La Vire canalisée

De l'eau, des bateaux, de la chaux… et des veaux

Recette du XIXe siècle
qui a produit le bocage Virois
comme nous le connaissons aujourd'hui

© 2010 Christopher Long <www.christopherlong.co.uk>

LA VIRE

La Vire : du Latin *'Aquaria'*.

Longueur : de St Martin de Chaulieu (303 m. d'altitude) à la Baie de Veys : 118 km

Basin : 1,170 km^2 (3,080 km^2 avec ses tributaires).

Débit : 6 m^3 / second (max. 100).

On croit que, au moins depuis le Moyen Âge et en moments pluvieux, la plupart de la Vire jusqu'à Pont-Farcy était navigable par des petits bateaux. Des *'gabarres'*, traînées par des équipes d'hommes, ont livré à St Lô du granite et autres pierres depuis longtemps. St Lô était également réapprovisionnée lors de la Guerre de Cent Ans grâce au fleuve.

Le Canal

1839 : Ouverture du canal ‘Vire et Taute’ près de Carentan.

1841 : Le projet de la canalisation du fleuve entre St Lô et Vire n’about it pas. Il aurait été question de 38 écluses et 12 ports.

1845 : Feu vert pour le canal St Fromond / Pont-Farcy. Il va falloir 19 écluses.

1846 : Le gouvernement verse 2 600 000 francs à la société ‘Canaux de la Manche’.

1859 : Accord officiel pour l’étape Tessy / Pont-Farcy (6 880 mètres de canalisation). Avant l’arrivée du canal, quatorze barrages ‘en pente’ sont déjà en place (la plupart liés aux vieux moulins) dont sept seront utilisés par le canal, comme celui de Pont-Farcy. Encore sept seront nécessaires comme celui de Fourneaux. On peut les apercevoir facilement : ils ont une forme verticale. Cinq autres barrages étaient construits mais sans but industriel.

1835-39 : Construction des écluses de Claies de Vire, Maupas and St Lô.

1846 : Construction de l’écluse de Porribet.

1848-61 : Construction des écluses de Rocreuil (Agneaux), Condol, Gourfaleur, Marcellière-sur-Vire, Aubigny, Condé-sur-Vire, Roque, Moulin Hébert, Chapelle-sur-Vire (Troisgots), Fervaches, Bouttemont (Tessy), Fourneaux, et les deux à Pont-Farcy (Val and Pleines-Oeuvres).

1861 : La construction du canal est finie. La plupart des cargaisons consistent de la chaux agricole et d’une espèce de sable de mer utilisé comme engrais. En revanche le Bocage renvoie du granite, de la pierre de toutes sortes et du bois.

L'écluse de La Chapelle sur Vire

De St Fromond jusqu'à Pont-Farcy le canal suit presque parfaitement le cours d'eau de la Vire, quelques grandes courbes à part.

Mais il fallait quand même construire 19 écluses pour 'monter la pente'.

Nous allons commencer notre trajet vers Pont-Farcy ici à La Chapelle-sur-Vire.

Très tôt après la construction du canal, un chemin de fer était construit qui tenait la rive gauche du canal entre St Lô et Tessy. Depuis Tessy, les trains continuaient jusqu'à la gare de Gouvets.

Ici nous voyons quelques traces de la gare à La Chapelle-sur-Vire.

Bouttemont chemin de halage et chemin de fer

Ici nous voyons la Vire canalisée entre La Chapelle-sur-Vire et le Moulin de Fervaches (en bas).

Le chemin de halage est visible sur la rive gauche.

La trace du chemin de fer reste également visible à gauche, maintenant à moitié perdu dans les champs.

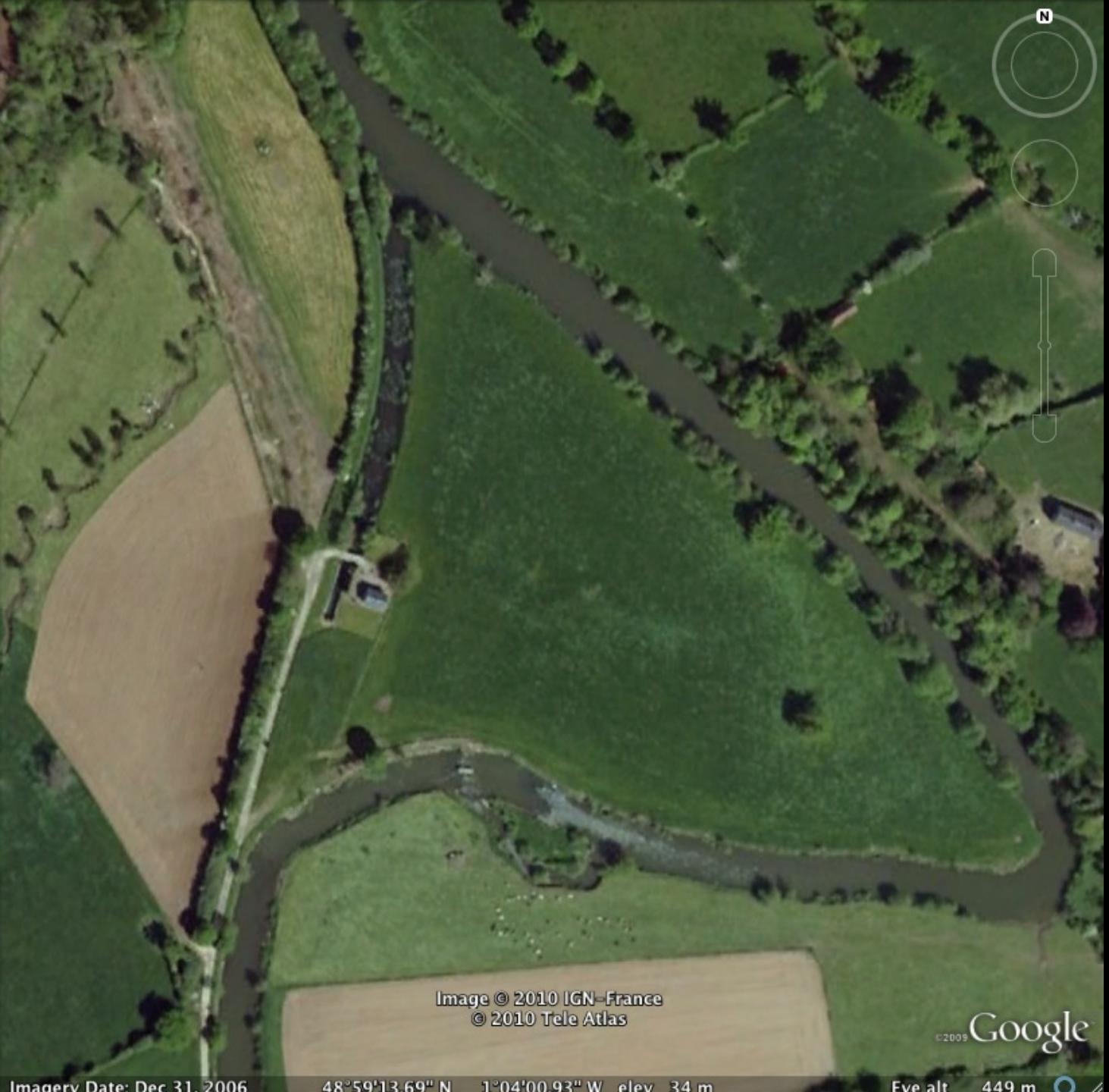
Le Moulin de Fervaches HL

L'écluse de Bouttemont Fervaches / Domjean

Pour éviter le moulin de Fervaches et son barrage sur la Vire, le canal passe à côté dans la commune voisine de Donjean.

