

FOCUS

LES BATEAUX-LAVOIRS À LAVAL



**UN PATRIMOINE
UNIQUE EN
EUROPE**

**VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE**

« Le Saint-Julien est un objet certes modeste par son architecture et sa fonction mais désormais sans équivalent au niveau européen. »



Les bateaux-lavoirs du quai Paul-Boudet au début du 20^e siècle, carte postale ancienne

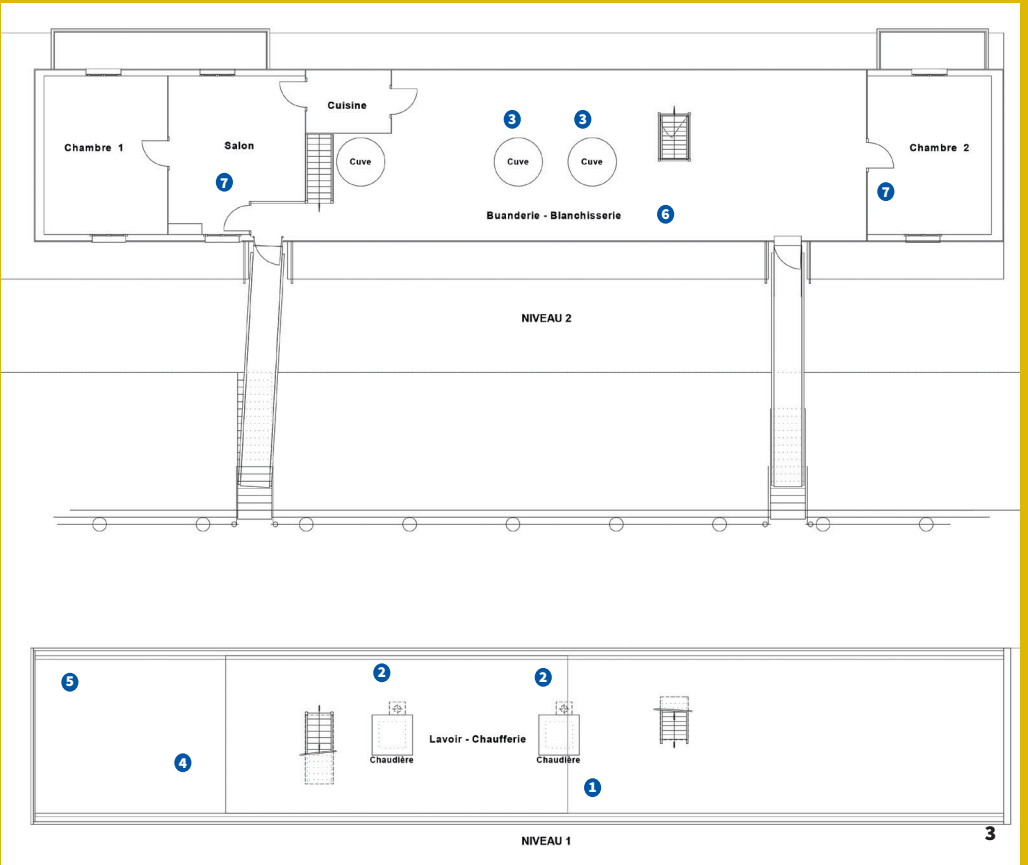
Couverture : le bateau-lavoir Saint-Julien aujourd'hui

LES DERNIERS TÉMOINS DE LA BUANDERIE BATELIÈRE

Jusque dans les années 1960, les bateaux-lavoirs ont constitué des éléments pittoresques des bords de la Mayenne. Ces établissements apparus au milieu du 19^e siècle, se caractérisent à Laval par un renouvellement de leur parc aux alentours de 1900 et par une survie plus tardive que dans les autres villes françaises puisque l'activité de l'un d'eux se poursuit jusqu'en 1969.

Réduite à deux bateaux en 1982, la flottille lavalloise, concentrée à proximité de la chapelle Saint-Julien, a fait l'objet de mesures de protection et de travaux de restauration qui n'ont pourtant pas permis d'éviter son naufrage au printemps 2009.

Réhabilité et renfloué, l'un d'eux, le Saint-Julien, a retrouvé son site d'amarrage initial en octobre 2013 et perpétue ainsi le souvenir d'une activité traditionnelle à jamais disparue.



