



raconte-moi Montsûrs au XIX^e siècle

Enseignement d'histoire des arts : présentation pédagogique

Sommaire

- ☐ La vie religieuse, le renouveau du christianisme. L'église des Trois Maries
- ☐ Les transformations dans l'urbanisme au XIX^e siècle. La Grande Rue
- ☐ Evolution politique et bâtiments de pouvoir, la mairie
- ☐ Les progrès de l'hygiène. Le lavoir du Gué des Barres
- ☐ L'essor de la production agricole. Le moulin de Méral
- ☐ La révolution des transports. La gare

Les transformations d'un bourg au XIX^e siècle : L'exemple de Montsûrs

Les premières mentions de Montsûrs dans les textes remontent au X^e siècle. Il semble que la première agglomération était groupée autour de l'ancienne église paroissiale Saint-Martin, située non loin de la route actuelle de Sablé et à proximité immédiate d'une voie romaine. Au Moyen âge, le bourg était divisé en deux seigneuries ; le quartier de l'église Saint-Martin et la plaine de Crotigné étaient sous la domination des seigneurs de la Chapelle-Rainsouin, tandis que le château avait été fondé par les seigneurs de Laval. Cette forteresse, située à l'emplacement de l'actuelle église paroissiale, se composait d'un donjon sur motte puis d'un logis, d'une chapelle seigneuriale et était entourée de puissantes murailles. Détruite pendant la guerre de Cent Ans, il ne reste aujourd'hui que deux tours appartenant à l'enceinte. Au XVI^e siècle, le comblement des douves du château a entraîné la création d'un nouveau quartier au niveau de l'actuelle Grande Rue, avec une vocation marchande prédominante.

Après le Moyen âge, le XIX^e siècle fut l'autre période marquante de la ville. En 1855, la ligne de chemin de fer Paris-Brest arriva à Laval, avant de rejoindre Rennes en 1857. Montsûrs se trouvant sur le trajet, une gare de voyageurs et un entrepôt furent construits. Le XIX^e siècle fut également une période de rénovation urbaine avec la transformation de la Grande Rue et la créations de nouvelles voies. En outre, l'industrie de la chaux favorisa l'essor agricole du département, ce qui provoqua la reconstruction et la mécanisation d'un moulin pour pouvoir répondre à la demande croissante en céréales.

Objectifs de l'étude

- 1- Etudier l'évolution de l'urbanisme d'une agglomération au XIX^e siècle pour en connaître les objectifs et les enjeux.
- 2- Repérer les bâtiments et les infrastructures caractéristiques des progrès techniques et des transformations politiques et culturelles du XIX^e siècle.
- 3- Reconnaître les différents styles architecturaux utilisés à cette époque.

Le sujet est en lien avec les programmes scolaires d'histoire des arts des classes de CM2 et de 4^e :

Classe de CM2 :

- Le XIX^e siècle et notre époque

Classe de 4^e

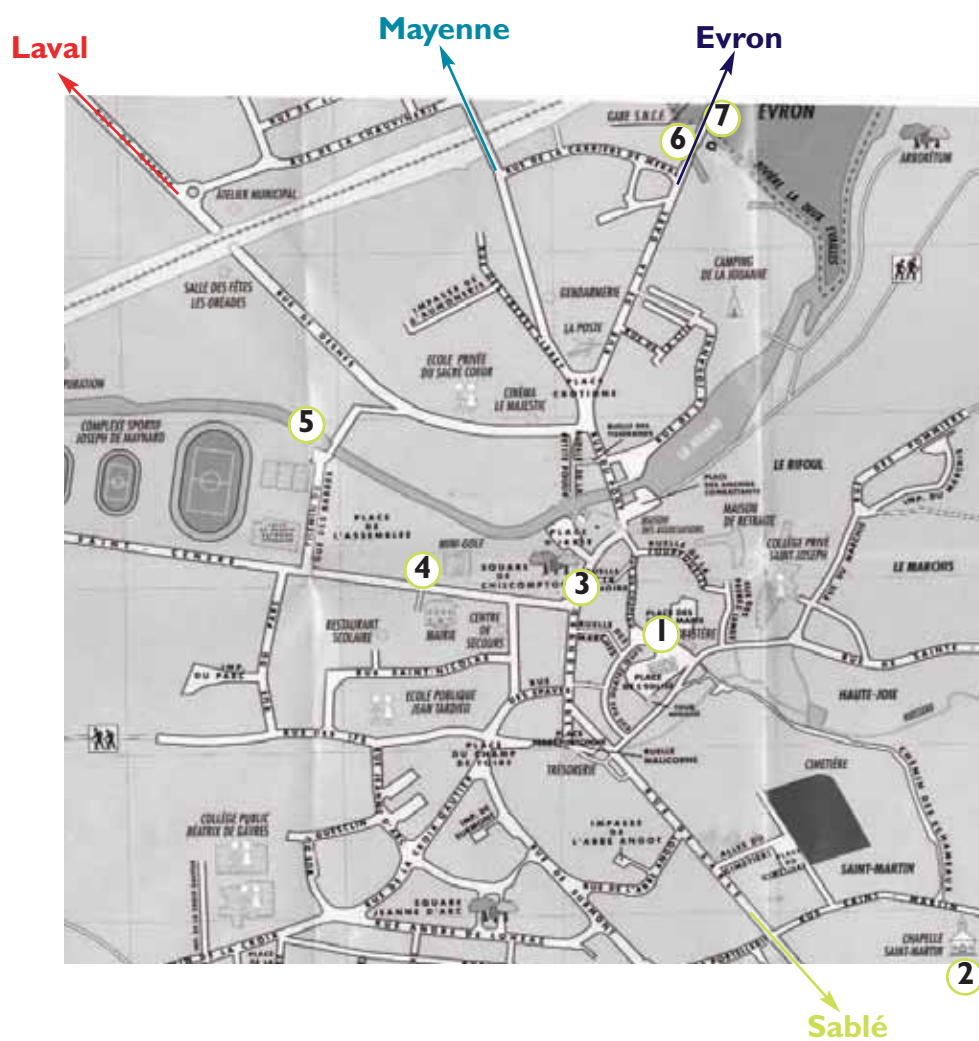
- Arts, Etat et Pouvoir
- Arts, mythes et religions
- Arts, techniques et expressions
- Arts, ruptures et continuités

Le pays d'art et d'histoire Coëvrons-Mayenne a créé une activité pédagogique sur l'évolution de cette ville au XIX^e siècle à l'intention des classes de CM2 et de 4^e.

Ces activités ont des dossiers spécifiques envoyés à l'enseignant au moment de son inscription, pour l'aider à préparer ou à compléter la visite qu'il accomplit avec sa classe.

Ce document est une présentation détaillée de l'évolution urbaine de Montsûrs destinée aux enseignants souhaitant étudier les transformations du XIX^e siècle à l'échelle d'une petite ville sans se rendre dans la commune.

