

Dictionnaire historique, topographique et biographique de la Mayenne de l'abbé Alphonse Angot

Mayenne (1a) - Tome II

Mayenne (1a), rivière. — *Meduana* (Texte contesté de la Pharsale de Lucain). — *Sarcinacum super fluvium Meduanam*, IX^e s. (Gesta Aldrici, p. 77). — *Colonica ultra Meduanam*, IX^e s. (Ibid. p. 105). — *Buxiolus super fluvium Meduanæ*, IX^e s. (Act. pont. Cen., p. 69). — *Medanum flumen*. 859 (Cart. de Redon). — *Fluvius Meduane*, 990 (D. Lemichel, Hist. de Marmoutier). — *Fluvius Meduane*, 1075 (Cart. de Saint-Vincent, ch. 471). — *Aqua Meduanæ*, 1205 (Cart. de Fontaine-Daniel. p. 27). — *Riparia Meduanæ*, 1209 (Ibid., p. 71). — *La ripvière de Mayne*, XV^e s. (Bibl. nat., fr. 18.945, f. 438). — *La rivière de Maenne*, 1453 (Arch. nat., P. 337/2). Aujourd'hui la Maine désigne le cours inférieur de la rivière après sa jonction avec la Sarthe et le Loir, et la Mayenne tout le cours supérieur jusqu'à sa source. Elle naît à la Lacelle, au pied des Avaloirs, à 2 kil. de la limite du département auquel elle donne son nom, où elle entre en se dirigeant vers l'E., traverse Pré-en-Pail, Saint-Samson, Saint-Calais, Couptrain, Neuilly-le-Vendin ; limite ensuite le département en face de Madré, Thubœuf, Saint-Julien-du-Terroux, Rennes-en-Grenouille, Brétignolles, le Housseau, Melleray, et après ce trajet de 40 kil. prend définitivement sa course vers le S., divise le département en deux parts presque égales, et le quitte à Ménil, après une traversée de 114 kil., pour entrer en Maine-et-Loire où son parcours est de 20 kil. avant de se jeter dans la Loire à Bouchemaine. — Sa pente totale est de 138 m. 91. — Affluents de la rive droite : la Varenne, la Colmont, l'Anxure, l'Ernée, le Vicoin, l'Oudon ; de la rive gauche : l'Aisne, l'Aron, la Jouanne, l'Ouette. Le bassin de la Mayenne a dans le département une superficie de 365.767 hect. sur 517.083.

Au commencement de septembre 1718 l'eau devint verte. On ne pouvait ni teindre ni blanchir, cela dura trois semaines (Note de M. Duchemin du Tertre).

La Mayenne n'est ni navigable ni flottable jusqu'au moulin de Brives (73 kil.) ; elle est navigable de ce même point jusqu'à son embouchure (87 kil.).

Au moyen âge, la rivière, dit Le Blanc de la Vignolle, était considérée comme banale, appartenant aux comtes et barons dans l'étendue de leur ressort ; ils en concédaient à leurs vassaux certains droits mais avaient la connaissance des délits qui s'y commettaient. Par arrêt du Conseil du 4 juillet 1761, le duc de la Trémoïlle fut maintenu dans le droit de traite, prévôté et coutume de la Mayenne ; mais comme c'était à condition d'entretenir les ponts, chemins et chaussées, il y renonça en indemnisant les fermiers du comté. Le droit de naviger sur cette partie de la Mayenne produisait alors pour le roi 700 ou 800 *l*t employées aux réparations des portes marinières entre Laval et Château-Gontier. De son embouchure jusqu'à Épinard (2 lieues au-dessus d'Angers) elle était navigable à voile, et d'Épinard à Château-Gontier au moyen d'écluses « de l'entretien de la bourse ». En 1420 personne ne pouvait décharger « vesseaux ou chalans », depuis Épinard jusqu'à Château-Gontier sans permission des officiers de cette baronnie.