1. Un « arrivoir » aménagé au dessous du Vieux-Pont, peinture de Jean-Baptiste Messager

2. Les cuves à bouillir le linge

3. Plan du Saint-Julien

DE L' « ARRIVOIR » AU BATEAU-BUANDIER

UN MOYEN D'ACCÈS À LA RIVIÈRE

Sous le Second Empire, la municipalité lavalloise entreprend la construction de quais destinés à assainir la ville par la suppression des inondations et la disparition des vieilles maisons sur pilotis bordant la Mayenne. Ces quais, en empêchant l'accès direct à la rivière, font cependant disparaître ce que les Lavallois appelaient « arrivoirs » c'est-à-dire les espaces aménagés au bord de l'eau pour servir de lavoirs et d'abreuvoirs. D'où la mise en place d'équipements flottants, les bateaux-lavoirs. À partir de 1865, une flottille importante, dont l'existence sera bientôt confirmée par arrêté préfectoral, voit ainsi le jour. À son apogée, en 1904, cette escadre buandière comprendra jusqu'à vingt-deux unités réparties sur deux grandes zones : les quais situés en aval du viaduc et du Vieux-Pont et ceux de la périphérie (Avesnières et Bootz).

UNE VARIÉTÉ DE MODÈLES

Trois types de bateaux-lavoirs se sont succédés à Laval : simples barques lavandières d'origine locale, bateaux de lavage à un seul niveau de même provenance et parfois complétés d'une buanderie sur rive puis, vers 1865, grandes embarcations à deux ponts comme le Saint-Julien et le Saint-Yves. Construites à Angers, les coques à fond plat de ces dernières étaient acheminées jusqu'à Laval par la rivière en empruntant les écluses. La mise en place des étages et leur aménagement intérieur se faisaient sur place. Avant tout lieu de travail, les bateaux à deux niveaux servaient également de logements aux buandiers

et à leur famille qui occupaient les pièces situées aux extrémités des ponts supérieurs. Sur certaines embarcations, ces espaces d'habitation étaient matérialisés par un ou deux pavillons. L'aspect extérieur plus soigné de ces bateaux facilitait leur insertion dans le paysage urbain.

UN NOUVEAU PROCÉDÉ DE LESSIVAGE

Construit en 1904 pour le buandier Alphonse Fouquet, le Saint-Julien est un bateau-lavoir à étage mesurant 28 mètres de long pour 5,10 mètres de large. La cale, avec sa vingtaine de planches à laver protégées par un auvent en zinc, servait de lavoir¹ proprement dit à la quarantaine de laveuses qu'elle pouvait accueillir. La travée centrale a conservé les deux chaudières à vapeur² qui alimentaient en eau chaude les cuves en cuivre³ situées au-dessus et dans lesquelles les pièces de linge assemblées en « couplées »* étaient mises à bouillir. Ce matériel correspond au nouveau système de lessivage inventé par René Duvoir en 1837. Utilisant la vapeur, celui-ci nécessitait une installation à étage afin que la lessive bouillante s'élève jusqu'aux cuiviers et arrose le linge au moyen d'un tourniquet. Le pont inférieur est toujours doté d'une essoreuse⁴ et d'un cabinet d'aisance⁵ abritant une chaise percée. Outre la buanderie, l'étage qui faisait aussi office de séchoir⁶, renferme les pièces d'habitation réparties aux extrémités.⁷ Le Saint-Yves, qui date de 1908, est également un bateau-lavoir à deux ponts se caractérisant par la présence de pavillons aux extrémités.

* « Couplées » : pièces de linge attachées ensemble



DE L'OBJET DE TRAVAIL À L'OBJET PATRIMONIAL

UN LIEU DE SOCIABILITÉ

Trois catégories de femmes fréquentaient les bateaux-lavoirs. Les simples ménagères s'y rendaient pour laver leur propre linge. Elles y côtoyaient des femmes dont c'était le métier c'est-à-dire les employées du buandier et les laveuses installées à leur compte. Les clientes avaient libre accès aux planches à laver et autres accessoires de blanchisserie. À l'inverse, celles qui souhaitaient faire bouillir leur linge ou l'essorer devaient verser une somme proportionnelle au nombre de pièces traitées. Les bateaux-lavoirs étaient des lieux très animés où, malgré la dureté du travail, les femmes aimaient se retrouver mais où naissaient aussi des conflits entre « poules d'eau », surnom donné aux laveuses.

LE TRAVAIL À BORD

L'activité sur les bateaux-lavoirs était rythmée par un cérémonial précis. L'essentiel de la clientèle se rendait aux bateaux dès le lundi matin pour laver son linge. Jusqu'au mercredi, le buandier se chargeait de faire bouillir la lessive. À partir du jeudi, les bateaux-lavoirs étaient moins fréquentés. Les laveuses se consacraient

aux travaux de blanchisserie c'est-à-dire au ramassage et au pliage du linge, à la mise en paquets et aux livraisons. La semaine s'achevait pour le patron par la préparation du bateau pour le lundi suivant et par son entretien. En effet, en plus de ses fonctions de buandier, celui-ci exerçait des tâches relevant de la batellerie et demandant une vigilance de tous les instants. En période de crues par exemple, il devait régler les perches d'écartement et les câbles d'amarrage en fonction de la variation du niveau de la rivière pour réduire les tensions agissant sur la structure de l'embarcation. En cas de voie d'eau, il devait écopper et bourrer la fuite de mousse végétale en attendant, dans les cas les plus graves, l'intervention du charpentier de marine.



