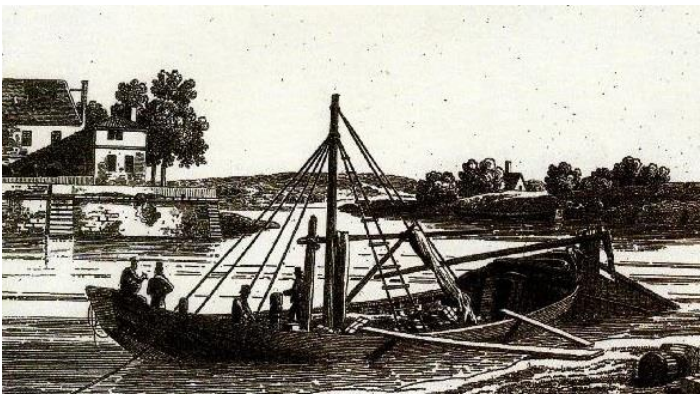


L'Eure: un axe vital dans le passé

Depuis toujours, chaque bassin fluvial forme un réseau naturel de circulation tant par les chemins qui suivent la vallée, que par les cours d'eau qui permettent des transports massifs plus importants. Les bateliers ont utilisé les cours d'eau tels qu'offerts par la nature ou peu modifiés grâce à des techniques et à des bateaux adaptés. Cette circulation fluviale a été jusqu'à l'arrivée du chemin de fer un élément essentiel de la trame économique du pays permettant l'exploitation des grandes productions de masse (mines, carrières, forêts, plaines à blé, vignobles) et les échanges de produits alimentaires et industriels. Aussi il n'est pas étonnant de voir Ivry-la-Bataille (Ivry-la-Chaussée à l'époque) communiquer avec Rouen dès le 13^e siècle.

En 1442 une autorisation de creuser et approfondir la rivière Eure est obtenue du roi Charles VII afin que des bateaux transportant des marchandises puissent naviguer sans encombre. Aussi dès 1446 l'Eure était capable de porter des bateaux de 32 Tonneaux soit un volume de 90 m³ selon la nature de la marchandise transportée.



Si les bateaux pouvaient descendre avec le courant, il fallait les tirer pour les remonter d'où l'établissement en 1445 d'un chemin de halage sur le bord de la rivière qui dès 1520 fit l'objet d'une première réglementation pour les propriétaires riverains. Cette réglementation fut renforcée par une ordonnance de Colbert en 1669 qui, plus exigeante, définit avec précision toutes les servitudes. Plus tard, en 1802, Napoléon reprendra cette ordonnance en traduisant en mètre les mesures en pied.

Naturellement cela n'allait pas sans un certain nombre de prélèvements sous forme de péages¹, en nature ou en espèce, sur les marchandises ainsi que sur les 437 bateaux montants et les 367 descendants qui transportaient une très grande diversité de produits : étain, fer, matériaux de construction pour le château d'Anet, bois, pièces de vin, sel, harengs, morue, beurre, huile, cuirs, alun, blé, savon, laine papier, tissus, etc. Mais avec les années le mauvais état de la rivière a limité le trafic jusqu'à être réduit à 27 bateaux en 1747. Ce qui amena, en 1889, l'Eure à être classée rivière non navigable d'autant qu'en 1873 la ligne de chemin de fer fût ouverte.

Aujourd'hui on a peine à imaginer l'activité qui avait pu régner sur la rivière. Par ailleurs, du fait de la pente de la vallée, l'eau a été utilisée depuis longtemps comme source d'énergie pour se libérer d'une partie des tâches quotidiennes.

La roue du moulin était connue en Gaule et dans le monde germanique dès le II^e siècle. Elle a été adoptée par les moines qui ont défriché la vallée. De nombreuses activités utilisant la force motrice se sont alors développées (moulins à grains, foulage du drap, broyage du fer, sciage du bois, mécanique, tissage, fabrication de poudre à canon, tournage de bois, papeteries) tandis que d'autres avaient besoin d'eau (teinturiers, tanneurs, corroyeurs, pelletiers) tout en entraînant de la pollution qui heureusement se neutralisait en partie (les teinturiers s'éloignant des tanneurs mais se rapprochant des pelletiers qui traitent avec de l'alun).

Entre les zones « industrielles » l'eau, heureusement, se régénérait à travers les près.

Les moulins étaient établis directement sur la rivière grâce à des barrages de 1 à 2 m de haut au bout d'un canal de dérivation (l'étier) en pente plus faible que la rivière pour obtenir une chute suffisante. Cela permettait de petites réserves journalières d'eau afin d'en avoir suffisamment aux heures de travail. Mais ces chutes constituaient un obstacle pour la circulation des bateaux.