Au centre de l'image on voit une grande courbe. Les constructeurs du canal choisissent de profiter de cette courbe pour créer l'écluse de Bouttement.

À noter : la convergence du chemin de halage et le chemin de fer.



L'écluse de Bouttemont Fervaches / Domjean

L'écluse de Bouttemont reste parmi les mieux conservée sur toute la Vire.

Quasiment tout l'ensemble reste intact, ce qui nous donne une vision parfaite de la vie des éclusiers et des navigateurs.

Malheureusement la partie du canal au sud de l'écluse à été bouché.

A noter : les vestiges d'une passerelle sur le fleuve lui-même qui autrefois donnait accès à l'herbage.

A voir : pourquoi il y a de l'eau turbulente juste après la passerelle. Est-ce qu'il y avait une barrage de quelque sorte à cet endroit ?

L'écluse de Bouttemont 1

L’écluse de Bouttemont 2

L’écluse de Bouttemont 3

Ecluse de Bouttemont 4

L'écluse de Bouttemont 5

L’écluse de Bouttemont 6

Un Garde de Navigation était responsable des éclusiers et des équipes d’ouvriers qui s’occupaient de l’entretien du canal. Les éclusiers également aidaient à l’entretien des écluses.

Les éclusiers vivaient dans des maisons uniformes (construites en pierre sous une toiture en ardoises). Ils étaient responsables des vannes qui réglaient le niveau d’eau et du fonctionnement des vannes d’écluse. Ils étaient payés 30 centimes par bateau pendant la journée (40 centimes la nuit).

Les éclusiers de Pont-Farcy, St Lô et Porribet faisaient un relevé de pluie à 9h:00 chaque jour. Chaque mois les chiffres étaient renvoyées par télégramme à l’intendant régional à St Lô.

(Relevé pluvial à Pont-Farcy en 1904 : 1 193 mm; en 1905 : 1 233 mm).

L’écluse de Bouttemont 7

En 1904 le canal était entièrement réaménagé de Saint-Fromond à Pont-Farcy.

La date ‘1904’ et visible sur beaucoup des éléments du réseau.

Peut-être que ce amélioration avait été provoquée par la concurrence posée par les chemins de fer…

… mais quoi qu’il en soit, la suite de la guerre entre le canal et les lignes ferroviaires n’était plus en question.

L'écluse de Bouttemont 8

L’écluse de Bouttemont 9
Les chemins de fer (à gauche)
et de halage (à droite)

L’écluse de Bouttemont 10
Vestiges de la passerelle visibles à droite

L'écluse de Tessy sur Vire

A Tessy le schéma de l'écluse est toujours très visible, même si un hydro-électrique a pris la place des 'gabarres' et des 'chalands'.

C'est ici que le chemin de fer quitte le bord du fleuve. Le terminus de Tessy est carrément au centre de la ville.

Les agriculteurs du secteur de Gouvets se trouvent liés à Tessy par un petit train de campagne.

A noter : Si Pont-Farcy n'est jamais devenu une ville industrialisée c'est parce que la ville n'était pas lié au réseau ferroviaire. Il se peut que les habitants de Pont-Farcy, au XIX^{è} siècle, croyaient que leur grand port comptait pour plus qu'une gare.

En fin de conte, ce sont les gares qui gagneront la guerre.

L’écluse de Tessy sur Vire en 1915

Le Lavoir du Moulin de Tessy-sur-Vire en 1906

Le Vieux Moulin de Tessy-sur-Vire (en 1906?)

Le Moulin à Gouvets CL

CARTE POSTALE

Correspondance

Cher Ami

Adresse

Je vous envoie ces deux mots pour vous dire que je ne pourrai pas aller vous voir aujourd'hui ou que j'ai été au médecin hier et ma défendu de me lever je ferai mon possible pour aller vous voir dimanche prochain ci de la part de votre gros qui vous souhaite le bonjour et une bonté Vini Dallen

L'écluse de Fourneaux et barrage

Encore une fois les constructeurs du canal profite d'une grande courbe dans la Vire pour la création d'une écluse.

Et comme ailleurs le barrage, muni de vannes, redirige l'eau vers l'écluse.

Il faut, bien sûr, poser des passerelles pour que les habitants de Pont-Farcy et de Fourneaux puissent circuler…

… mais les passerelles servaient aussi aux navigateurs et leurs chevaux. Obligatoirement un chemin de halage doit exister sur l'extérieur d'une courbe… pensez-y !

Donc, chaque fois que le chemin de halage change de côté, les navigateurs et leur chevaux change de côté aussi.

Écluse de Fourneaux

Ici nous voyons le chemin de halage qui arrive à l'écluse de Fourneaux sur la rive droite (au-dessus à droite).

D'ici Tessy sur Vire il existe une légère courbe vers la droite.

Alors, le chemin de halage change de côté (rive gauche).

Les navigateurs et leurs chevaux doivent traverser les deux passerelles pour se trouver du bon côté du canal.

On espère… on imagine… qu'aux moments comme ceux-ci, les pauvres éclusiers étaient quand même accueillants… un petit verre pour les mecs… un petit verre pour la route… un petit verre pour le cheval… un petit verre pour la « gabarre »… et tout cela pour graisser les roues des vannes, bien sûr…

La passerelle de Fourneaux vue du côté de Pont-Farcy HL

Barrage vertical construit pour le canal à Fourneaux CL

L'écluse de Pleines-Oeuvres

Nous venons de quitter Fourneaux et maintenant nous nous trouvons à l'écluse de Pleines-Oeuvres (l'une des deux).

Ici le chemin de halage et toujours sur la rive droite de la Vire même si on a de mal à le percevoir.

Malheureusement nous n'avons plus le droit de l'emprunter… une propriété ou un propriétaire « privée »…

Ici, bien sûr, il y avait encore une passerelle liée à la route par un chemin dont on voit les vestiges toujours. En 2010 quelques grosses pierres restaient toujours dans le champ.

A noter : Est-ce que la route (dite « neuve », à la gauche dans cette image) n'aurait pas fait un lien entre Pont-Farcy et Pleines-Oeuvres par la passerelle construite en 1861 ?

