

Ecluses sur la Vire

Au XIV^e siècle, la navigation est déjà signalée sur la Vire, avec la présence de nombreux moulins.

Au XVIII^e, une étude avait été faite pour rendre la Vire navigable jusqu'à Condé sur Vire. D'après un mémoire sur la visite de la rivière la Vire les 24 et 25 octobre 1716 :

- *"le pont de Gourfaleur a six arches toutes trop basses, il faudra relever la voûte de celles devant être utilisées à la navigation"*.

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

Ce n'est pourtant que 130 ans plus tard que le projet fut réalisé. 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 celles de La Mancellière (le bourg) et d'Aubigny construites entre 1848 et 1861.

En 1846, le gouvernement royal offrit 2.600.000 F. pour la construction du tronçon St Lô - Pont-Farcy (29 Km).

La longueur utile des écluses était de 23,10 mètres sur 4,20 de largeur, le coût moyen de 35.200F. 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 c'était encore fait par des hommes.

Les matériaux utilisés un beau granit de pierres taillées dont de nombreuses de taille importante tant pour les écluses proprement dites que pour les portes annexes et déversoir. Représentant un travail colossal de nos ancêtres.

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

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).

L'abbé Sauvé signale dans son bulletin paroissial, que ce moyen de transport était utilisé par les pèlerins se rendant à La Chapelle sur Vire.

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 eu plus de trafic, un décret du 28.12.1926 a rayé la Vire de la nomenclature des voies navigables en amont de St Lô.

Cent cinquante ans à près leur construction certaines écluses sont détruites pour faciliter le retour des poissons dans la Vire. Malheureusement ce n'est pas les écluses qui ont chassé les poissons (si non ils auraient disparu fin du XIX^e siècle) mais le goudron mis sur toutes nos routes départementales et communales au début des années 1950.

Que sont devenue les belles pierres qui ont servi à construire ces écluses détruites ? ne seraient telles pas utiles dans nos bourgs et villages plutôt qu'enfouies dans un lieu bien garder anonymement ! Et quel affreux outrage à nos ancêtres qui ont buriné pour les façonner.

Bernard leconte 2016

Sources : La Vire voie navigable, C.R.D.P. Caen.

Gens de mer, des rivières et des marais, A. Désiles.

Le trait d'Union, sept. 1950, E. Sauvé, collect. Bulletin paroissial La Mancellière-sur-Vire.

* * *