L'écluse à deux portes apparaît au X^e siècle en Chine pour remplacer des plans inclinés sur lesquels on faisait glisser les bateaux. Ce type d'écluse développé par Léonard de Vinci vers 1500 fut aussitôt adopté pour les canaux. Par contre pour les rivières où il n'y avait pas de problème d'économie de l'eau on pouvait se contenter d'une simple porte à guillotine (le pertuis) dotée d'un grand besoin de manœuvre. Fermée elle maintenait le niveau d'eau pour les moulins. Lorsqu'un bateau se présentait, on l'ouvrait, l'eau se précipitait vers l'aval jusqu'à ce que le courant se stabilise à un niveau intermédiaire permettant le passage du bateau d'où le nom de « porte à bateaux ».

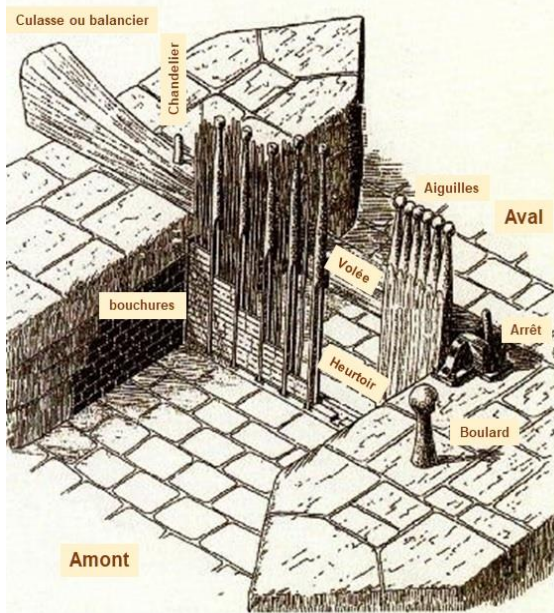


Schéma d'un pertuis à aiguilles

Naturellement, cela contrariait l'activité des moulins d'où l'émergence de nombreuses discussions pour trouver un compromis entre les deux activités.

C'est ainsi qu'à Ivry, l'Eure divisée en plusieurs bras et canaux pour satisfaire les activités industrielles a été complétée par un nouveau bras piqué en amont des autres bras pour permettre le passage des bateaux.

La pression qui s'exerçait sur la porte retenant l'eau, était trop importante pour qu'elle soit constituée d'une seule pièce aussi elle était formée par un ensemble de pièces de bois carrées de 7 à 8 cm de largeur (les aiguilles) qui s'appuyait sur un muret (le heurtoir) au fond du passage et sur une grosse poutre formant contrepoids (la culasse ou balancier) en partie haute arrêtée par une butée. Lorsqu'un bateau se présentait on enlevait une à une les aiguilles. Le niveau amont baissait progressivement pour rejoindre le niveau aval en créant un fort courant puis l'on faisait pivoter la culasse pour laisser passer les bateaux.

Cette opération prenait beaucoup de temps et entraînait une perte de travail considérable pour les meuniers qui sera la cause de nombreux conflits avec les mariniers.

En cas d'urgence, de crue brutale par exemple, on pouvait dégager l'ensemble des aiguilles, qui partaient au gré du courant, en faisant pivoter la culasse. Mais les dégâts causés par le courant pouvaient être considérables surtout si le marinier exigeait une ouverture très rapide.

La navigation a disparu sans laisser de trace si ce n'est le nom d'une rue. Les moulins qui ont eu leur apogée au XIX^e siècle avec la création de véritables usines au bord de l'eau (première machine à papier à Sorel Moussel en 1816), ne sont plus utilisés car les chutes sont trop faibles pour que l'énergie soit suffisante et compétitive avec l'électricité du réseau produite par des centrales beaucoup plus importantes. Les microcentrales actuelles nécessitent des chutes d'au moins deux mètres.

Toutefois, ces moulins avec leurs roues et leurs vannes sont aujourd'hui un témoignage à sauvegarder de l'activité industrielle passée et constituent un des charmes de notre rivière. Savez-vous qu'il y avait au moins 6 moulins à Ivry dont il reste encore trois roues dont l'une entraînait le

générateur qui a permis l'électrification du village à partir de 1894, il y a plus d'un siècle. Ces petites usines au fil de l'eau ont été la base d'une tradition industrielle dans notre moyenne vallée de l'Eure et notamment à Ivry ainsi que le prouvent les nombreux ateliers et petites usines (mécanique, fonderie, matériel électrique et électronique, imprimerie) dont la présence reste toujours perceptible malgré leur inévitable disparition.

- 1- Chaque bateau descendant payait 6 sous de taxe et chaque bateau remontant 5 sous seulement.

A suivre : **Le site de la Porte à bateau d'Ivry-la-Bataille**