UNE ACTIVITÉ CONDAMNÉE PAR LA MODERNITÉ

Dans les années 1960, l'arrivée de la machine à laver et la volonté des préfets de supprimer ces établissements considérés comme «incommodes, insalubres et inesthétiques» vont mettre en péril l'existence des bateaux-lavoirs. Suite aux destructions commandées et aux nombreuses pertes occasionnées par les crues de la rivière, le Saint-Julien et le Saint-Yves deviennent les seuls survivants de la grande flotte du début du 20^e siècle. Le Saint-Julien qui, en 1933, a été vendu pour 50 000 francs à Joseph Poirier et sa femme, poursuivra même son activité jusqu'en 1969. En 1971, Jacques Poirier le fils du buandier décédé en 1970 en fait don à la Ville de Laval qui l'ouvre à la visite en 1977. Quatre ans plus tard, il est annexé au musée municipal et en 1993, il est classé monument historique. En 1997, sa muséographie est renouvelée et en 2003, il obtient le label «Musée de France», ultime reconnaissance pour cet objet certes modeste par son architecture et sa fonction mais désormais sans équivalent au niveau européen. Quant au Saint-Yves, une fois son activité arrêtée, il est vendu et transformé en Foyer de Jeunes Travailleurs. En 1982, la Ville de Laval en fait une base nautique sous le nom de « Port Saint-Yves » et en 1993, il est protégé au titre des monuments historiques.

1. Des laveuses arrivant au bateau-lavoir avec leur charette à bras,
photographie ancienne

2. Une chaudière à charbon

3. Essoreuse à linge et son moteur

4. Le naufrage d'un bateau dans les années 1970

5. Le bateau-lavoir Saint-Yves en 1994



DE L'OUVERTURE AU PUBLIC AUX NOUVEAUX ENJEUX DE LA MÉDIATION

LES PREMIERS AMÉNAGEMENTS

La volonté d'assurer sa conservation à long terme, conduit rapidement la Ville de Laval à entreprendre des restaurations sur le Saint-Julien. La principale difficulté réside alors dans le maintien à flot d'un ouvrage ayant initialement une durée de vie limitée et bénéficiant d'un entretien journalier. Les premiers travaux ont lieu dans la perspective d'ouverture au public du bateau. Ils se déroulent de 1976 à 1977 et aboutissent, entre autres, à la réalisation d'une passerelle de secours. En 1993, Raymond Labbé, expert en constructions navales auprès du ministère de la culture, établit un diagnostic alarmant sur l'état de la coque. Une restauration urgente a lieu en 1993 mais le bac étant entièrement pourri il est décidé de lui substituer une nouvelle coque qui sera exécutée l'année suivante. En 1997, l'étagage du bateau-lavoir fait l'objet de travaux d'entretien reconduits en 2000. Enfin, en 2003, un grill d'entretien destiné à recevoir, par alternance, les deux bateaux pour le radoubage* de leurs cales pendant les « écourues »*, est installé au fond de la rivière. Toutes ces interventions n'empêcheront

cependant pas au Saint-Julien et au Saint-Yves, dont la coque a également été refaite en 1998, d'être victimes de voies d'eau en avril 2009.

*Radoubage : réparation d'un bateau en cale sèche

* « Écourues » : mise à sec des biefs d'une rivière

1. Le naufrage du Saint-Julien et du Saint-Yves en 2009

2. Le chantier de restauration du Saint-Julien

3. La remise à l'eau du Saint-Julien en 2013



aux variations de hauteur de la Mayenne sont également réalisées. Parallèlement à ces travaux, deux grils de carénage* sont mis en place au fond de la rivière. C'est finalement à l'issue d'une remise à l'eau spectaculaire que, le 13 octobre 2013, le Saint-Julien retrouve son emplacement historique en aval du Vieux-Pont.