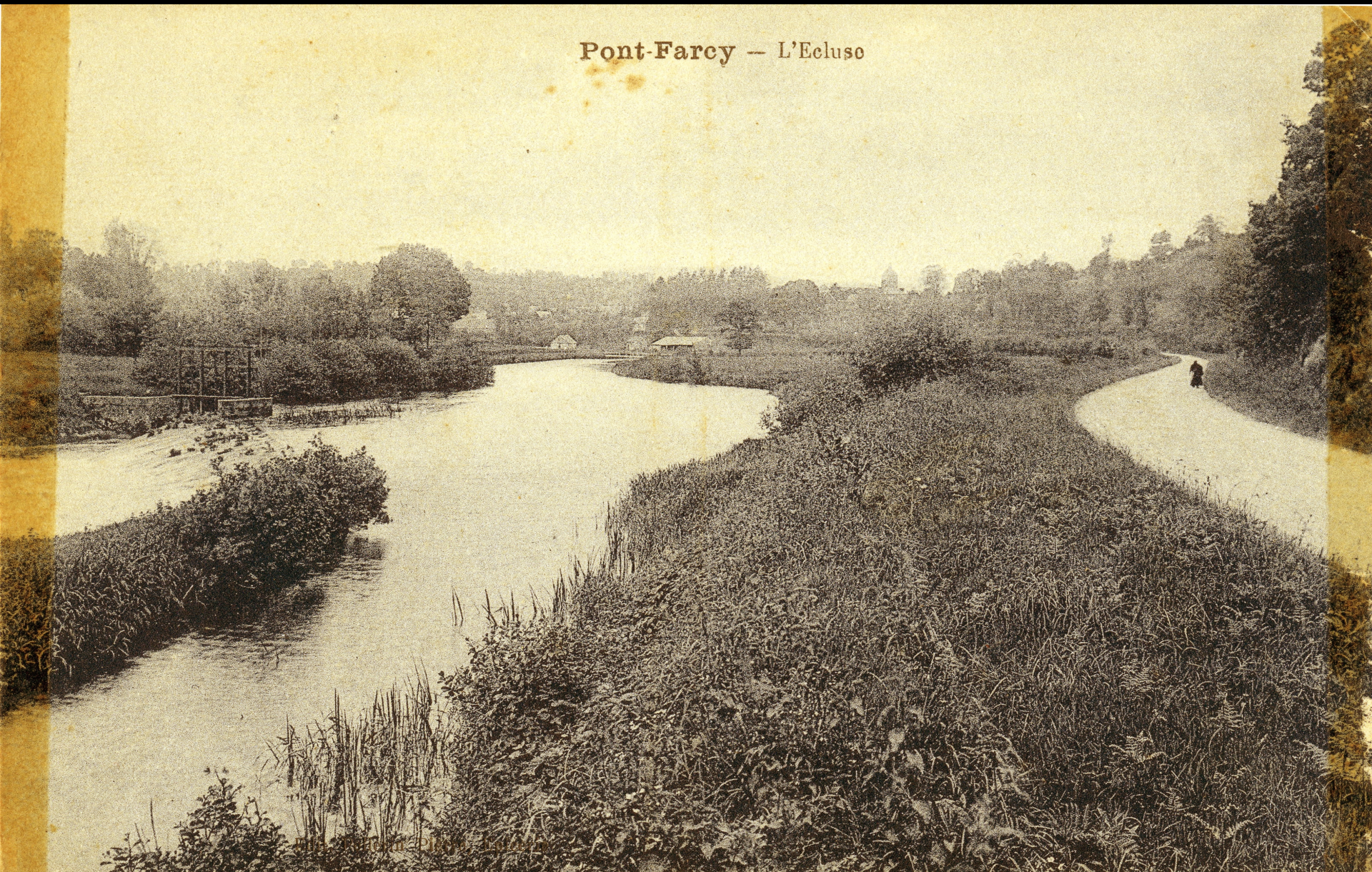
L'écluse de Pleines-Oeuvres à Pont-Farcy (et barrage)

Voici qu'on se trouve toujours sur la frontière entre la commune de Pont-Farcy (à gauche) et celle de Pleines-Oeuvres (à droite).

Encore une fois l'écluse est maintenant munie d'une hydro-électrique. Même si la fourniture de l'écluse a été casée, l'ensemble, avec la maison de l'éclusier) reste assez bien préservé.

A gauche on peut apercevoir le barrage qui existait bien avant l'arrivée du canal et qui fournissait l'eau au Moulin Sous-le Bois (toujours visible sur la route de Tessy. Le bief est maintenant bouché même si on en peut toujours discerner quelques traces.

Le barrage du moulin Sous-le-Bois, Pont-Farcy JD



Le Moulin Sous-le-Bois, Pont-Farcy JD

Le Moulin Sous-le-Bois Pont-Farcy en 1919 CL

PONTFARCY (Calvados) — Le Moulin de Sous-le-Bois

Pleines Œuvres le 22 Avril 19

CARTE POSTALE

CORRESPONDANCE

Cher Cousin

J'espère que tu es toujours en bonne santé. Dans ce qui nous la santé est toujours très bonne, nous sommes arrivés de samedi soir maman bien fatiguée de ce fait connaissance d'une gentille Bavaroise je pense que oui car tu n'as pas l'air pressé de venir en permission, tu aurais bien pu venir pendant que le temps est sec mais froid.

ADRESSE

nous sommes mais tu ne veux pas quitter la faulcin il faudra pourtant te décider puisque tu dis dans ta lettre d'aujourd'hui qu'il n'y en a plus que 3 à passer avant toi je te prête deux mots seulement pour la cousine je t'écrirai jeudi. Toute la famille est en bonne santé pour le moment on est en train de faire les pommes de terre c'est indigne à arranger

Bonjour bonne santé à tes parents qui t'embrasse de tout cœur

M Quemin

Barrage de Porribet HL

Les barrages construits exprès pour le canal ont une forme verticale…

Le barrage du Moulin Sous-le-Bois Pont-Farcy HL
… tandis que les barrages antérieurs à la construction du canal sont en ‘pente’.

L’écluse de Pleines-Oeuvres, près de Pont-Farcy,
en face du barrage du Moulin Sous-le-Bois HL

Alfred Lecanu éclusier de Pleines-Oeuvres Pont-Farcy HL

Au début du XXe siècle l'éclusier de Pleines-Oeuves / Pont-Farcy s'appelait Alfred Lecanu.

Ici nous le voyons avec sa famille. Son fils Louis (né 1893) est en permission du front et porte l'uniforme d'un soldat de la Grande Guerre.

Devant la porte de la maison éclusière on aperçoit une dame (une servante ?) qui elle aussi voulait faire part de la photo.

Le tenue d'Alfred et sa famille montre bien l'importance de son métier et de sa position dans la commune.

Alfred Lecanu, éclusier de Pleines-Oeuvres / Pont-Farcy, et sa famille.
Debout au centre, son fils Louis (né 1893), soldat de la Grande Guerre HL

1997 Hydro électrique à l'écluse de Pleines-Oeuvres, Pont-Farcy HL

Le port de Pont-Farcy

A partir de 1861, le port de Pont-Farcy fait la fortune de la commune – au moins pendant à peu près 50 ans.

Le port devient, dans le nord du Bocage virois, un des plus grands lieux de distribution de la chaux. Par ailleurs les carrières au bord de la Vire profitent grandement de ce moyen de transport peu cher.

Mais c'est la chaux qui permet la plus grande révolution agricole jamais connue le Bocage virois.

Grâce à cette chaux on pouvait retenir pour la première fois des vaches en concentration. Tout d'un coup les céréales prennent deuxième place après les vaches.

