrivait que des mariniers tombent à l'eau et se noient ou que le bateau se brise ; pour aider à la manœuvre, on équipait les berges de « **pieux de liage ou de halage** ».

Les bateaux étaient munis d'un immense treuil horizontal appelé « **le guinda** ». Quand un bateau se présentait pour passer la « *porte marinière* », on l'attachait à ces pieux et on manipulait le « **guinda** » pour haler le bateau et lui faire franchir le « **pertuis** ».

Seul, dans la Sarthe, le moulin du château de Bazouges a conservé sa porte marinière ; elle a été remise en état par « l'association des Amis du barrage » qui, chaque année, au printemps met en place les aiguilles pour les enlever à l'automne, régulant ainsi le débit du Loir.

Voici, en quelques photos, le montage des aiguilles au moulin de Bazouges.



Préparation des aiguilles

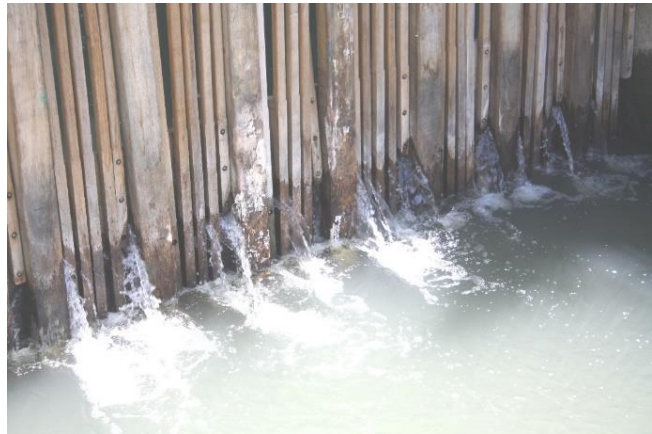


Commencement du montage

[Photos APSPBC – 14/6/2015]



Poursuite du montage
[Photos APSPBC – 14/6/2015]



Montage terminé – Vue d'ensemble

Vue de détail

[Photos APSPBC – 14/6/2015]

4) Les inondations, les écourues, la lutte contre les inondations

4.1 Les inondations

Nous avons réussi à reconstituer la liste chronologique (probablement non exhaustive !) de **56** inondations de Bazouges-Cré sur Loir et de La Flèche **depuis mars 1565 jusqu'à 2020**.

Cette liste (avec détails et sources) est consultable sur le site APSPBC (<https://www.apspbc.com/194+les-inondations.html>).

Certes, les inondations sont un fléau, mais il est, sans doute, impossible de les annuler complètement ; elles sont le résultat de pluies abondantes (en amont), de blocages de « barrages ou de portes marinières » mal entretenues qui ne permettent pas de réguler au mieux le niveau de la rivière, et/ou de non nettoyage « régulier » de la rivière qui dissimule, dans ses fonds un ensemble hétéroclite d'objets divers et variés jetés dans le cours d'eau comme on les jetterait à la décharge (machines à laver, frigidaires, motos, etc...). Ces objets ainsi que les bois morts et branchages arrachés par un vent plus ou moins violent, constituent, peu à peu, des obstacles à l'écoulement de l'eau.

4.2 Les écourues

Les écourues sont l'occasion de nettoyer le lit de la rivière et d'entretenir les ouvrages hydrauliques (réfection des parties normalement immergées, entretien des berges et des quais (publics et privés), inspection des piles de pont, etc...

Réaliser des écourues permet d'entretenir la rivière, les ouvrages et les berges en pratiquant une politique de prévention, opération bien moins coûteuse que la contrainte d'une ou de plusieurs actions de reconstruction complète.

A Bazouges-Cré, cela fait **plus de 10 ans qu'aucune écourue n'a été mise en place** ; si l'on compare l'attitude du Conseil Général du Maine et Loire qui pratique régulièrement des écourues sur les rivières dont il a la charge, on ne comprend pas l'attitude du Conseil Général de la Sarthe, qui, compte tenu que le Loir n'est plus navigable depuis près de 50 ans, considère que la mise en place d'écourues sur le Loir entre La Flèche et Durtal relève d'une concertation entre propriétaires privés, auxquels la loi **depuis 1983** interdit aux propriétaires privés du lieu de manœuvrer le clapet ou la vanne principale !!!