Plan de ville



1- L'église des Trois Maries

2- La chapelle Saint-Martin

3- La Grande Rue

4- La mairie

5- Le lavoir

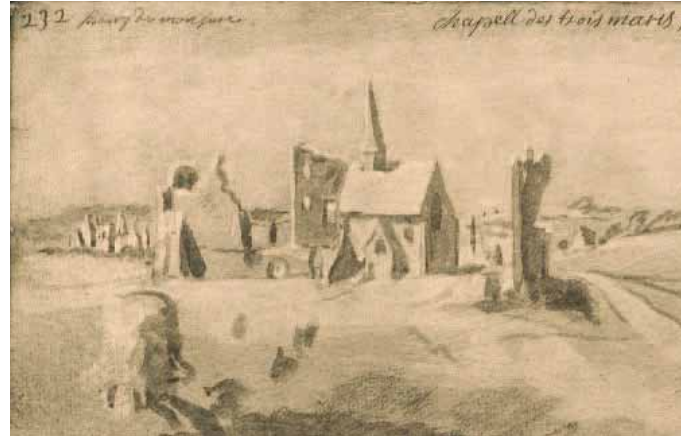
6- Le moulin de Méral

7- L'ancienne gare

La vie religieuse. Le renouveau du christianisme. L'église des Trois Maries



Cadastré de 1829 (Archives départementales de la Mayenne). Le terme "château" a été noté à l'emplacement de la forteresse détruite pendant la Guerre de Cent ans.



L'ancienne chapelle des Trois Maries par Le Gay de Préval.

À l'origine : une forteresse médiévale et sa chapelle seigneuriale

Les origines de la chapelle des Trois-Maries remontent à 1336 mais l'édifice fut rebâti quelques décennies plus tard, en 1387. Elle était exclusivement réservée aux barons de Laval, propriétaires du château, et à leurs serviteurs et était dédiée à Marie-Madeleine, Marie Jacob (mère de saint Jacques le majeur) et Marie Salomé (mère de saint Jean). Les statues des Trois Maries que l'on peut voir dans le chœur proviennent de l'ancienne chapelle. Assiégé deux fois pendant la guerre de 100 ans, entre 1427 et 1429, puis en 1434, le château ne résista pas au second siège et ne fut jamais reconstruit. La chapelle fut néanmoins restaurée. Cependant, en 1444, les chanoines qui la desservait furent intégrés au chapitre de la collégiale Saint-Tugal à Laval. Un dessin de Le Gay de Préval réalisé au XVIII^e siècle, montre les ruines de la chapelle et du château.

La nouvelle église paroissiale



Vue et plan de l'église actuelle. Construite en calcaire et moellons de granite, elle se compose d'une nef de 4 travées, d'un transept et d'un chevet semi-circulaire prolongé par la sacristie. L'architecte avait prévu au départ de placer la sacristie dans une chapelle latérale mais le conseil de Fabrique refusa car cela aurait eu pour conséquence de déséquilibrer le plan.

À l'origine, l'édifice possédait un clocher imposant en tuffeau mais sa flèche fut détruite par la foudre en 1868. Une nouvelle flèche fut construite en 1876. Elle fut détruite à son tour en 1895 et remplacée par le clocher actuel en 1906.

En 1851, le conseil municipal décida de construire la nouvelle église paroissiale à la place de la chapelle en ruine, répondant ainsi aux souhaits des Montsûrais qui souhaitaient que l'église ait une place plus centrale dans le bourg. Depuis le début du Moyen âge, les fidèles devaient traverser la ville pour aller

écouter l'office religieux à l'église Saint-Martin. Celle-ci se trouvait au bord d'une ancienne voie romaine, à l'extrémité est de Montsûrs, près de la route de Sablé. Elle est toujours visible mais elle a été rétrogradée au rang de chapelle et amputée de sa nef afin d'inciter les fidèles à changer de lieu de culte. L'église des Trois Maries fut construite à partir de 1855 par l'architecte Renoux et consacrée par monseigneur Wicart, nouvel évêque de Laval. Sa position dominante par rapport au reste de l'agglomération et ses dimensions témoignent du catholicisme triomphant qui régnait alors en Mayenne. Après les destructions de la période révolutionnaire et les crimes commis contre les religieux, l'Eglise s'attacha à reconquérir la foi des fidèles, à réparer et embellir son patrimoine. La plupart des églises mayennaises ont donc subi des transformations (agrandissement et redécoration) tandis que d'autres, comme ici, ont été intégralement reconstruites.

L'apparition des "néo" en architecture

Le XIX^e siècle correspond à une phase de redécouverte de l'architecture ancienne et particulièrement médiévale. Cet intérêt conduisit à l'étude architecturale, la restauration d'abbayes, cathédrales et églises, sous l'impulsion de Viollet le Duc, mais aussi à l'édification de bâtiments civils, religieux ou privés dans des styles qualifiés de "néo-roman" ou "néo-gothique". Pour l'église des Trois Maries, l'architecte Renoux a privilégié le style néo-roman. Ce style reprend les grandes caractéristiques de l'architecture romane ; des ouvertures et des voûtes en plein-cintre, une différenciation nette des différentes parties de l'édifice et des sculptures extérieures mettant en valeur l'architecture du bâtiment. Il en diffère toutefois par la taille et le nombre d'ouvertures. Les églises de la période romane possèdent des fenêtres de taille et de nombre réduits car les maîtres-maçons d'alors craignaient que des ouvertures trop importantes, fragilisent les murs et les rendent moins aptes à porter les voûtes et les toitures. D'autre part, l'étude de la maçonnerie permet de différencier l'architecture romane de l'architecture néo-romane. Les murs d'époque romane, à l'exception des abbayes cisterciennes, sont composés de petits blocs de pierre, grossièrement équarris et noyés dans du mortier. À l'origine, ces murs étaient dissimulés derrière un parement de petits moellons tandis que la pierre de taille, qui résiste mieux aux poussées, était réservée aux ouvertures. Ces pierres étaient taillées à la main ce qui explique leur forme légèrement irrégulière et qu'aucune ne soit vraiment semblable à une autre. À Montsûrs, Les pierres de l'ancienne chapelle ont été utilisées pour la construction de l'église. En revanche, la façade, le clocher et les ouvertures sont en pierre de taille. Leur coupe est nette et rectiligne révélant une coupe mécanique faite à la machine. Le résultat est beaucoup plus sec et sévère que les pierres taillées aux XI^e ou XII^e siècles.

Au XIX^e siècle, les architectes ont construit ou transformé les églises selon les principes de l'architecture romane ou gothique mais en utilisant des techniques modernes qui leur ont permis d'agrandir les ouvertures pour que les édifices soient plus lumineux et de réduire les délais des chantiers.



Appareillage de pierre d'époque romane (église Saint-Front de Mézangers)



Appareillage de pierre du 19^e siècle (église des Trois-Maries à Montsûrs)

Les transformations dans l'urbanisme au XIX^e siècle.

La Grande Rue

Une rue d'origine médiévale

Après la guerre de Cent ans, une grande partie des fortifications entourant le château furent détruites et les douves furent comblées. Une nouvelle rue fut aménagée. Elle devint l'axe de circulation principal de la ville ainsi qu'un pôle de développement économique. On peut encore deviner le parcellaire médiéval du haut de la colline de l'église. Les parcelles sont étroites et profondes. Les habitations se trouvaient en bordure de rue tandis que l'arrière était occupé par des dépendances auxquelles on accédait par un petit passage. Des venelles donnaient accès aux maisons établies en arrière de parcelle. Les cour intérieures disposaient souvent d'un puit.

