

Les bateaux-lavoirs : caquetteuse flottante...

Avant l'ère de la machine à laver, les bateaux-lavoirs ont constitué un progrès face à l'insuffisance des blanchisseries de Reculée et des lavandières isolées, lavant où elles peuvent. Ils apparaissent vers 1800.

Le 15 octobre 1806, première mention des bateaux-lavoirs dans les archives : le juge de paix invite l'administration municipale à « bien vouloir assigner aux bateaux-lavoirs qui existent à Angers au nombre de quatre un local convenable, en toutes eaux quelconques, de manière à ne pas nuire tant au commerce de la rivière qu'aux autres buandières ».

Finalement, comme les rivières navigables font partie du domaine de l'État, c'est le préfet qui accorde ou refuse les permissions demandées. Aucune taxe d'amarrage n'est exigée, à la différence d'autres villes, comme Nantes. Le règlement du 23 mars 1840 sur la police des ports navigables d'Angers oblige simplement à apposer une plaque indiquant nom et domicile du propriétaire ainsi que la date de la permission obtenue. Le plus souvent, le bateau possède son propre nom - Saint-Antoine, Saint-Serge ; l'Ange Gardien, l'Union, la Paix, l'Espoir - des noms qui reflètent la division entre l'Anjou clérical et laïque. Quant au Moulin à Paroles, amarré quai Gambetta en 1910, point n'est besoin d'explication...



Mme Belliard, patronne du Saint-Désiré, en pleine activité, vers 1930.

Coll. Belliard et Michel Lemesle, cliché anonyme.

Ces bateaux sont une aubaine pour les charpentiers du Roi-de-Pologne et surtout de Reculée, particulièrement pour les familles Vallée, puis Duchesne et Desveaux, qui font de leur construction un quasi-monopole et de leur exploitation un véritable trafic ! 25 m de longueur, pour 5 de largeur et 5 hauteur, telles sont les dimensions les plus communes des bateaux-lavoirs. Au premier niveau se trouvent les postes des blanchisseuses, douze à quinze environ de chaque côté et, au milieu, deux rangées de chaudières posées sur des briques.

