

La Vire à La Mancellière sur Vire

Une limite

Cette rivière est la limite entre les paroisses de La Mancellière et Baudre, Ste Suzanne-sur-Vire et Condé-sur-Vire; autrefois elle délimitait aussi les diocèses de Coutances et Bayeux.

Avec sa vallée, elle est une situation favorable pour le développement, aux XIXe et début du XXe, du transport fluvial

Navigable

D'après un mémoire sur la visite de la rivière la Vire les 24 et 25 octobre 1716 une étude prévoyait de rendre la Vire navigable jusqu'à Condé-sur-Vire:

"à la chaussée du moulin d'Aubigny, il sera fait une écluse à bassin".

Ce n'est qu'en 1830, un projet, et en 1833 une loi autorise la canalisation de la Vire entre St-Lô et Pont-Farcy. Ce qui nécessitera la construction de 19 écluses, dont deux à La Mancellière (le bourg et Aubigny) construites entre 1848 et 1861. Ce qui impliquait également la construction de canaux (photo de couverture) et de déversoirs

La longueur utile des écluses était de 23,10 mètres sur 4,20 de largeur. Le coût moyen de 35.200 F. Un arrêté du préfet enjoignit aux propriétaires de terrains situés le long de la rive gauche d'ouvrir un espace de 24 pieds (7,80m) nécessaire pour le passage des chevaux, puisque les bateaux devaient être tractés par des chevaux, même si quelquefois ils étaient encore tirés par des hommes.

Les portes des écluses à deux vantaux ont été placées entre 1902 et 1905



Les canaux on ne les trouve pas cités dans les textes.
De même pour les ponts réalisés au-dessus des canaux pour desservir les parcelles de terre devenues une île.

Le trafic

Le trafic journalier sur la Vire entre 1896 et 1905:

- 45 gabares en bois de 14 à 18 m. de long et 3,55 de large et de 18 tonnes, tractées par un cheval.
- 4 chalands en tôle de 25 tonnes, et 5 en fer de 45 tonnes tractés par 2 ou 3 chevaux.

La vitesse était de 5 à 7 Km /heure en descente et 4 à 5 Km en montée.

Les marchandises transportées : 56 % matériaux de construction (sable, gravier, moellons venant des différentes carrières situées le long de la Vire, briques de Carentan), 42 % d'engrais et amendements (tange de la baie des Veys, chaux de La Meauffe).

Mais entre 1896 et 1905 le trafic a diminué de 30 %, concurrencé par le chemin de fer. C'était le début du déclin, et vers 1924 il n'y eut plus de trafic fluvial.

Pèlerinages en gabares

Les gabares étaient également utilisées par les pèlerins se rendant à La Chapelle sur Vire.

Avant la guerre de 1914, les paroissiens de La Mancellière et Gourfaleur s'y rendaient ensemble. Tous en chœur ils chantaient des cantiques, accompagnés de fanfares installées dans leur gabare respective. Une fanfare jouait le couplet l'autre reprenait le refrain. En plus des pèlerins embarqués, on peut imaginer une cohorte de pèlerins les accompagnant à pied le long du halage avec croix, bannières, prêtres, chantres et enfants de chœur en surplus.

Ceci nous a été rapporté par nos parents (et quelques autres) lorsqu'ils étaient petits commis de ferme tout proche du pont de Ste Suzanne.

Les ponts

R. Lanchantin dans son ouvrage sur Condé sur Vire rapporte :

"En 1852 l'administration départementale projette de lancer un pont su la Vire à Ste Suzanne". La réalisation effective n'eut lieu qu'au début du XXe, mettant fin au passage à gué entre La Mancellière et Ste-Suzanne dit : *Les Planches de Ste Suzanne.*

Le pont de chemin de fer l'avait précédé en 1890. Les deux ponts se ressemblaient.

Les deux subirent un bombardement intense en 1944 et échappèrent à la case des alliés, mais les Allemands avant de déguerpir firent sauter le pont routier par une mine.





Passer de La Mancellière à Ste Suzanne grace à Eiffel R. Lecomte

Les beaux paysages, proche de La mancellière, que ces aménagements nous ont indirectement apportés vont disparaître. Telles les deux vues ci-après prise il y a 4-5 ans ne sont plus visible, et à jamais sans doute par la destruction des écluses



St Ramphain-Condé, le halage R. Lecomte



Sources

La vire, voie navigable CRDP Caen
Gens des mers, des rivières et des marais A. Désiles

Bernard Leconte