5) Les métiers et industries au bord du Loir

5.1 Les lavoirs

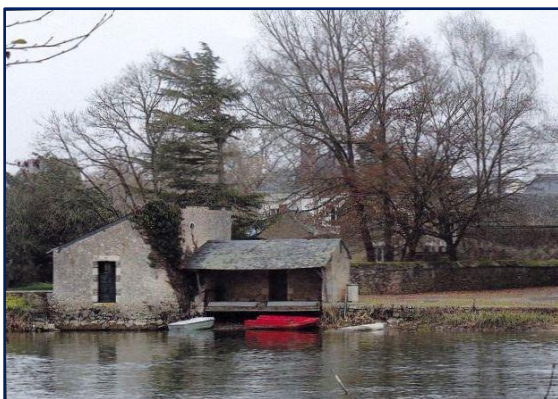
Il existe deux sortes de lavoirs à Bazouges-Cré : **publics et privés**

5.1.1 Les Lavoirs publics

Au milieu du XIX^{ème} siècle, les autorités ont pris conscience de l'importance de l'hygiène et du lavage du linge sale pour éviter la diffusion de maladies comme la variole, le choléra et la rougeole.

A Bazouges, la plupart des propriétaires de maisons, bordant le Loir, possédaient un lavoir. Lors de la séance du Conseil Municipal de Bazouges du **13 février 1881**, il est décidé de construire un « lavoir public », et le **27 septembre** le Sous-Préfet donne son autorisation. Il sera, ensuite, convenu de construire 2 lavoirs, l'un, au niveau du port (près du bac) **en 1882**, l'autre au niveau du Port Mahon **en 1885**.

Les deux sont munis d'un plancher mobile qui permet de rester toujours au niveau du Loir, quel que soit son élévation. Ces deux lavoirs sont publics et sont entretenus par les services techniques de la commune.



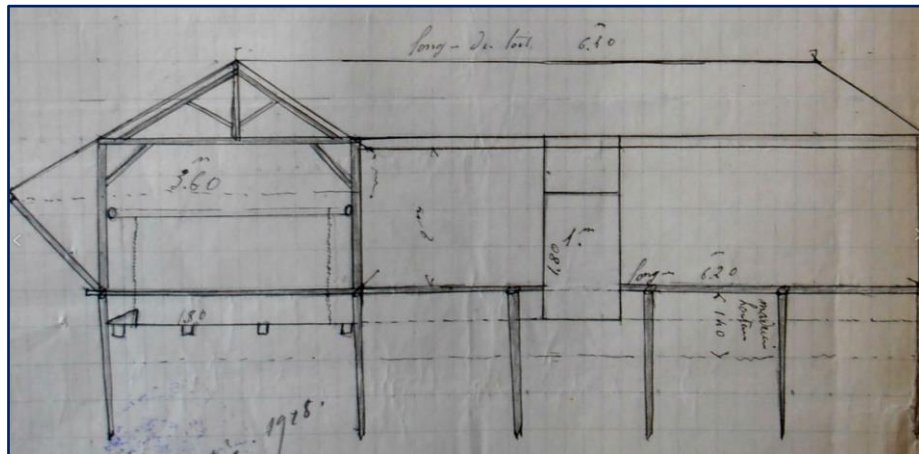
2011 environ - Lavoir du Port avec la maison du passeur



2022 04 - Lavoir du Port Mahon

[Photos APSPBC]

A Cré, **le 3 juin 1928**, le Conseil Municipal délibère sur le projet de construction d'un lavoir public, selon le plan suivant conservé aux Archives Départementales de la Sarthe [réf 2 0 109/8].



En 1957, ce lavoir est toujours en activité, comme en témoigne la photo suivante :



1957 – Lavoir en activité
– Coll privée.

Le 2 juillet 1971, après 3 années de tergiversation et suite aux dégradations constatées sur le lavoir, le Conseil Municipal décide : « La lavoir sera réparé ».