La Grande Rue était un lieu de commerce ; beaucoup de maisons étaient équipées d'un porche et leur rez-de-chaussée en avancée offrait un espace couvert propice à la présentation des marchandises. Cependant, ces constructions faisaient souvent saillie sur la chaussée ce qui entravait fortement la circulation.

Les routes stratégiques

Les 27, 28 et 29 juillet 1830, des émeutes éclatèrent dans la capitale. Elles entraînèrent l'exil du roi Charles X et l'avènement au trône de France de Louis-Philippe d'Orléans, issu de la branche cadette de la famille de Bourbon. Ces événements passèrent à la postérité sous le nom de Trois Glorieuses.

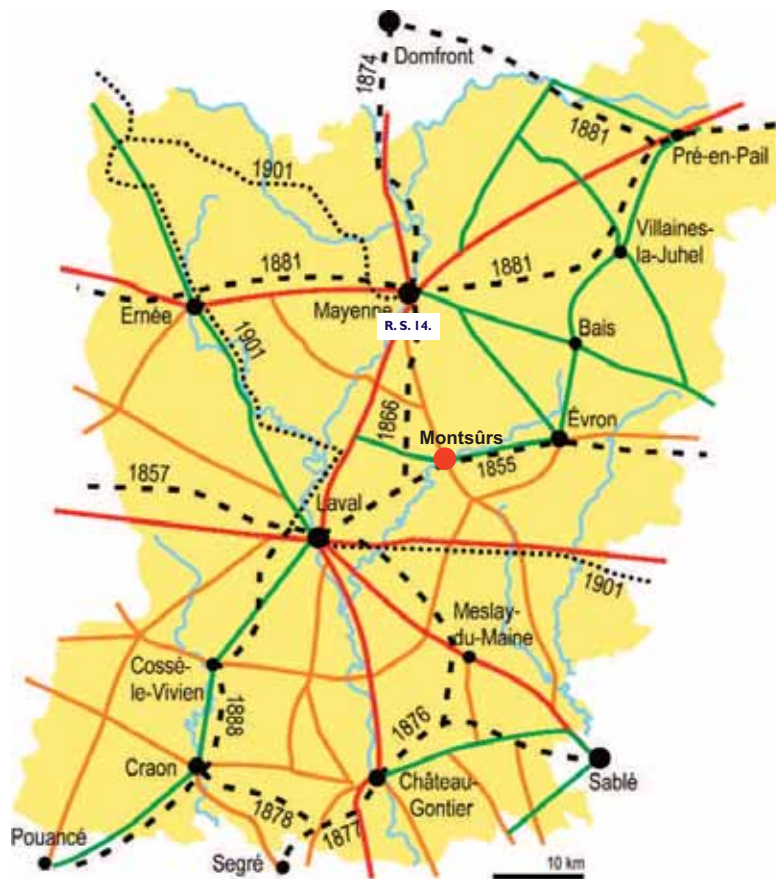
Deux ans plus tard, la duchesse de Berry, belle-fille de Charles X, provoqua une insurrection dans l'Ouest de la France pour mettre sur le trône, son fils, dernier représentant de la branche aînée des Bourbons, à la place de Louis-Philippe. La révolte fut matée mais le pouvoir royal décida de développer le réseau routier en aménageant des routes stratégiques, distinctes des routes royales du XVIII^e siècle. Praticables en toute saison, rectilignes, avec dans l'axe de la route, le prochain clocher d'où l'on pouvait surveiller la circulation, elles avaient pour fonction de faciliter les mouvements de troupes. Si elles n'eurent jamais l'occasion de remplir cette mission, elles servirent par contre de base à l'élaboration d'un véritable réseau routier, complété par les chemins vicinaux de grande communication.






La route stratégique n°14, allant de Mayenne à Sablé-sur-Sarthe, passe par Montsûrs. Son aménagement, à partir de 1835 a donné lieu au remaniement de la Grande Rue : la chaussée fut élargie, drainée et pavée pour éviter les eaux stagnantes. La rue fut équipée de vaste trottoirs (5m50). Les maisons furent reconstruites à partir de 1838 en respectant un plan d'alignement et à condition que les propriétaires ne construisent aucun d'ouvrage en saillie sur la voie publique. En conséquence, ces habitations possèdent désormais une façade du XIX^e siècle mais gardent une structure médiévale. Elles se composent d'un rez-de-chaussée et d'un, parfois deux étages et des combles. Les ouvertures sont nombreuses, larges, hautes et symétriques. Ces habitations plus ouvertes ont amélioré la diffusion de la lumière ce qui a fortement réduit l'insalubrité.



La Grande Rue est actuellement une rue large dont les maisons strictement alignées ont des façades symétriques.

Avant ces transformations, la voie s'achevait par la rue de Malicorne avant de se diriger en direction de Sablé. Cette rue existe encore mais elle a été transformée en impasse car le nouvel axe prolongea directement la Grande Rue vers Sablé. Plusieurs maisons furent détruites et le secteur se ré-urbanisa progressivement.



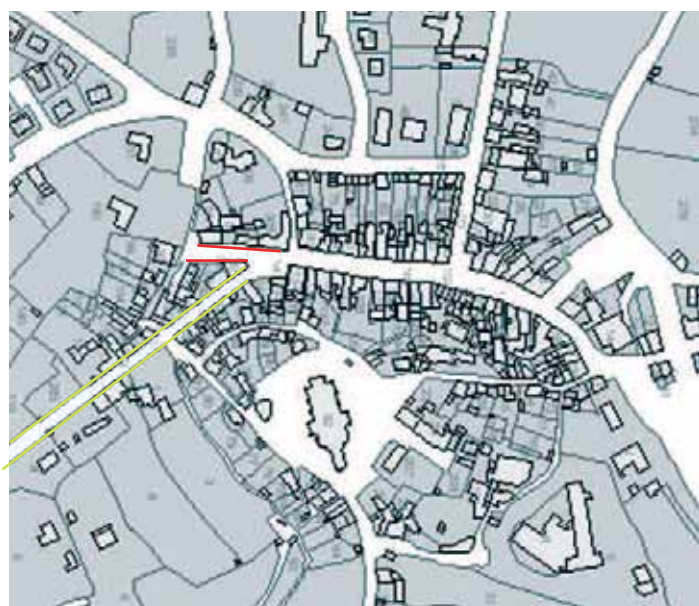
-  Route nationale
 -  Route départementale
 -  Route stratégique
 -  Chemin de fer avec année de mise en service
 -  Tramway
- } à la fin de la monarchie de Juillet

Carte de la Mayenne avec les principales voies de communication. Les routes stratégiques (orange) complétées par les chemins vicinaux de grande communication forment un réseau assez dense qui permet au département de sortir peu à peu de son isolement.



Cadastré de 1829 (Archives départementales de la Mayenne). Le tracé original de la Grande Rue suivait la colline de l'ancien château et s'achevait en un angle droit par la rue de Malicorne avant de rejoindre la route de Sablé. Comparée à d'autres rues médiévales, la voie était large mais comme elle était un lieu de commerce, les tréteaux, appentis et autres constructions légères devaient fortement gêner la circulation les jours de foire. Le parcellaire médiéval est parfaitement visible : les maisons ont été bâties sur des terrains longs et étroits. L'habitation bordait la rue tandis que les jardins et les bâtiments de dépendance se trouvaient à l'arrière.