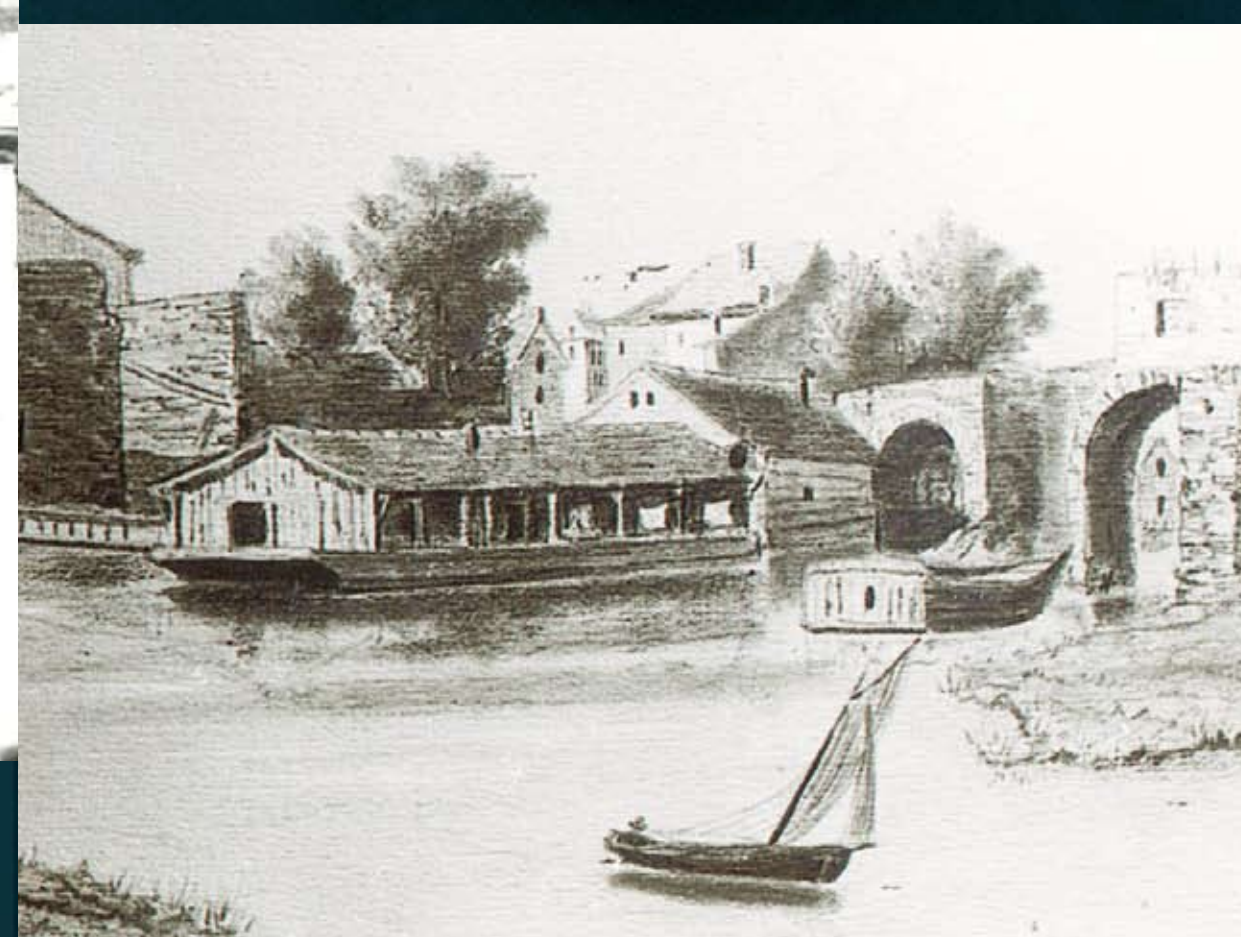
L'étage se partage entre l'habitation du patron - une cuisine et deux chambres, un débarras - et le séchoir. Le bateau est amarré à son emplacement par des chaînes reliées à de grosses ancrs dans la Maine, aux arbres ou à des meules de granit sur la rive. Lorsque les bateaux-lavoirs sont en flottille, un filin ou des bâtons fixés à leur bord les tiennent à la fois à distance et les rendent solidaires. Malgré tout, la vigilance est de mise lors des tempêtes et des crues ! Il faut être sur le pont la nuit pour vider le sentineau, compartiment placé au point le plus bas du bateau, destiné à recueillir l'eau qui s'y infiltre. D'ailleurs, même en temps ordinaire, le sentineau doit être vidé plusieurs fois par jour, travail des enfants... Être vigilant aussi lors des décrues, afin de prévenir les échouages. Les chaînes doivent être sans arrêt ajustées en fonction du niveau de l'eau.



Le Saint-Louis, appartenant à René Turcius, quai Monge, 1946.
Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 12988, cliché Barbé.

Bateau-lavoir près des vestiges du pont des Treilles, vers 1860.

Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 2645 (original aux Musées d'Angers).