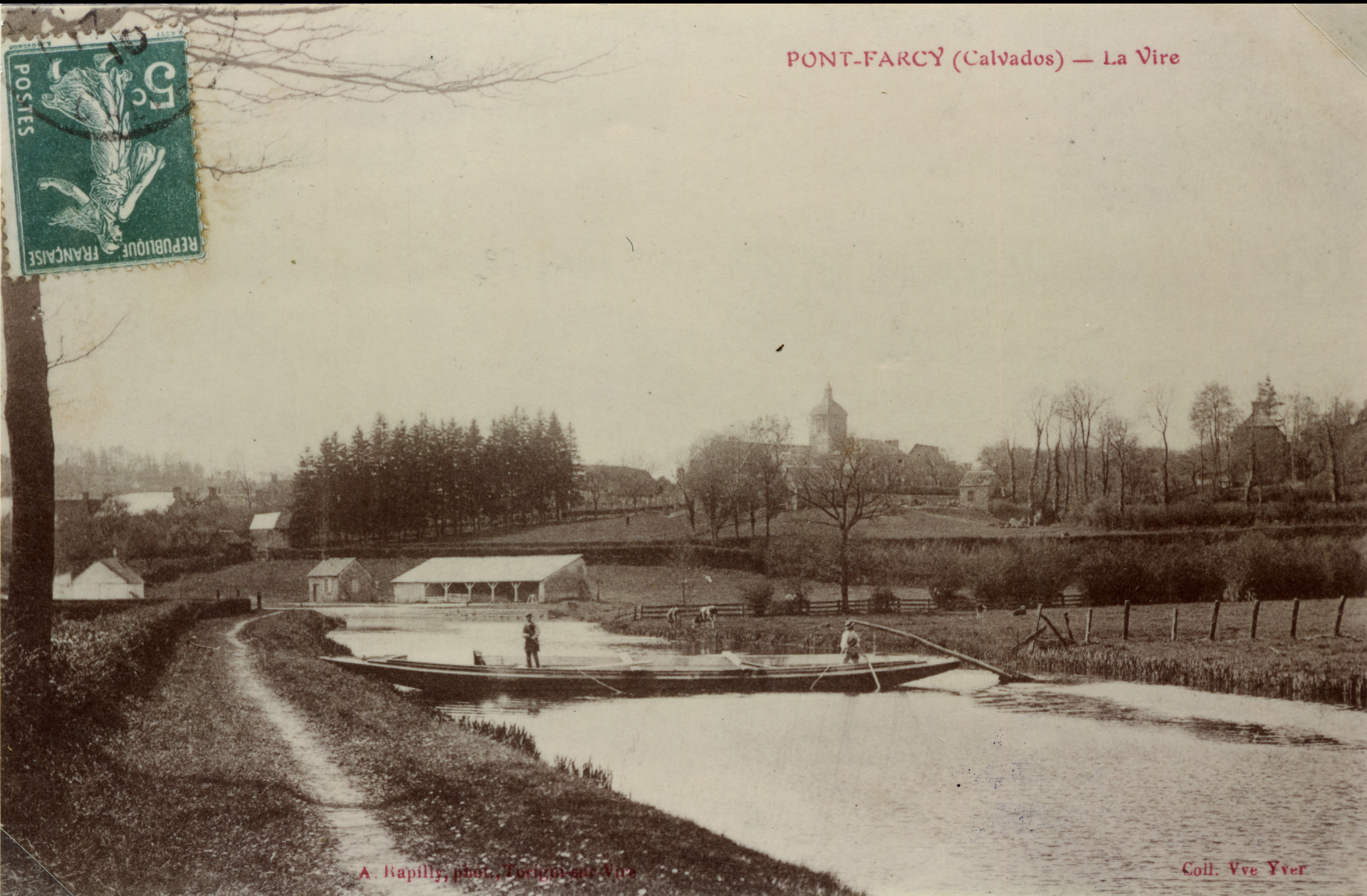
La beurre, des fromages et de la viande peuvent être envoyé directement à Paris et ailleurs dans quelques heures, grâce aux nouveaux chemins de fer.

L'âge du 'marketing' et des 'labels' des 'vieux fromages traditionnels' est né aussi !

Malheureusement ce sont ces mêmes chemins de fer qui vont livrer la chaux et enfin gagner la guerre. Pauvre Pont-Farcy !