Plan d'alignement de 1834 (Archives départementales de la Mayenne). Entre le pont sur la Jouanne et la rue de Malicorne, peu de choses changent. Quelques façades et constructions légères sont démolies. Par contre, la partie se dirigeant vers Sablé adopte un tracé beaucoup plus direct. La nouvelle voie (surlignée en rouge) passe la plupart du temps, sur des terrains non bâtis mais nécessite aussi la destruction de plusieurs maisons.



Plan actuel de Montsûrs. La route de Sablé (en vert) a été refaite selon le tracé défini par le plan de 1834. L'ancienne route (en rouge) est encore partiellement visible mais une partie a été transformée en impasse.



L'abbé Angot : le premier "historien" de la Mayenne

Une plaque posée sur la façade d'une maison de la Grande Rue rappelle la naissance en ses murs d'un personnage célèbre dans le département.

Alphonse Victor Angot naquit le 10 février 1844 à Montsûrs où son père tenait un commerce d'épicerie. Après des études aux petits séminaires de Précigné puis de Mayenne, il entra au grand séminaire de Laval en 1863. Il devint vicaire à Pré-en-Pail en 1864, puis à Saint-Martin-de-Mayenne l'année suivante, avant d'être ordonné prêtre, le 6 juin 1868.

Il fut nommé curé de la paroisse de Saint-Vénérand à Laval en 1874 où il se plongea dans les travaux que l'abbé Géraud avait consacré à cette paroisse.

Il s'intéressa également à Guillaume le Doyen, notaire du comté de Laval et auteur d'une chronique lavalloise rimée, rédigée entre les XV^e et XVI^e siècles. Cette étude aboutit à un ouvrage de 54 pages publié en 1882, sans nom d'auteur - ses publications restèrent anonymes jusqu'en 1887. Il se lia en outre avec l'abbé Guiller, historien de Changé et se mit au service de Dom Piolin pour ses travaux historiques.

Dès 1881, il commença une série de prospections dans les pays d'Evron et de Montsûrs pour consulter les archives, titres et documents, voir les monuments et rencontrer les hommes pour recueillir témoignages et traditions.

Il devint curé du Buret en 1882 et travailla à des monographies paroissiales en dépouillant les archives du canton de Meslay du Maine.

Il s'installa l'année suivante au presbytère de Louverné où vivaient déjà deux autres prêtres. Les trois hommes ne tardèrent pas à nouer une solide amitié et les prêtres Isidore et Ferdinand Gaugin se mirent au service de l'abbé. Auguste Trouillard, tonnelier, s'ajouta à ce trio. Au fil de ses recherches, il amassa documents et informations, si bien qu'il obtint en 1885 l'autorisation de l'évêque de Laval de se consacrer à ses études. Il explora dans les cinq années suivantes les archives des bibliothèques du Mans, Angers et Paris.

Ces travaux de recherche durèrent 10 ans. La collecte sur le terrain s'accompagna d'une correspondance importante avec des "collaborateurs" : prêtres, universitaires, érudits... Puis vint le temps de la synthèse et de la mise en forme qui donna naissance au *Dictionnaire historique, topographique et biographique de la Mayenne* (4 volumes, 1900-1910), *L'épigraphie de la Mayenne* (1907) et *L'armorial de la Mayenne* (1913). Il faut également ajouter les articles et études qu'il publia de 1882 à sa mort en 1917.

Ses publications, basées sur un examen rigoureux des documents anciens, lui valurent quelques ennuis. Le descendant de Jean-Baptiste de Goué, notamment, apprécia fort peu que l'abbé prouve la supercherie imaginée par son ancêtre, au XVII^e siècle, pour faire remonter sa noblesse aux Croisades, en fabriquant de faux documents.

En 1902, les frères Gaugin et l'abbé quittèrent Louverné pour Sainte-Gemmes-le-Robert. Pendant ce séjour, l'abbé devint archéologue et mis au jour les thermes du fortin gallo-romain du Rubricaire, sur les pentes du Mont-Rochart.

L'âge venant, sa santé se détériora et il dut quitter ses compagnons en 1914. Il se retira à Saint-Fraimbault-de-Lassay où il connut une grande solitude, aggravée par la guerre. Il travailla néanmoins jusqu'à sa mort, le 10 juin 1917.

Aujourd'hui encore, chercheurs de l'Inventaire, universitaires et guides-conférenciers, utilisent les travaux de l'abbé pour leurs recherches, la préparation de visites-conférences et d'ateliers pédagogiques. Il faut cependant noter que le travail de l'abbé Angot n'est pas un cas isolé en France. Il est au contraire représentatif d'un mouvement très fort au XIX^e siècle qui se caractérise par la création de sociétés savantes spécialisées dans la recherche historique. Ces créations s'inscrivent dans la même tendance que la redécouverte de l'architecture médiévale ou la naissance de l'archéologie. Elles partagent la même origine et la même finalité : la prise de conscience de la valeur du patrimoine après les destructions révolutionnaires (valeurs esthétique, technique, identitaire) et la nécessité de refonder l'identité française sur les bases d'une histoire et d'une culture commune, puisque les deux symboles rassembleurs précédents, le roi et la religion, avaient été mis à mal par la Révolution. Ces sociétés ont aussi fait oeuvre de pédagogie en publiant les résultats de leurs travaux dans des Bulletins périodiques destinés au public.

Evolution politique et bâtiments de pouvoir

La mairie



Ci-dessus à gauche : la mairie-école au début du XX^e siècle. L'école se trouvait au rez-de-chaussée à droite.
Ci-dessus à droite : la mairie actuellement. Deux ailes latérales ont été ajoutées au bâtiment tandis que le mur de clôture a disparu pour faire place à une place.

Les écoles publiques de Montsûrs et les finalités des mairies-écoles

Les écoles publiques de Montsûrs étaient divisés en trois établissements distincts; l'école *enfantine* ou école maternelle et l'école des filles se trouvaient respectivement dans une ancienne tour du château (Tour de la Fuye) et dans un bâtiment à proximité immédiate de l'église. La première école des garçons de la commune, fut d'abord construite entre 1838 et 1840 sur la route de Sablé. Elle abritait aussi la salle de délibération du conseil municipal.

En 1851, l'instituteur de Montsûrs fit savoir au Conseil que l'école des garçons était trop petite pour permettre aux élèves d'apprendre dans de bonnes conditions. Les élus décidèrent alors de construire une nouvelle école et se mirent aussitôt à la recherche de terrains et de subsides. La mairie fut à nouveau intégrée aux bâtiments scolaires (les archives de la commune relatives à cet établissement n'évoquent jamais la mairie mais toujours l'école des garçons). L'emplacement choisi se trouve dans une rue aménagée au XIX^e siècle pour faire la jonction entre le village de Saint-Cénére et Montsûrs. Les travaux débutèrent en 1856 et s'achevèrent l'année suivante. En 1871 on ajouta une buanderie et un mur de clôture pour fermer la cour de l'école, puis des classes furent aménagées en 1876. Auparavant, les leçons devaient se dérouler dans une salle d'apprentissage commune.