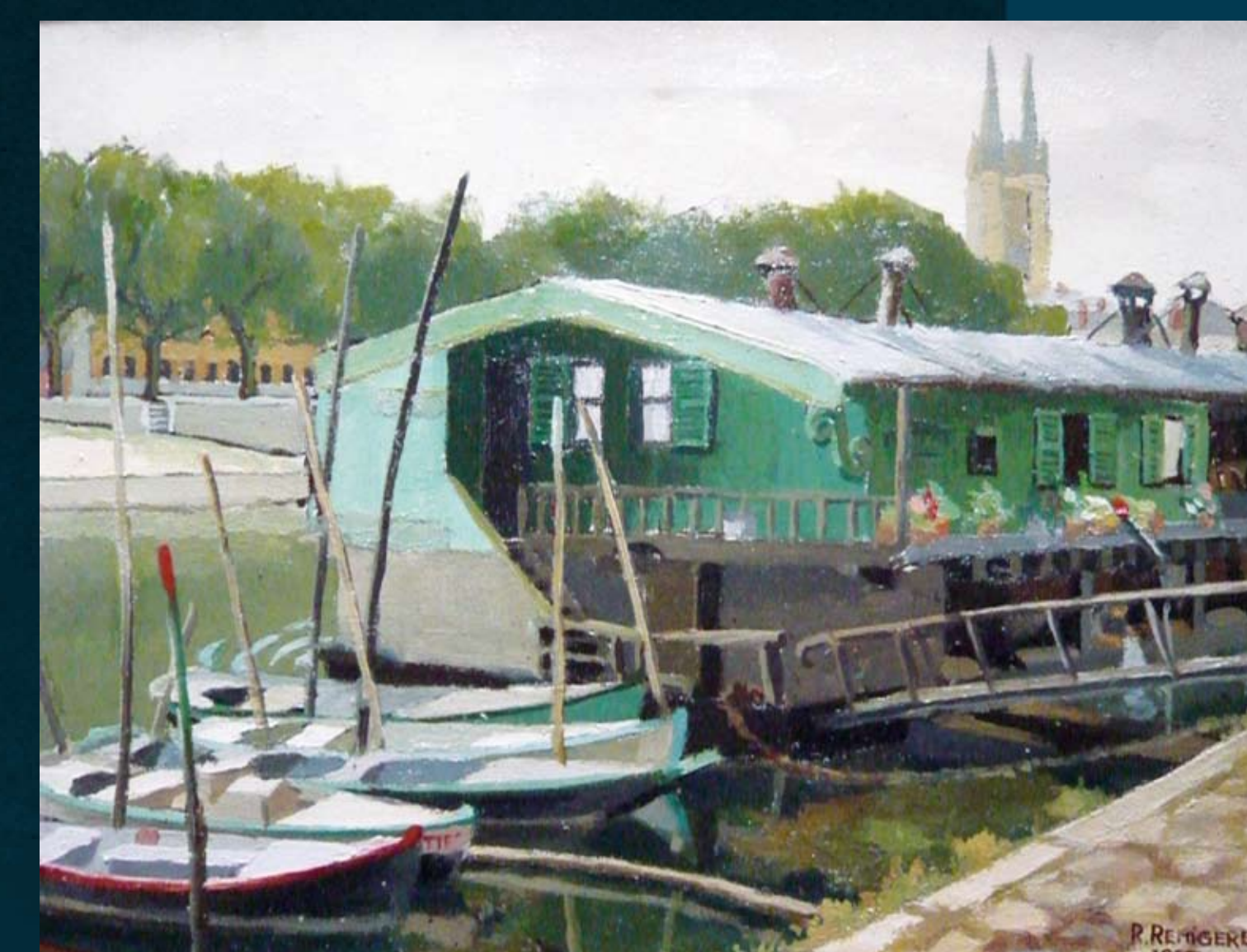
Les approvisionnements en bois sont stockés sur le quai, où souvent les propriétaires de bateaux-lavoirs élèvent des volailles, une chèvre. Sur le bateau, on ne travaille qu'à la lumière du jour. Les postes à laver sont loués à la journée. Les blanchisseuses professionnelles payent au mois et travaillent souvent pour de grands établissements, quoique certains aient leur propre bateau : l'hôpital, des usines de textile, le Grand-Hôtel de la place du Ralliement... Les autres laveuses sont soit indépendantes, soit des ménagères venues laver leur propre linge. Le buandier peut aussi avoir des employées qui travaillent pour lui.

Travail difficile, par tous les temps : le linge est d'abord mis à bouillir dans les chaudières, lavé et battu sur la selle pour faire sortir le savon, puis rincé à l'eau courante en se penchant dans la rivière, essoré enfin et tendu dans le séchoir ou sur la rive.

Les « blanchecailles », comme on les surnomme, doivent avoir un solide tempérament !

Le Saint-Désiré, quai Monge, huile sur toile de R. Remigereau, 1950.

Coll. part., cliché Sylvain Bertoldi.



Cale de la Savatte, les lavandières du bateau-lavoir l'Étoile rassemblées sur la passerelle.

Coll. Métivier et Michel Lemesle, cliché Madelain.