Le port et la chaux

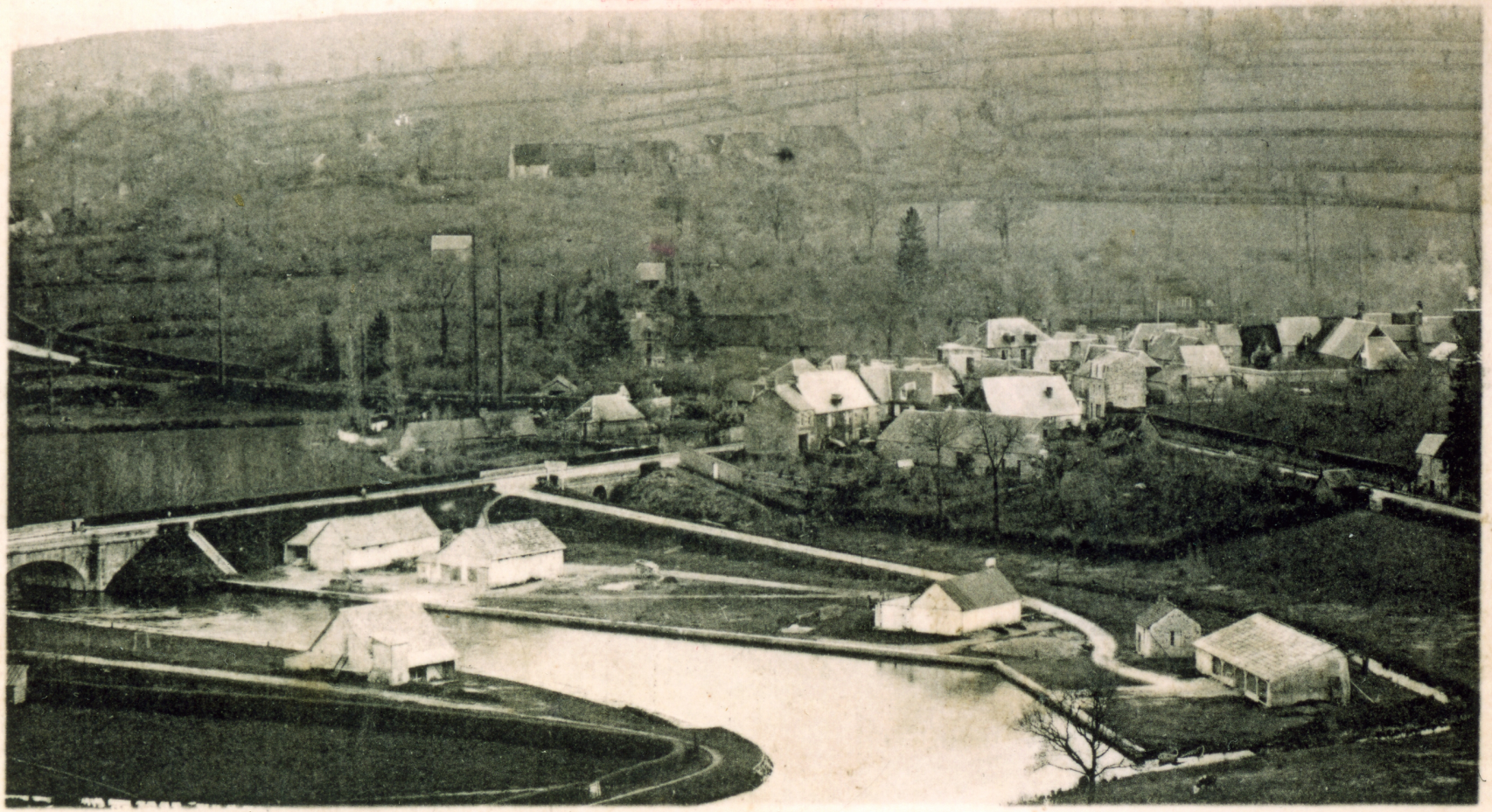
La Vire Pont-Farcy (en 1910 ?) HL



La vallée en 1910 vue des Costils Pont-Farcy HL

La Vire à Pont-Farcy HL

Les Bords de la Vire

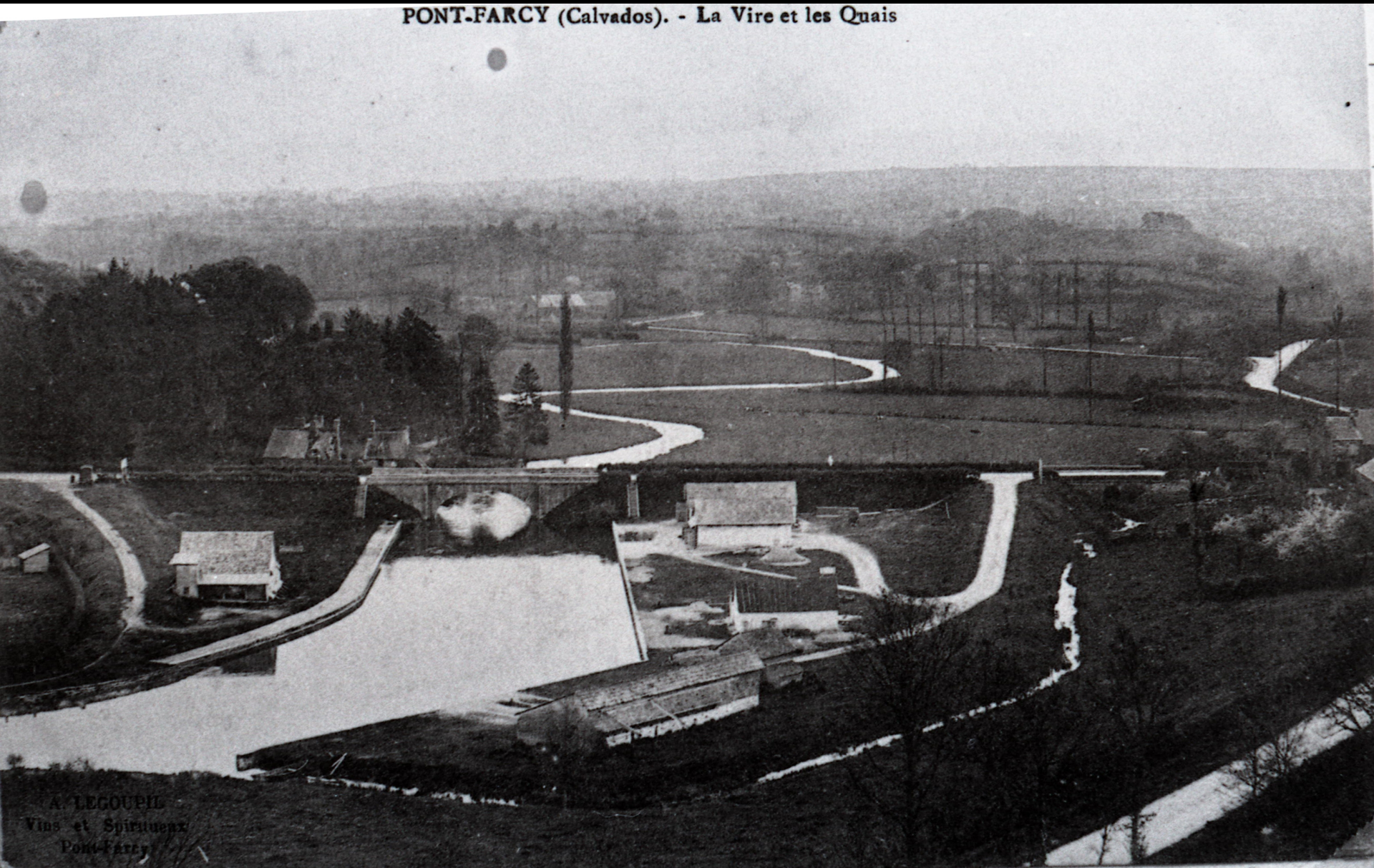


La Vire à Pont Farcy

Lib. H. Ermice, Vire

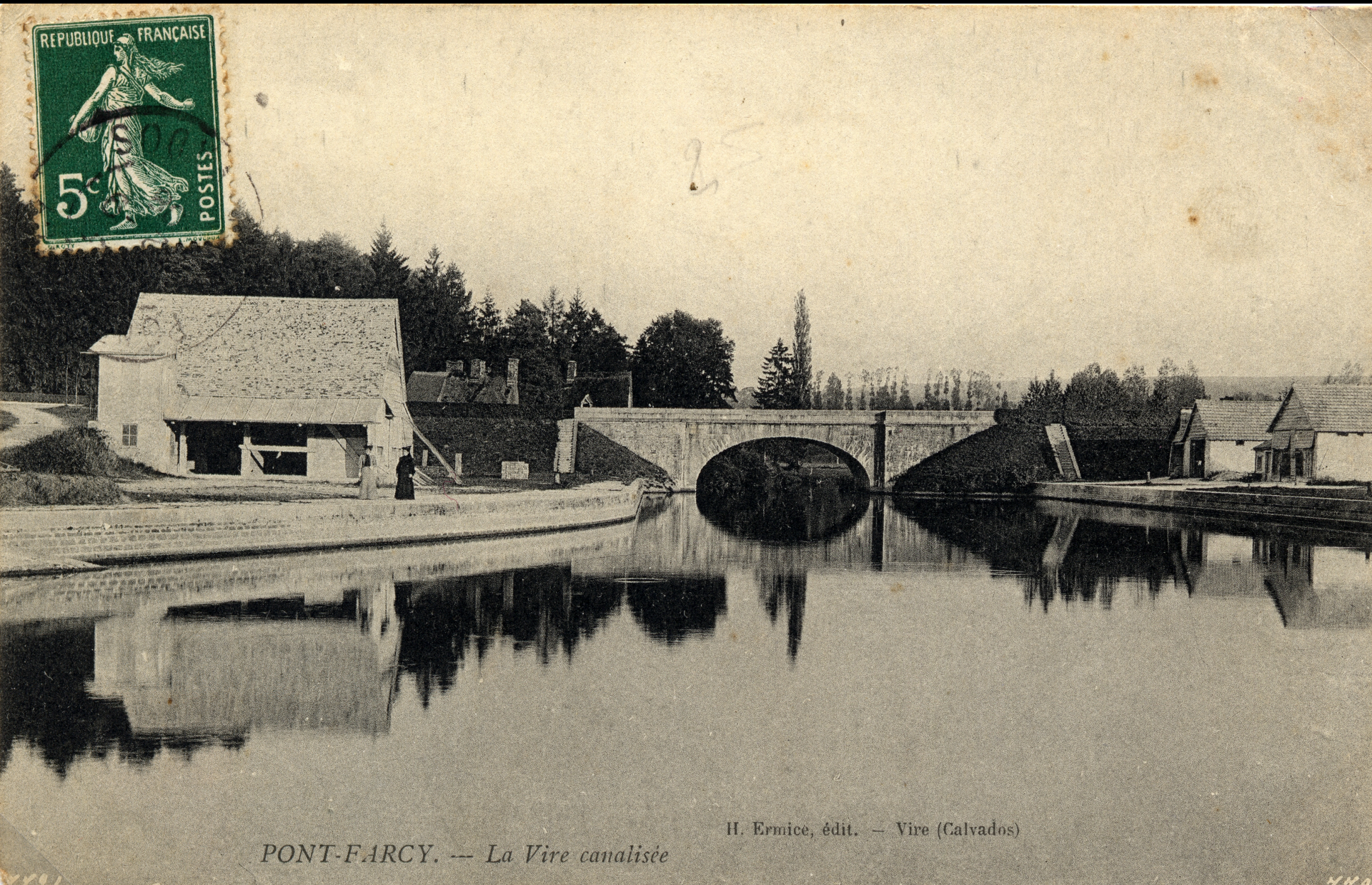
Le Port Pont-Farcy HL

La Vire et les quais, Pont-Farcy JD



Bannes et banneaux sur la terre-plein, Pont-Farcy HL

La Vire canalisée Pont-Farcy HL



Le Canal Pont-Farcy en 1918

Pleines-Oeuvres le 9 Mai 1918

CARTE POSTALE

CORRESPONDANCE ADRESSE

Cher frère
depuis samedi je n'ai pas reçu de nouvelles
mais j'espère que tu es toujours en bonne
santé. Je t'ai envoyé une lettre dimanche
j'espère que tu l'as reçue. Petit Bert va
mieux il retourne à l'école il se nourrit à
présent. Hier et aujourd'hui il fait bon mais
les autres jours il a tombé de l'eau à verse
c'est beau temps pour l'herbe il y en aura
cet année. Cher frère tache de revenir nous
voir au plus vite. Je te souhaite le bonjour et