*Carénage : voir radoubage

UNE RESTAURATION DANS LES RÈGLES DE L'ART

Après leur sauvetage, les deux bateaux-lavoirs sont entreposés sur un terrain municipal. En 2011, la Ville charge le cabinet d'architecture navale Seine Design d'établir un diagnostic sanitaire du Saint-Julien puis de conduire sa restauration. Au vu des conclusions de l'étude et conformément aux prescriptions de la Conservation Régionale des Monuments Historiques, il est décidé de restaurer le bateau de manière à lui redonner son aspect le plus proche de son état d'origine. Malgré l'absence de plans de référence, la cale est répliquée au moyen de techniques traditionnelles par le chantier brestois du Guip et la superstructure est rénovée dans le respect de son authenticité historique. Un nouveau système d'amarrage ne fragilisant pas l'architecture du bateau et ne nécessitant pas d'intervention humaine est posé. Des passerelles métalliques s'adaptant

UN MUSÉE DE SITE POUR TOUS

La réouverture au public du Saint-Julien s'est accompagnée de la création d'un nouveau parcours muséographique et de la mise en place d'une borne interactive offrant historique, restitutions en image de synthèse 3D, visites virtuelles et archives numériques. Ce dispositif vient d'abord compléter les modes traditionnels de médiation : panneaux d'interprétation, cartels, film d'époque et visites guidées. Ensuite, en tant que mesure compensatoire, il est destiné à permettre l'accessibilité culturelle du bateau aux personnes à mobilité réduite. Des tablettes permettant d'enrichir la découverte sont également mises à la disposition des visiteurs. La labellisation « Tourisme et Handicap » sera l'étape finale dans l'accès à tous du bateau-lavoir. Une maquette tactile en écorché spécialement conçue pour le public en situation de handicap visuel a d'ores et déjà été réalisée.



AVENUE DE MAYENNE

AVENUE CHANTY

BOULEVARD DES TRAPPISTES

RUE

AVENUE DE TOURNAI

4

5

1

2

3

6

LA DISPOSITION DES BATEAUX-LAVOIRS EN 1904

LES DEUX TYPES DE BATEAU-LAVOIR

- Bateaux-lavoirs à un niveau
- Bateaux-lavoirs à étage

LES MONUMENTS REPÈRES

- 1 Le Vieux-Château
- 2 Le jardin de la Perrine
- 3 La chapelle Saint-Julien
- 4 La promenade de Changé (actuel square de Boston)
- 5 Le viaduc
- 6 La basilique Notre-Dame d'Avesnières



**Les bateaux-lavoirs de la promenade
de Changé en 1904,**
carte postale ancienne

« IL FAUT AVOIR TUÉ PÈRE ET MÈRE POUR FAIRE CE BOULOT LÀ. »

Propos de laveuse

Adresse du Saint-Julien

quai Paul-Boudet
53000 LAVAL

Laissez-vous conter Laval, Ville d'Art et d'Histoire ...

en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la culture. Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes de Laval et vous donne des clefs de lecture pour comprendre l'échelle d'une place, le développement de la ville au fil de ses quartiers. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Laval appartient au réseau national des Villes et Pays d'Art et d'Histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'Art et d'Histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine, ainsi que la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à

l'architecture du 21e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 184 villes et pays offre son savoir-faire sur toute la France.

À proximité

Coëvrons-Mayenne, Angers, Le Mans, Rennes, Vitré, Fougères, Saumur, Nantes, Guérande, Dinan, Fontenay-le-Comte, la Vallée du Loir, le Vignoble nantais et le Perche Sarthois bénéficient également de l'appellation Villes et Pays d'Art et d'Histoire.

Renseignements

Service Patrimoine – Ville de Laval
Maison du Grand Veneur
14 rue des Orfèvres
53 000 Laval
Tel : 02 53 74 12 50
www.patrimoine.laval.fr

Textes

Sylvie Garnavault

Maquette et impression

Imprimerie municipale, ville de Laval d'après la charte graphique de DES SIGNES

Crédits

Couverture : Photo Ville de Laval
Doc. 1 page 2 : Coll. Service Patrimoine / Ville de Laval
Doc. 1 page 4 : Coll. musée / Ville de Laval
Doc. 2 page 4 : Photo Dominique Éraud
Doc. 3 page 4 : Dessin Bureau d'Étude Bâtiment / Ville de Laval
Doc. 1 page 6 : Coll. Service Patrimoine / Ville de Laval
Doc. 2 page 6 : Photo Dominique Éraud
Doc. 3 page 6 : Photo Dominique Éraud
Doc. 4 page 7 : Photo Ville de Laval
Doc. 5 page 7 : Photo Dominique Éraud
Doc. 1 page 8 : Photo Dominique Éraud
Doc. 2 page 8 : Photo Ville de Laval
Doc. 3 page 9 : Photo Ville de Laval
Plan page 10 : Dessin Service Urbanisme / Ville de Laval
Doc. page 11 : Coll. Service Patrimoine / Ville de Laval

Prix

2 euros