Ces dames ont leur fête, le jeudi de la Mi-Carême. Les bateaux sont pavoisés. En calèche, chaque déléguée de bateau vient offrir en grande pompe à la patronne le bouquet de fleurs artificielles qui doit orner pour un an le pignon de la maison flottante. On élit la « reine des reines ». On se cotise pour offrir un cadeau aux patrons. Ils remercient par un goûter, un vin d'honneur ou un dîner. Quand on a soif, on ne boit point à la rivière. Pour un jour, l'eau est complètement délaissée et l'on danse « à jambes que veux-tu » (Le Journal de Maine-et-Loire, 6 mars 1891) sur le quai ou le bateau ! Les blanchisseuses se travestissent souvent au XIXe siècle. En 1881, elles parcourent la ville déguisées en hommes.

La Belle Époque ! Période faste pour les bateaux-lavoirs : ils sont 34 en 1910. L'après-guerre les voit peu à peu décroître, à mesure que le lavage à domicile et... l'hygiène font des progrès. On s'aperçoit enfin que, par une bizarre anomalie, ils sont presque tous situés au débouché des égouts ! Mais c'est la construction des quais insubmersibles Gambetta et Félix-Faure qui oblige à les regrouper pour la plupart quai Monge en novembre 1919. Ils y connaissent leur chant du cygne. Le Saint-Désiré, dernier d'entre eux, cesse son activité en avril 1956. Il sert de tribune d'arrivée lors de la course de hors-bord organisée par le comité des fêtes, avant d'être débité en bois de chauffage...

Sources : Archives municipales

Documentation réunie par Michel Lemesle et publiée en 1984 dans *La Maine et ses souvenirs* ; interview de M. René Turcius (bateau-lavoir le Saint-Serge) réalisée par Maud Fravega (association Mémoires vives).

L'île des Carmes : première zone industrielle

La Doutre, quartier outre-Maine, concentre les premières usines de l'industrie naissante aux XVIII^e-XIX^e siècles, et plus spécialement l'île des Carmes, rattachée à la rive droite en 1866 par les boulevards Henri-Arnauld et du Ronceray.

Gaspard Van Bredenbec y crée en 1680 l'une des premières activités industrielles : une raffinerie de sucre. La vente des biens nationaux ecclésiastiques en 1790-1791 offre de vastes bâtiments aux entrepreneurs, ce qui se traduit dans la voirie en 1792 : la petite rue longeant l'église des Carmes, jusqu'à la rue Grenetière, est dénommée rue Filature et la rue des Carmes, rue Mécanique.



L'île des Carmes, plan d'Hippolyte Priston, 1844.

Arch. mun. Angers, coll. 1 Fi 844.

Le quartier le plus industriel

L'île des Carmes offre à cette époque tout ce que recherchent les industriels. Elle se trouve au noeud des communications terrestres et fluviales, sur l'unique pont de la ville par où passent toutes les routes royales et départementales (Paris-Nantes, Orléans-Nantes, Laval-La Rochelle, Angers-Poitiers...) et au débouché des rivières navigables du Loir, de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Oudon. À une époque où la navigation constitue le moyen de transport principal, avoir un débouché direct sur la Maine est un avantage appréciable, toujours signalé dans les transactions : « Cet établissement possède un port particulier ».

En 1834, l'industriel Pierre-Constant Guillory, fondateur de la Société industrielle d'Angers et de Maine-et-Loire, vante cette position « extrêmement favorable » qui fait de l'île « le quartier le plus industriel de la ville ». « Outre ses deux superbes minoteries, poursuit-il, l'une avec huilerie et l'autre avec filature de laine, mues par la vapeur, cette île, qui n'a que quatre cents mètres de longueur, possède trois filatures de coton, dont l'une mise en mouvement par la vapeur ; trois brasseries de bière, une salpêtrerie, une raffinerie de sucre, des ateliers de mécanique, serrurerie, poêlerie, chaudronnerie, ferblanterie, menuiserie, vitrerie, coutellerie, poterie d'étain, boissellerie et vannerie ; des fabriques de chapeaux de soie et de feutre ; des entrepôts [...], des magasins de détail et un établissement de bains publics qui complètent à peu près, avec la sucrerie-raffinerie, le tableau industriel de l'île d'Angers, dont la population est considérable, en proportion de son étendue. »