De Château-Gontier à Laval les premiers travaux auraient été faits, dit Le Clerc du Flécheray, en 1492, par Guy XV et Catherine d'Alençon ; ce qui ne fut pas poussé loin sans doute, car au mois de juin 1536 les habitants de Laval demandent au roi de « faire dresser, nétoyer et mettre en état de navigation et de faire porter de grands bateaux, la rivière de Mayenne ». L'autorisation royale est du 6 février suivant. Ce qu'on fit alors, ce furent non les vingt-deux chaussées qui existaient depuis longtemps, mais les portes marinières ; elles coûtèrent 10.000 *l*t, remboursées en deux ans par une imposition sur les habitants de l'élection. Le comte de Laval avait un droit de

prévôté et coutume sur les marchandises débarquées ou embarquées à Laval, mais non sur celles qui passaient (1626). Ces portes marinières avaient incessamment besoin de réparations et souvent de réfection. Le balisage de la rivière était une autre charge. L'une et l'autre incombait aux échevins de Laval au moyen d'un impôt spécial. Pour simplifier les frais et surtout abréger le trajet, Turgot proposait en 1698 de mettre à la charge du public et non des riverains le curage du canal, d'achever la chaussée du Saut-du-Tour à 2 lieues de Laval, et surtout de munir chaque écluse « d'un tambour », pour maintenir l'eau dans les bassins où les bateaux s'élèveraient d'eux-mêmes. Le vieux système prévalut.

Le cardinal Mazarin, après son acquisition du duché de Mayenne, entreprit de rendre la rivière navigable entre Laval et Mayenne. François Marest, sieur de la Ragotière, et les échevins de Laval, firent commencer les travaux, ouvrirent des portes marinières dans les chaussées de Bellaillé, des Trois-Moulins, de Botz, de Belle-Poule ; mais s'arrêtèrent au port d'Orenge après avoir dépensé 150.000 lt, à la mort du cardinal. On se servit quelques années de ces portes pour amener en ville des matériaux de construction, puis, faute d'entretien, tout fut abandonné. Le meunier de Botz demande en 1682 à remettre sa chaussée en état ; Le Clerc du Flécheray dit qu'il ne reste plus traces des travaux (1690), et enfin le meunier de Bellaillé se refuse en 1741 à ouvrir les portes pour un bateau d'Angers, disant que le dernier pertuis est celui d'Avénières.

Il y eut projet en 1779 d'ouvrir un canal entre la Mayenne et la Villaine. La carte gravée par Ollivault (Rennes) et les études et rapports des ingénieurs sont tout ce qui en reste. De nouvelles études furent reprises en 1843. Quant au plan d'une canalisation de la Mayenne jusqu'au Pont-Landry (Ambrières) au « moyen d'écluses en planchettes avec double sas », proposé en 1790 par M. Vital, officier du génie, et de sa jonction avec l'Orne, il coûta 70.000 lt au département sans résultat.

Avec les moyens rudimentaires dont elle disposait, la navigation, qui n'était praticable que six mois l'année à travers trente-neuf barrages, donnait en 1845 un trafic de Laval à Angers de 39.000 tonnes et un produit de 300.000 fr. Une loi du 31 mai 1846 autorisant la canalisation, le département s'engagea à fournir un million applicable à la section de Laval à Mayenne. Les quarante-cinq barrages éclusés rachetant une pente de 76 m. 32 étaient construits en 1852, au moment où ils allaient devenir inutiles par la création des voies ferrées. Ce n'en est pas moins un des beaux travaux qui aient été exécutés. Je ne sais de combien ont été dépassés les 8 millions de dépenses prévues. Le mouvement de la navigation accuse pour l'année 1899 à l'écluse de Pendu, le passage de 1.244 bateaux montants et descendants, et un tonnage de 29.556.

Dans sa partie navigable la Mayenne, dont le débit à l'étiage est de 1 mètre cube à Mayenne, de 6 mètres cubes au confluent, actionne 33 moulins à blé, 1 huilerie, 1 moulin à tan, 1 scierie de marbre, 1 filature de coton, 1 tissage, 1 corderie, utilisant une force totale de 1.100 chevaux-vapeur. — Il y a 19 moulins à blé sur la partie non navigable.

On compte trente-quatre ponts de Pré-en-Pail à Daon.

Bibl. de l'Arsenal, ms. 3.940. — Arch. nat., F/14. 181 ; E. 825, p. 30 ; G/7. 519 ; H. 2.970, 2.973. — Chart. de M. le duc de la Trémoille. — Cab. de la Beauvuère. notes mss. et Notice sur Saint-Martin de Laval, p. 36. — Arch. de la M., B. 47 ; C. 1, 2, 3 ; E. 364. — Pour la partie technique et moderne, notes de M. Dalibard. — Valois, *Notitia Gallix*, p. 328. — *Echo*. 28 juin 1845. — Grosse-Dupéron, *Etude sur Fontaine-Daniel*, p. 194. — Le Clerc du Flécheray, *Description du comté de Laval*, p. 3-4. — Arch. d'Indre-et-Loire, C. 248.