Le Canal Pont-Farcy HL

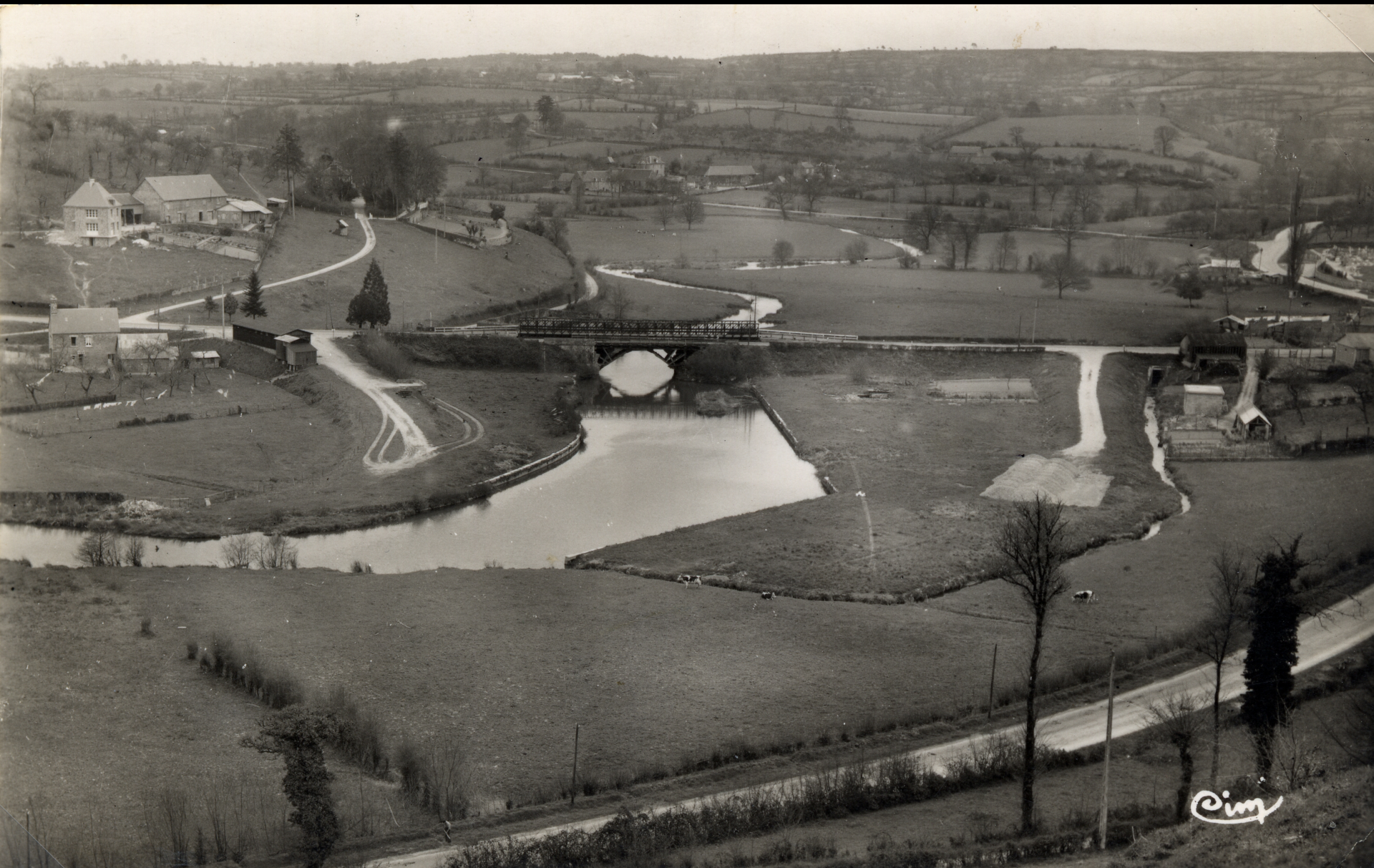
L. F. éditeur, Vire

PONTFARCY (Calvados) — Le Canal

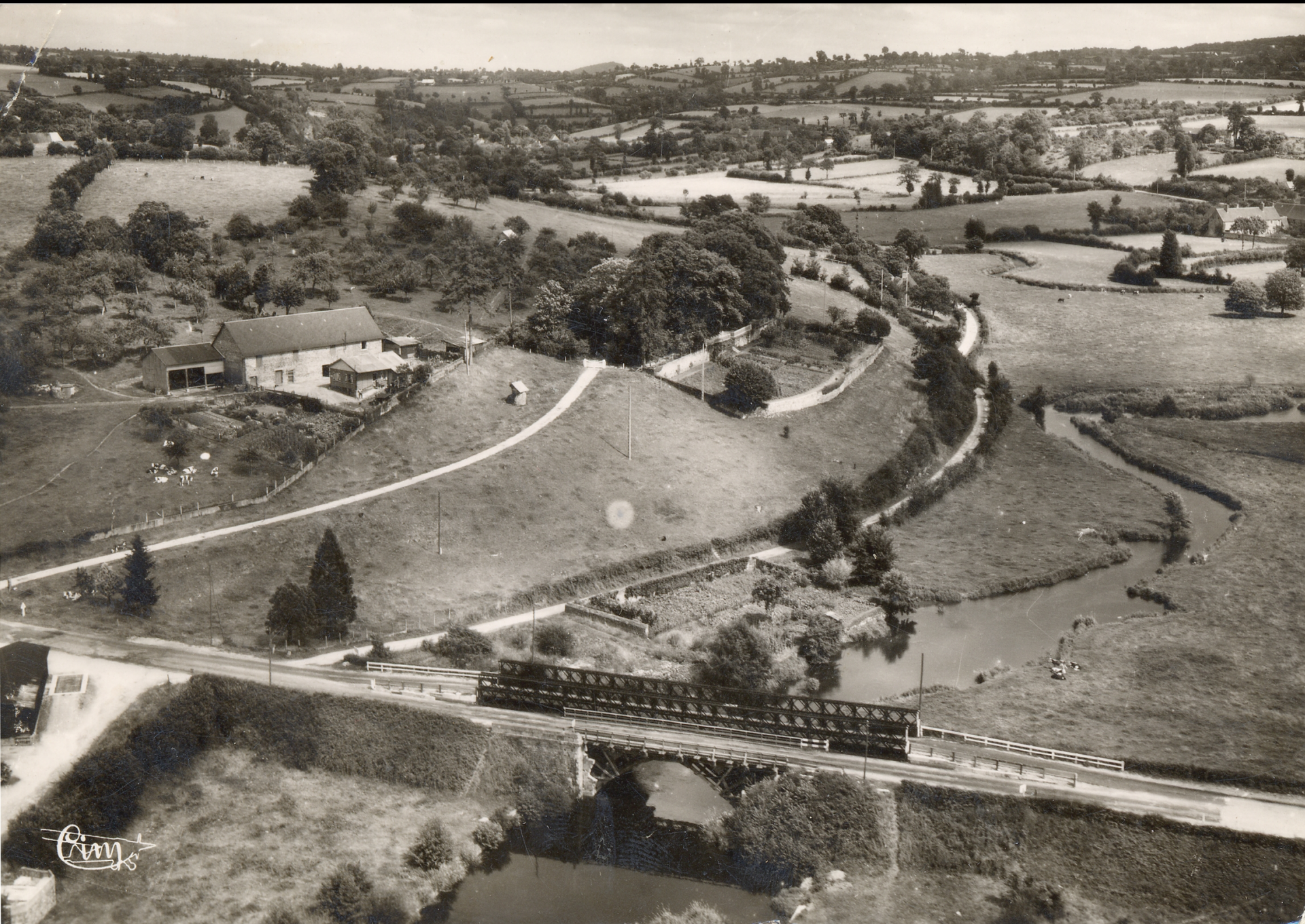
20 —

Le Canal Pont-Farcy HL

Le Port et Pont Bailey provisoire en 1950, Pont-Farcy HL



Le Port et Pont Bailey provisoire en 1950, Pont-Farcy HL



Trade on the Canal

Canal barges from Porribet to Pont-Farcy were towed by horses and land-owners were required to provide a 24-foot wide towpath (7.8 metres) for horses. One horse could pull an 18 tonne ‘gabarre’ while two (sometimes three) pulled a 25-45 tonne ‘chaland’.

On 20 July 1852 a passenger transport service was briefly available between St Lô and Carentan. The barges, with both first and second class cabins, were capable of carrying 60 people and a small commercial cargo. They were towed by two horses (changed three times along the way). The project was not popular and was abandoned less than three months later when a barge was wrecked during a flood.

42 per cent of materials transported were for improving agricultural land: chalk, lime and sea-sand). 56 per cent was building materials (sand, gravel, rough-stone, rubble, building stone, bricks and tiles); 2 per cent was ‘other merchandise’.

Sea-sand was collected at the Vire estuary and sent straight up the river. A rich white lime was produced at Bahais, Cavigny and Roque-Geneste (La Mauffe) downstream of Pont-Hébert, first by the 175 workers of the Société des Canaux de la Manche and from 1860 by the Compagnie Chaufournière de l’Ouest.

‘Barges’ on the Vire canal between 1896 and 1905 were of two types. Forty-five ‘gabarres’ had pointed ends and were best suited to estuaries and larger rivers. They were 17.5 metres long, 3.55 metres wide, with a capacity of 18 cu. Metres (18 tonnes). There were also nine flat-bottomed ‘chalands’ on the Vire, with no decking, useful on shallow rivers and in harbours. Four of these were 18.5 metres long, 3.8 metres wide and capable of carrying 40 cu. metres (25 tonnes). Another five ‘chalands’ were 18.6 metres long, 3.95 metres wide and carried up to 55 cu. metres (45 tonnes). All of them travelled at an average of 4 km/hr downsteam (loaded) and 3 km/hr (loaded) upstream. Unloaded they made an extra 1 km/hr in either direction.

The port at Pont-Farcy, like the other eight on the Vire, belonged to the State and had 150 metres of quay on just under half a hectare of land. The Pleines-Oeuvres quay opposite was 100 metres long on about one fifth of a hectare. The port traders sold sea-sand and lime to local farmers who collected it in hampers to be spread on ploughed land.