Les superbes minoteries évoquées sont celles des associés Cesbron, Foucault et Moreau-Maugars, rue Grenetière, et de Julien-Alexis Oriolle, rue Beaurepaire. Cette dernière aura une longue filiation jusqu'à la filature Buirette et Gaulard, rue de la Brisepotière. Pour le coton, la filature d'Aimé Renault, dans l'ancien couvent des Carmes, est la plus moderne. On la retrouve avant 1914 en Reculée, chemin de Bellefontaine. Les brasseries (Courtin, Bouttet et Bourget) étaient situées rue Grenetière, de même que la salpêtrerie de Leterme-Saulnier, tandis que la raffinerie de sucre de Radigon et Guérin, transformée en savonnerie en 1844, se trouvait rue Beaurepaire.

Vue générale des usines Saillant en 1864.

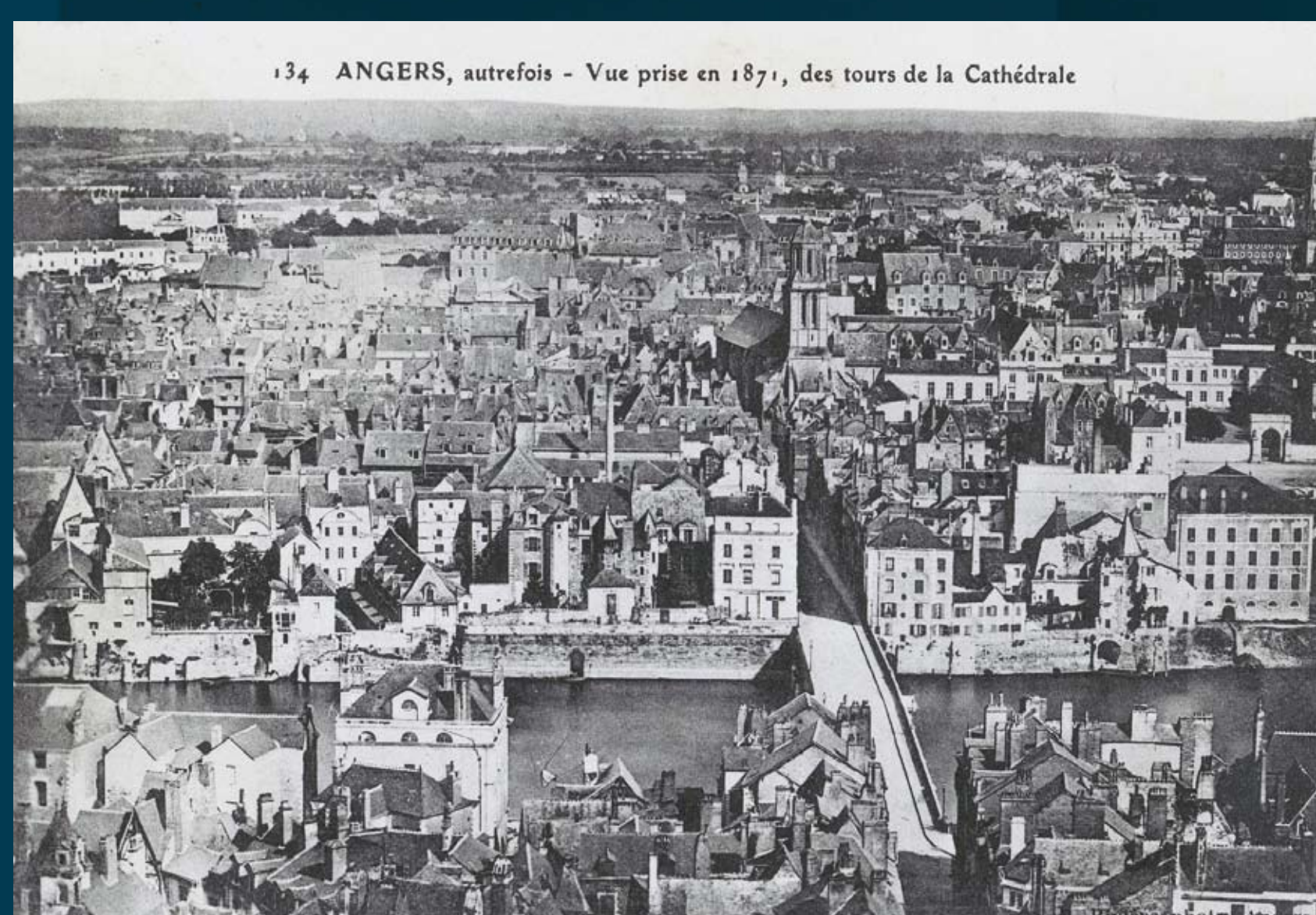
Arch. mun. Angers, 1 O 201.