Mais, voici l'état dans lequel se trouve le lavoir quelques jours après la prise de décision

Il ne sera JAMAIS reconstruit !



Collection privée

5.1.2 Les Lavoirs privés

Il n'existe plus un seul lavoir privé sur le quartier de Cré ; au niveau de Bazouges, il existe à ce jour 4 lavoirs privés, dont l'état est plus ou moins détérioré ; 1 lavoir a disparu entre 2020 et 2022.



Lavoir existant en août 2020 et ayant disparu en mai 2022 (Photo APSPBC)

Lavoir existant en avril 2022 (Photo APSPBC)



Lavoir existant en avril 2022 (photo APSPBC)



Lavoir rénové photographié en avril 2022 (photo APSPBC)





Lavoir situé sur le cours du « Ruisseau »
(se jetant dans le Loir) **mal entretenu**
(Photo APSPBC en mai 2020)

5.2 Les tanneries

Les tanneries représentaient une industrie prospère et artisanale, dans le secteur de La Flèche avant la Révolution.

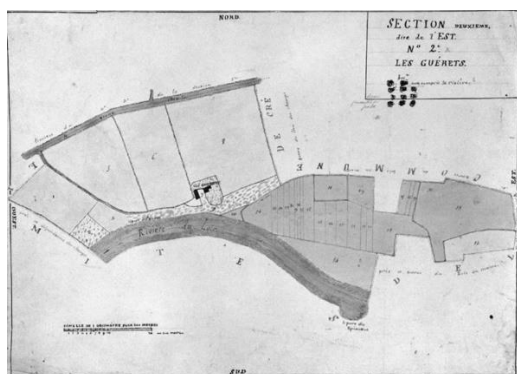
En septembre 1811, une enquête administrative du Bureau des Travaux Publics de La Flèche indique qu'il « y a deux tanneurs à Bazouges, situés dans l'un « du bout du Bourg », au couchant sur la rivière du Loir ; il y en a une autre délaissée depuis quelque temps. Chaque tannerie possède 4 fosses ... et n'utilise que du tan de chêne du pays »

Dans son dictionnaire topographique, historique et statistique de la Sarthe [1829 – Tome 2 – p 115], **Rémy Julien Pesche** indique : « **Il ne reste plus aucune** des cinq tanneries que possédait **Bazouges** avant la Révolution ». Il indique également qu'à **Cré**, « **un contrat d'acquêt de 1589**, constate qu'il y avait alors une tannerie dans le bourg ». Nous avons été incapable d'en retrouver l'emplacement.

5.3 Les Féculeries

Le registre des délibérations de la Chambre de Commerce du Mans indique, **en 1872**, que les industries de féculeries sont à classer parmi les grandes industries de la Sarthe et classe cette activité en 9^{ème} position.

A Bazouges, plus précisément aux Guérets, existait une féculerie, construite vers **1852**, dont l'exploitation existe encore en **1906** [AD 72 - recensement] mais qui est répertoriée comme ferme dans le recensement de **1911** avec changement de propriétaire. Son matériel fut vendu partiellement à Victor Motrieux (industriel de La Flèche) qui l'installa au Gué-de-Verron



Plan de masse de la Féculerie des Guérets –
AD 72 Inventaire Le Bœuf - 1994



Les bâtiments au bord du Loir en 1994 – photo François Lasa

CONCLUSION

L'étude de l'impact du Loir sur le patrimoine et l'économie locale nous a fait découvrir nombre d'activités, la plupart du temps oubliées, mais qui ont eu une incidence importante dans le développement de la commune actuelle de Bazouges-Cré sur Loir.

Le **patrimoine fluvial** est très important et doit continuer à être, non seulement préservé, mais aussi **mis en valeur**.

(Tous les thèmes développés dans cet article font l'objet d'un article de fond par sujet, avec plus d'illustrations et de détails sur le site www.apspbc.com)

A.P.S.P.B.C. « Association Pour la Sauvegarde du Patrimoine de Bazouges-Cré et Environs »
23 rue du Pâtis Saint Germain – Cré sur Loir – 72200 – Bazouges-Cré sur Loir
06 60 37 16 19
www.apspbc.com