Although the port at Pont-Farcy was still quite busy in 1908, by 1926 the canalised Vire was officially demoted to a non-navigable river since improved roads, road transport and railways had almost entirely taken away its business. But the greatest blow was that chemical fertilisers had replaced the traditional sea-sand.

The canal was probably most active around 1880 with the number of barges reaching 103 by 1896. But its decline was already beginning. The barges carried 93,000 tonnes in 1881 but only 53,000 tonnes by 1905 (57 per cent of which was lime and sea-sand). The steep decline in trade continued: 4,400 tonnes in 1920 and only 2,050 tonnes by 1927.

By the end of the C19th local railways were taking business away from the canals. One of these was the line that ran from St Lô to Gouvets via La Chapelle-sur-Vire and Tessy-sur-Vire. It ran parallel with the canal for much of its length. Other local lines were those that radiated out from Vire which itself was supplied by the main line from Caen and which crossed Eiffel’s dramatic pont de la Souleuvre.

Jean-Baptiste Lefèvre

L'un des derniers négociants du port, devant sa maison sur la route de Tessy, Pont-Farcy HL.

Le port de Pont-Farcy appartenait à l'État. Il consistait de 150 mètres de quais sur une surface de presque un demi hectare.

Côté Pleines-Oeuvres, la quai était long de 100 mètres sur une surface d'une cinquième d'un hectare.

Les négociants du port faisait leur fortune surtout grâce à la chaux agricole. Cette chaux permettait l'élevage des vaches en concentration sans pourrir la terre. Pont-Farcy est devenue un point de distribution de la chaux et du sable de mer jusqu'à la Grande Guerre.

En 1908 le port restait encore assez actif. Mais en 1926 la Vire est redevenue officiellement 'non navigable'.

A cause des bonnes routes, des camions plus puissants et surtout l'efficacité des chemins de fer, le port de Pont-Farcy se trouvait dépassé. On allait chercher sa chaux à la gare où des engrais avaient pris la place du sable de mer.

Les quais en 1913 Pont-Farcy HL

Ancien four à chaux
Saint-Fromand, La Vire HL

La chaux, peu cher et en grandes quantités, arrive dans le Bocage virois avec l'arrivée du canal et des chemins de fer à partir de 1850 et surtout après 1861.

C'est à ce moment aussi que le Bocage est transformé. Les moutons restent sur les surfaces vallonnées mais les champs de céréales commencent donner place aux vaches. Les agriculteurs avaient toujours besoin des blés pour alimenter leur bétail mais le valeur des produits laitiers étaient plus rentable et plus fiable.

Cette nouvelle richesse permets au agriculteurs d'acheter des chevaux qui prennent la place des vaches ou boeufs de trait.