Polyvalence

L'apparition des machines à vapeur hérissent l'île de hautes cheminées. La nouvelle source d'énergie donne naissance à des activités très diverses au sein d'une même entreprise, pour profiter au maximum des possibilités qu'elle offre. La spécialisation ne vient que plus tard. Ainsi, l'établissement de Cesbron, Foucault et Moreau-Maugars, près du Grand Pont, combine-t-il en 1831 huilerie, minoterie, filature de laine et scierie de bois de placage : « une machine à vapeur avait d'abord été appliquée à une huilerie », mais l'agriculture n'était pas assez développée pour fournir en quantité suffisante des graines de colza ou d'autres oléagineuses. « On y a ajouté un moulin à farine avec quatre paires de meules. » Dans les bâtiments de l'ancienne raffinerie de sucre (fondée par Van Bredenbec), les industriels associés établissent un autre moulin à six paires de meules avec un bel appareil de nettoyeurs et de blutoirs, une filature de laines peignées et une scierie. « Ces deux établissements assurent l'approvisionnement de la ville tant en blé qu'en farine et rivalisent avec Étampes pour la beauté des fleurs [bois de placage]. La filature fournit les laines les plus fines aux fabriques de Reims, d'Amiens et de Lyon. » Elle emploie soixante-douze ouvriers, le moulin en compte une douzaine. La fabrique de sacs de farine occupe plus de cent trente personnes.

Cette polyvalence industrielle s'éteint peu à peu au Second Empire. L'estimation, en 1864, des immeubles Saillant, qui s'effacent après 1870 devant le quai des Carmes, fait encore apparaître trois industries pour un seul établissement : une distillerie en pleine activité, une minoterie produisant peu et « une brasserie ne fonctionnant plus qu'accidentellement ». Le développement et la spécialisation, de même que l'urbanisation du quartier conduisent les entreprises à émigrer peu à peu pour trouver ailleurs des terrains plus vastes, du côté de l'abattoir pour Bérendorf, vers Reculée ou au nord-est de la ville pour d'autres : début du déplacement des industries du centre vers la périphérie de la ville, par anneaux concentriques progressifs.



L'ancienne île des Carmes, vue depuis la cathédrale en 1871.

Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 1914.

Sucrerie modèle

Quant à la sucrerie-raffinerie, c'est celle de Guillory aîné lui-même, ouverte en 1828. Mais celle-ci, placée en proue de l'île, rue du Rideau, face à l'école royale des Arts et Métiers, raffine les betteraves et non la canne à sucre. Elle est actionnée par un manège à chevaux. Son fondateur y introduit les derniers perfectionnements de cette nouvelle activité et l'améliore avec les conseils du célèbre agronome lorrain Mathieu de Dombasle. « Il a établi une fabrique modèle de sucre de betteraves afin d'introduire cette nouvelle industrie dans son département, écrit le président de la Société industrielle de Mulhouse à propos de Guillory. J'ai été à même d'étudier l'organisation de son établissement. C'est un vrai modèle à suivre, et je ne puis m'empêcher de citer un cours industriel que ce digne chef fait tous les dimanches à ses ouvriers. » Malheureusement, la mauvaise santé de Guillory le contraint à abandonner son exploitation en 1835 et à louer les bâtiments au « mécanicien » Christophe Bérendorf en 1836 : début d'une entreprise de fonderie et de construction de machines qui sera prospère jusque dans les années 1920, sous le nom de Laboulais.