Depuis les lois Guizot, ministre de Louis-Philippe, le gouvernement s'était attaché à faire progresser l'éducation des Français. Cette volonté s'est traduite par plusieurs lois successives avant de connaître son apothéose avec les lois Ferry de 1882 qui sont encore aujourd'hui les principes fondamentaux de l'école publique française. L'école avait pour mission de donner aux jeunes Français un socle commun de connaissances basé sur le respect des institutions, la diffusion de la langue française et l'unité territoriale du pays.

Les constructions de mairies-écoles devinrent courantes au XIX^e siècle, à la fois pour accueillir les réunions du conseil et les services chargés d'appliquer les délibérations mais aussi pour dispenser aux garçons l'enseignement général fixé par le gouvernement. Avec ces programmes architecturaux, l'Etat affichait clairement son ambition de prendre en charge et de contrôler l'enseignement scolaire, dans le but de faire des élèves de futurs citoyens, respectueux des institutions et du pouvoir, avec un sentiment d'unité et d'appartenance à une communauté.

Une administration locale sous le contrôle de l'Etat

Le bâtiment a été érigé sous le Second Empire (1851-1870). En conséquence, la mairie symbolisait moins la démocratie que la présence de l'Etat. Si la création des communes et de conseils municipaux élus par les habitants est un héritage de la Révolution, on ne pouvait pas parler pour autant de démocratie locale. Sous le Second Empire, la mission principale des conseils était de gérer la commune et

d'être au service des habitants mais ils restaient sous la tutelle politique, administrative et financière des préfetures. Le suffrage universel masculin, instauré pendant la Révolution de 1848, était maintenu mais les citoyens ne pouvaient voter que pour les candidats choisis par le gouvernement et toutes les réunions et assemblées publiques étaient soumises à autorisation et sévèrement contrôlées. Il fallut attendre l'instauration de la III^e République (1871-1940) pour que des élections libres soient organisées.

La mairie : un édifice de prestige

En temps que bâtiment administratif et représentatif des institutions françaises, la mairie est un édifice de prestige et se doit d'avoir une architecture remarquable. Le bâtiment est séparé de la rue par un emmarchement pour mettre en valeur ses dimensions et sa façade principale. Celle-ci s'organise autour d'un avant-corps central en calcaire blanc, couronné d'un fronton triangulaire. La symétrie, la sobriété dans les décors, les frontons et la disposition des ouvertures (cintrées au rez-de-chaussée, droites au 1^{er} étage) la rapprochent de l'architecture dite classique élaborée en France au début du XVII^e siècle. Au XIX^e siècle, les architectes se sont inspirés des règles de ce style, comme ils l'ont fait avec les architectures romanes et gothique, créant ainsi le style néo-classique.

Les progrès de l'hygiène. Le lavoir du Gué des Barres



Le lavoir du Gué des Barres

En 1883, 3 lavoir publics furent aménagés sur la Jouanne et la Deux-Evailles : le lavoir de Méral, près de la gare, un autre dans le quartier de la Portellerie et celui du Gué des Barres. Ce dernier lavoir se trouvait à proximité d'un passage à gué remplacé par un pont puis par la passerelle actuelle.

Le 20 mai 1897, le maire fit savoir à son conseil que les lavoirs construits 14 ans plus tôt étaient dans un triste état. Le conseil décida d'y remédier, en effectuant soit des réparations, soit des reconstructions. Le lavoir du Gué des Barres fit parti des bâtiments reconstruits.

Il est établi le long du cours d'eau et couvert d'un grand appenti afin de protéger les lavandières des intempéries. Des poteaux de bois, placés sur des dais à l'origine en pierre, aujourd'hui en béton armé, pour éviter le pourrissement, le soutiennent côté rivière. À l'origine, l'espace était fermé sur trois côtés et communiquait avec l'extérieur par une porte pour empêcher les regards.

Une chaudière se trouvait à l'emplacement de l'ouverture visible depuis la passerelle. Une fois bouilli, le linge était lavé puis rincé dans la rivière. Les lavandières disposaient de 5 plate-formes en bois pouvant être soulevées à l'aide d'un treuil en fonction du niveau de l'eau.

Une margelle inclinée située à l'extrémité des plates-

formes atténuait la pénibilité du travail. Armées de leur battoir et agenouillées dans leurs carrosses, les lavandières enlevaient la potasse* en frottant et battant le linge.

À ces établissements publics s'ajoutent aussi des lavoir privés. Les lavoirs de Montsûrs possèdent une structure relativement légère mais d'autres lavoirs sont de véritables bâtiments, couverts par une toiture sur 3 ou 4 côtés. Le bassin où s'écoule l'eau destinée au rinçage est placé au centre.



Lavandières au bord de la Jouanne avant 1907. La photographie laisse deviner les carrosses, petites caisses de bois dans lesquelles elles s'agenouillaient pour laver le linge. Le travail était pénible et peu rémunéré mais les lavandières se rendaient néanmoins toute l'année au bord de la Jouanne ou de la Deux-Evailles pour accomplir leur tâche quotidienne.



Lavoir de Torcé-Viviers-en-Charnie.

Lavoir de Vaiges. Il est alimenté d'un côté par le ruisseau du Fief aux Moines et de l'autre par l'eau de pluie se déversant dans le bassin de lavage grâce à l'inclinaison du toit. Le second bassin, au premier plan, servait au rinçage.



Les progrès de l'hygiène et les politiques hygiénistes au XIX^e siècle.

La multiplication de ces constructions dans les communes françaises au XIX^e siècle est le résultat d'une *révolution silencieuse* entamée au siècle précédent, en relation avec l'évolution du regard sur le corps et les progrès de la médecine. On s'est en effet aperçu à cette époque qu'un lavage régulier des vêtements et du corps faisait regresser les maladies. Cette prise de conscience s'est lentement diffusée dans l'opinion si bien qu'au XIX^e siècle, une véritable politique hygiéniste a vu le jour, renforcée par le souhait d'éradiquer les épidémies de grande ampleur, suite aux épidémies de choléra des années 1830. Les pouvoirs publics ont donc mis des lavoirs à disposition de la population, pour faire progresser l'hygiène au niveau individuel. Ces nouveaux bâtiments ont été bien accueillis au point de devenir des lieux de sociabilité, au même titre que les cafés.

Dans les années 1920, la généralisation de l'adduction d'eau dans les maisons ralentit fortement la construction de nouveaux lavoirs, toutefois, leur usage demeura important jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale. La diffusion des machines à laver dans les années 1960-70 sonna leur glas et beaucoup furent abandonnés ou détruits. Cependant, depuis une dizaine d'années, population et municipalités prennent conscience de leur valeur ethnologique et patrimoniale et s'attachent à les restaurer et à les entretenir.

***Potasse**: La potasse s'obtenait autrefois par la macération de cendres végétales dans de l'eau. La solution alcaline, principalement constituée d'une solution d'*hydroxyde de potassium* qui en résultait était utilisée comme lessive.

L'essor de la production agricole

Le moulin de Méral

Ce bâtiment, aujourd'hui réhabilité en appartements, était au XIX^e siècle un bâtiment industriel.



Chaux et minoterie

Les deux industries principales de Montsûrs au XIX^e siècle se trouvaient à proximité l'une de l'autre : Le moulin de Méral au bord de la Deux Evailles, la carrière et le Four à chaux de Méral autour de la route stratégique Mayenne-Sablé (voir plan 1).

Montsûrs, bâti sur un sol argilo-calcaire, présentait les conditions géologiques favorables pour la production de chaux. De fait, la commune comptait deux fours avec leurs carrières d'extraction : le four de Méral et celui du Buron. Tout deux ont été détruits mais la rue de la *Carrière de Méral* rappelle cette activité. Montsûrs produisait une chaux d'excellente qualité principalement utilisée dans la maçonnerie. En 1899, l'industrie chauxfournière faisait vivre une centaine de personnes et constituait le plus gros secteur d'emploi de la commune.

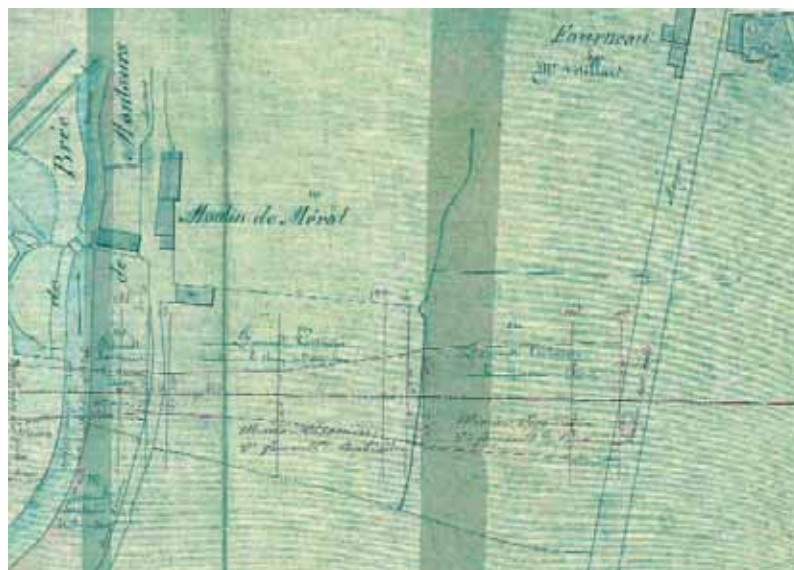
La production de farine précède celle de chaux puisque les premières mentions d'un moulin à Méral remontent au XV^e siècle. À l'origine, ce moulin à blé et à drap relevait de la commanderie de Thévalle puis fut vendu à Olivier de la Chapelle, seigneur de la Chapelle-Rainsouin vers 1490.

Il était, avec le moulin des Petits-Ifs et celui du Pont, en centre ville, l'un des trois moulins encore en activité à la fin du XIX^e siècle et était complété par un second moulin appelé "Le Petit Moulin de Méral" situé quelques mètres en aval de la Deux-Evailles.

Plan 1. Le moulin de Méral et le four à chaux de Méral en 1852 (Archives départementales).

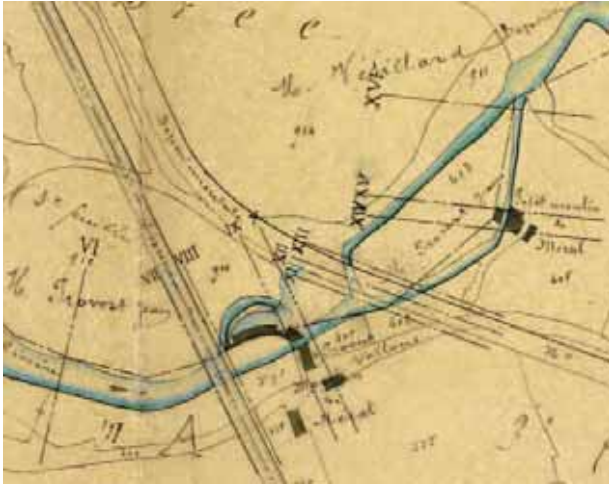
Le bâtiment du moulin se trouve en bordure de la Deux-Evailles. Il est accompagné du logement du meunier et de dépendances. Ainsi que l'indique le plan 2, cette configuration est demeurée identique lors de la reconstruction.

Le four à chaux se trouve en haut à droite du plan. En 1879, dans un échange de courrier avec la préfecture, Auguste Vétillard déclara exploiter la carrière et le four de Méral depuis 40 ans. L'ensemble fut racheté par Léon Bouessé au début du XX^e siècle.



Devant l'accroissement de la production céréalière, il fut reconstruit et agrandi en 1873 et doté d'une machine à vapeur destinée à palier l'insuffisance du débit de la rivière en période estivale. Il devint alors, et jusque dans les années 1960, le moulin le plus important autour de Montsûrs. Sa roue à palette, remplacée par une turbine en 1926, actionnait deux paires de meules. Il avait un volume d'eau de 700 à 600 litres par seconde et une force motrice de 7 à 10 chevaux-vapeur.

Il se composait de trois bâtiments : le logement du meunier, un bâtiment de dépendance et le moulin proprement dit. Son architecture est proche des minoteries construites à la même époque au bord de la Mayenne. Situé transversalement par rapport à la rivière et de dimension rectangulaire, il est doté d'un rez-de-chaussée qui accueillait la roue et les meules, et d'un étage. Les fenêtres sont alignées symétriquement et encadrées de briques. Après avoir cessé son activité, il fut vendu puis réhabilité en appartements. Plusieurs ouvertures furent ajoutés mais dans le respect de la symétrie initiale de la façade et en utilisant des matériaux identiques : la brique et la pierre.



Plan 2. Le Moulin de Méral et le Petit Moulin de Méral sur le plan établi en 1873, lors de la réparation des vannes de décharges, à l'occasion de la reconstruction du moulin (Archives départementales). Les deux établissements se trouvaient de part et d'autre de la Route départementale 9, allant de Laval à Sillé-le-Guillaume. En 1871, le Petit moulin de Méral était décrit comme un bâtiment en mauvais état. Il était équipé d'une roue à palette actionnant une paire de meules et est qualifié de "vieux système", c'est à dire non mécanisé.

Le XIX^e siècle en Mayenne : une révolution agricole.

Avant le XIX^e siècle, les habitants de la Mayenne vivaient pour l'essentiel d'une agriculture archaïque, du tissage du lin et des forges. Les sols étaient pauvres et l'on devait pratiquer de longues jachères pour ne pas les épuiser. L'élevage, médiocre, ne fournissait pas assez de fumier pour les amender. Aussi les cultures principales étaient le sarrasin, le seigle, l'avoine, le lin et le chanvre.

Au cours du XIX^e siècle, plusieurs facteurs provoquèrent des transformations dans l'agriculture.

Les grands propriétaires terriens se replièrent dans leurs terres après les Trois Glorieuses et mirent en application de nouvelles méthodes de culture. De plus, la multiplication des comices agricoles et l'amélioration des transports favorisèrent la diffusion des innovations, du sud vers le nord du département. La principale évolution consista à répandre sur les terres de la chaux, poudre minérale issue de la lente combustion du calcaire, pour les fertiliser. Ce procédé permit non seulement de faire disparaître la jachère mais aussi d'augmenter la production agricole. L'année 1870 marqua l'apogée de la production en Mayenne. On dénombrait alors 273 fours dans le département, contre 44 en 1825. Ces fours se concentraient essentiellement autour de Laval.

L'augmentation de la production céréalière provoqua le développement de la minoterie et de nombreux moulins furent modernisés, reconstruits ou construits. La production de chaux déclina cependant à la fin du siècle, lorsque les rendements commencèrent à baisser, et fut remplacée par des engrais chimiques.

Néanmoins, on peut dire qu'à la fin du XIX^e siècle, l'agriculture mayennaise était métamorphosée; les surfaces cultivées notablement augmentées, produisaient en majorité du froment, des légumineuses et des plantes sarclées. L'élevage bovin, appuyé sur une sélection rigoureuse, prit place sur des prairies permanentes et alimenta un commerce important.

La révolution du XIX^e siècle en Mayenne fut donc avant tout une révolution agricole, basée sur une meilleure fertilisation des sols alors que, parallèlement, les industries traditionnelles de tissage du lin et du chanvre ainsi que les forges déclinèrent fortement, victimes de la concurrence étrangère.

La révolution des transports

La gare

Voici une photo de l'ancienne gare, détruite dans les années 1990.



Désenclaver le département de la Mayenne

Le 11 juin 1842, la Monarchie de Juillet (1830-1848) promulgua une loi visant à créer un réseau de chemins de fer desservant l'ensemble du territoire français. L'objectif du gouvernement était de désenclaver le territoire à la fois pour des raisons stratégiques (faciliter les mouvements de troupes) et économiques (favoriser le développement économique à partir des principaux sites industriels de l'époque). Au grand dam de la Normandie, de la Bretagne et du Maine, l'Ouest ne figurait pas dans ce premier projet d'aménagement. Les élus de la Mayenne joignirent leurs voix aux protestations des autres départements car ils craignaient qu'elle ne reste la région pauvre et isolée qu'elle était encore à la fin de l'Ancien Régime, si elle restait à l'écart des nouveaux grands axes ferroviaires. Les routes royales aménagées sous le règne de Louis XV et les routes stratégiques avaient un peu amélioré la situation mais elles restaient insuffisantes pour encourager l'essor économique que le département connaissait au même moment.

Le 26 juillet 1844, l'Ouest obtint gain de cause grâce à une nouvelle loi instituant la création d'une ligne d'intérêt général reliant Paris à Brest. Les études et les enquêtes publiques débutèrent ; deux tracés furent proposés à partir de Chartres : l'un passant par Alençon, Laval et Rennes, l'autre par Le Mans, Laval et Rennes. Le premier tracé avait les faveurs des élus et de la population mayennaise. Le principal argument en sa faveur était d'ordre économique : la Mayenne exportait une grande partie de la chaux et des céréales qu'elle produisait vers la Normandie. Cependant, par la loi du 21 juin 1846, le gouvernement préféra faire passer la ligne de chemin de fer par Le Mans.

Le tracé définitif fut aussitôt mis à l'étude. 4 ans plus tard, le tracé concernant la Mayenne se présentait ainsi : Le Mans ; Sillé-le-Guillaume ; Rouessé-Vassé ; Voutré ; Evron ; Montsûrs ; la Chapelle-Anthenaise ; Laval ; Port-Brillet ; Le Genest ; Rennes. Plusieurs gares avaient été prévues : une de première classe à Laval, une de seconde classe à Evron et 4 de troisième classe à Voutré, Montsûrs, La Chapelle-Anthenaise et Port-Brillet. Cette classification correspondait aux capacités d'accueil prévues pour chaque station et, en conséquence, les dimensions qu'elles devaient avoir.

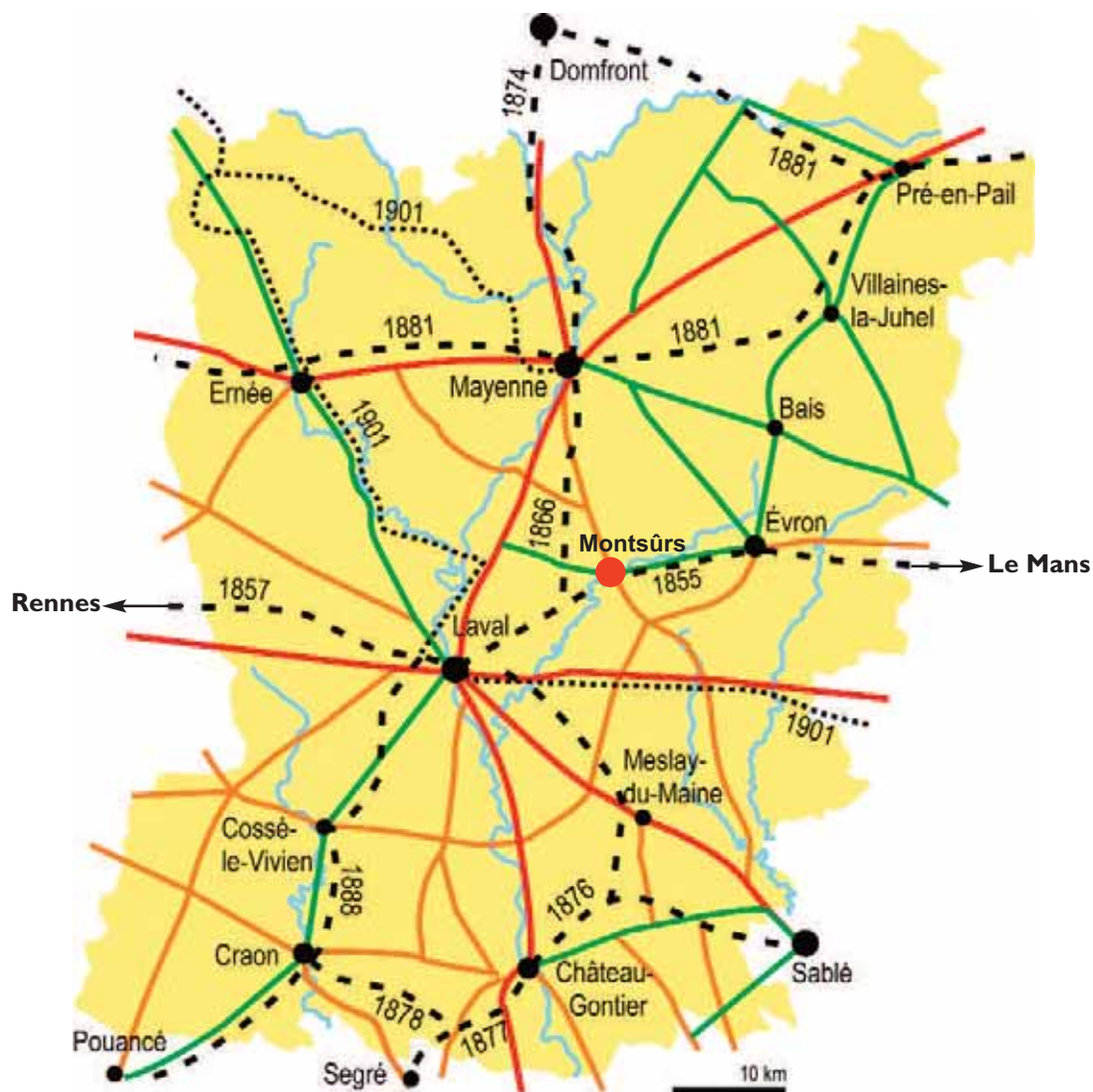
La crise économique et la Révolution de 1848 retardèrent cependant la mise en chantier, qui ne débuta réellement qu'à partir de 1852. L'Etat prit à sa charge l'achat des terrains, les terrassements et les ouvrages d'art, tandis que la compagnie de l'Ouest, dirigée par les Frères Pereire, créa et posa la voie ferrée, construisit les gares et les wagons et exploita ensuite la ligne.






La ligne Paris-Laval fut inaugurée le 15 août 1855 et le 1^{er} mai 1857, le tronçon entre Laval et Rennes fut inauguré à son tour, avec deux ans d'avance sur les délais estimés. L'arrivée du train en Mayenne avait suscité de grands espoirs parmi les élites locales. Elles espéraient que la ligne de chemin de fer serait un facteur de développement et de prospérité économique. De fait, le train contribua à l'essor de l'industrie chauxfournière et de l'agriculture, en rendant possible l'exportation de la chaux et l'expédition des céréales et du bétail vers la capitale. Cependant il contribua à l'exode rural puisque beaucoup de jeunes gens en profitèrent pour émigrer vers la ville, en raison du déclin des industries traditionnelles et de la modernisation agricole, qui avait eu pour conséquence de libérer de la main d'oeuvre.

En outre, les tarifs prohibitifs pratiqués par la Compagnie de l'Ouest (18frs55 pour un billet de 3^e classe alors qu'un bon ouvrier ne gagnait qu'1 à 2 frs par jour) ne favorisèrent pas les déplacements à l'échelle locale.

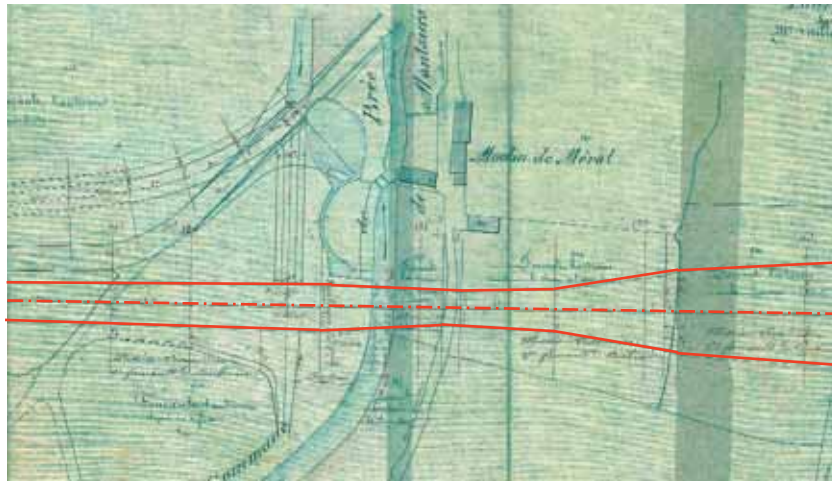
Montsûrs sur la première ligne de chemin de fer du département.

La gare de Montsûrs fut en fait implantée sur la commune voisine de Brée. Le 27 novembre 1852, le plan terrier définissant la surface nécessaire à l'aménagement du bâtiment et des quais et servant de base aux expropriations fut réalisé. La surface fut étendue en mai 1855, ce qui donna lieu à de nouvelles expropriations. L'ensemble fut complété en 1892 par une rampe d'accès servant à charger dans les wagons de marchandise la chaux d'un chaufournier installé à Louverné et Saint-Berthevin.



- | | | |
|---|---|---------------------------------------|
|  | Route nationale | } à la fin de la monarchie de Juillet |
|  | Route départementale | |
|  | Route stratégique | |
|  | Chemin de fer avec année de mise en service | |
|  | Tramway | |

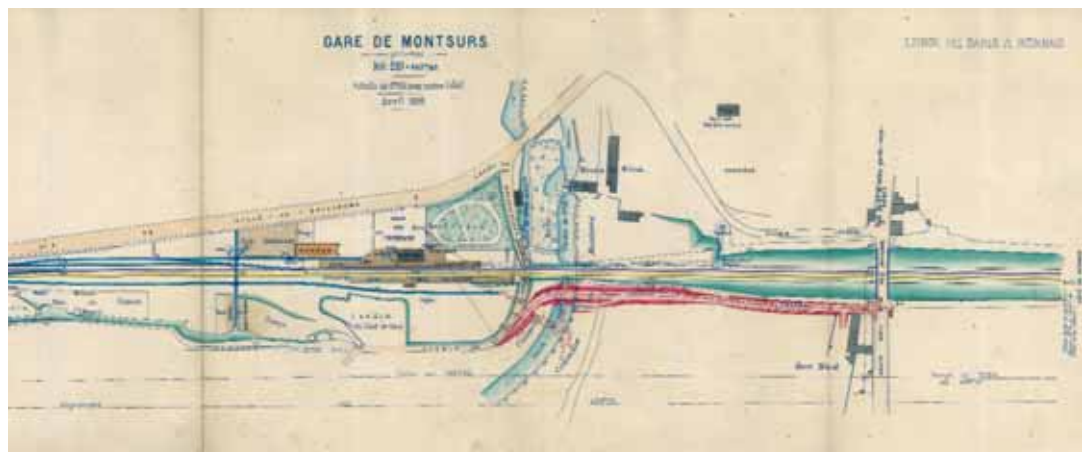
Plan terrier établi le 27 novembre 1852 (Archives départementales de la Mayenne). Le tracé du chemin de fer apparaît (traits discontinus rouges sur l'ensemble du plan).



Plan terrier de mai 1855 (Archives départementales de la Mayenne). Les terrains précédemment prévus pour la construction de la gare et de ses annexes se sont révélés insuffisants. Il a donc été décidé de procéder à de nouvelles expropriations.



Plan établi en 1902 (Archives départementales de la Mayenne). La gare et ses aménagements définitifs sont présentés.



Une architecture fonctionnelle

En accord avec son statut de III^e classe, la gare de Montsûrs était de dimension modeste mais elle avait une architecture soignée. Elle s'organisait sur un seul niveau d'élévation, avec un soubassement en moellons de calcaire apparent tandis que le reste de la maçonnerie était dissimulé sous un enduit, des encadrements de porte et de fenêtre en calcaire et en brique et une couverture en ardoise. La façade avait une composition symétrique dont la porte et le fronton étaient l'axe. La porte permettait également de diviser l'espace intérieur en deux parties : la partie publique d'un côté, avec la salle d'attente des voyageurs, la partie privée de l'autre côté avec le logement du chef de gare.

Ces principes d'architecture furent ensuite repris pour la construction des gares de tramway du département, comme en témoigne le plan de la gare de Vaiges.



Plans de la gare de Vaiges (1898. Archives départementales de la Mayenne). Elle fut mise en service le 8 mai 1900 et cessa son activité en 1938.



Renseignements
Pays d'art et d'histoire
Coëvrons-Mayenne
1, rue Fouquet de la Varenne
53270 SAINTE-SUZANNE
tél. 02 43 58 13 05
courriel:
coevrons-mayenne@cg53.fr

Réservations
Centre d'Interprétation
de l'Architecture et du Patrimoine
1, rue Fouquet de la Varenne
53270 SAINTE-SUZANNE
tél. 02 43 58 13 00