Si on cherche le moment clé dans cette histoire c'est le jour, en 1859, quand deux gros industrialistes, Alfred Mosselmann et Alexandre André Boucard, deviennent non seulement les propriétaires des mines de chaux mais du moyen de sa distribution. Tout simplement ils achètent le Canal de la Vire.

Ca provoque la plus grande révolution agricole du Bocage virois – avant, bien sûr, l'arrivée des tracteurs exactement 100 plus tard !

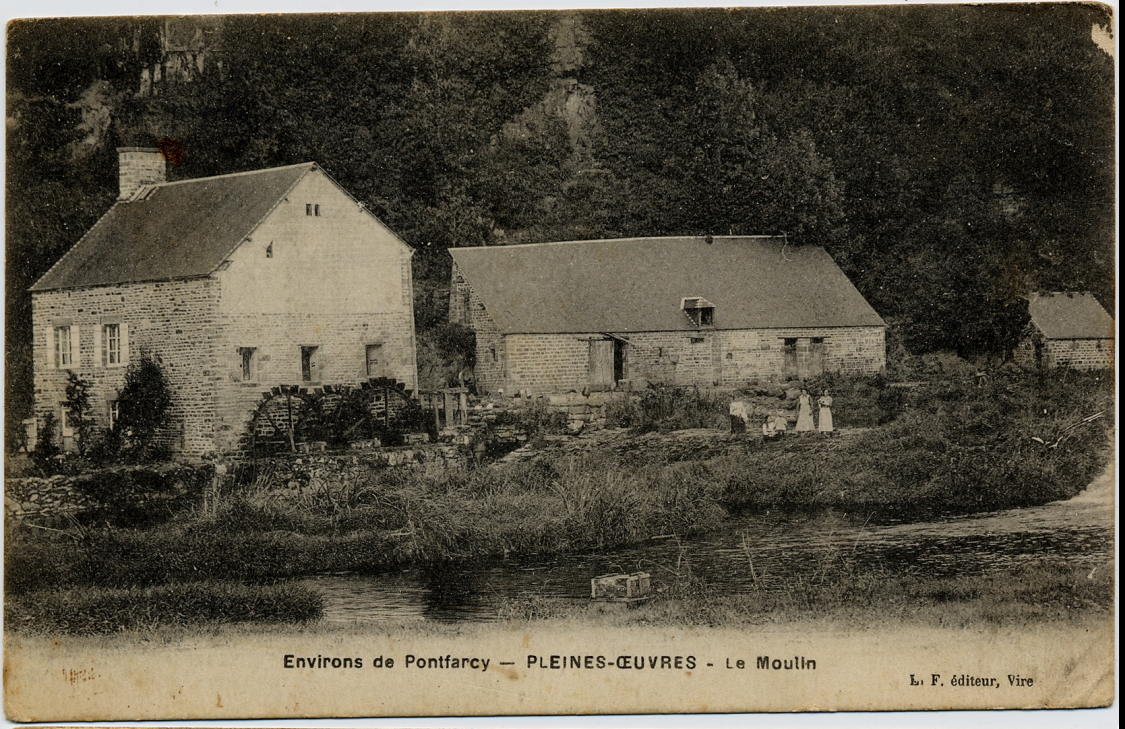
« La chaux enrichit le père et ruine le fils,
Qui chaule sans fumer se ruine sans y penser. »

Les chevaux

La Meauffe. Fours à chaux de la Roque-Genest HL

Pont et quais de Saint-Fromond HL

Le Moulin de Pleines-Oeuvres CL



CARTE POSTALE

PONT-FARCY 17 50 29 - 1 - 19 CALVADOS

CORRESPONDANCE

Mon vieux Coquin
je t'envois bien
Bonjour de Pleines Oeuvres
je pense que tu
as bien bu a ton
mariage. Bonjour a
ces messieurs Fourmois
Ton Coquin
C. D. S.t E.

ADRESSE

Mon Alfred Quemin
24 d.t Infanterie
36 Compagnie 1re Section
Secteur Postal
187

Les vaches transforment la vie quotidienne, le paysage et l'architecture agricole

Il serait difficile d'exagérer les conséquences importantes liées à l'arrivée de la chaux, transportée peu cher par des péniches et puis les chemins de fer, jusqu'au grands points de distribution comme celui de Pont-Farcy.

Cette chaux a mené directement à une révolution agricole mondialement reconnue. Où il n'y avait que des céréales et des moutons, tout d'un coup arrivent une industrie laitière. Même le mot 'Normandie' évoque partout dans le monde une vision d'une très vieille tradition de beurre et de fromage.

Mais les 'vieilles' marques de nos beurres et de nos fromages, si évocatrices, si nostalgiques, sont en fait des créations d'un 'marketing' très raffiné du XIXe siècle. L'image de la bonne vieille fermière en train de traire ses vaches vêtue en costume normande… l'image de la bonne vieille vache normande…

… sauf que même la vache normande est une création de la révolution industrielle qui a donné jour au canal. La vache dite 'Normande' est le résultat d'un croisement fait en à peu près 1850. Une vache rustique du Cotentin est croisée avec un taureau de Durham (en Angleterre) et le résultat croisé encore une fois avec un taureau des Îles normandes. Voilà la vache normande : la viande de Durham, le lait de Jersey et la résistance du Cotentin…

L'arrivée de ces bêtes exotiques explique aussi l'arrivée de nos petits champs d'autrefois. Les champs, entourés de talus et de haies, servaient à concentrer les vaches à une époque qui n'a jamais connue la clôture électrique.

L'arrivée des vaches a surtout transformé l'architecture agricole – comme « la mise au normes » de nos jours est en train de la transformer encore une fois. Avant 1860 nos maisons de ferme consistaient en gros d'une pièce habitable (la maison), une cave, une grange à blé et souvent une bergerie. Tout d'un coup il fallait héberger des vaches exotiques et très rentable… mais comment ?

La bonne vieille paysanne et sa bonne vieille vache normande…
des images idylliques, idéalistes et fausses… des « traditions » inventées
au XIX e siècle et toujours visibles imprimées sur nos boîtes de fromage.

La bonne vieille paysanne et sa bonne vieille vache normande…
Les images idylliques, idéalistes et fausses… de « vieilles traditions » se perpétuaient jusqu'aux années cinquante.

Les vaches transforment le paysage et l'architecture agricole

La forme de corne de mouton se trouvent comme croquis dans les marges des manuscrits du Mont-Saint-Michel et sur une colonne à l'abbaye de Lonlay-Labbaye – et ici à Montabot CL

La Vallée de la Vire, Pont-Farcy
(à noter: le pâturage vallonné et nu, probablement consacré au moutons) JD

5 PONTFARCY — La Vallée de la Vire

Les Planches d’Avenel Pleines-Oeuvres, Pont-Farcy JD
Les pentes ravagées par des troupeaux de moutons

Bâtiment conçu pour les vaches après 1860. Une grange élevée (à gauche) servait comme mangeoire avec quatre ‘baies’ pour les vaches dans l’étable (à droite). Stockage du foin et de la paille dans le grenier au dessus. CL

Grange et étable avec grenier au-dessus. Abri de foin (à gauche) Gouvets CL

La Fosse de Bas Ste-Marie-Outre-L'Eau 1 CL

La Fosse de Bas Ste-Marie-Outre-L'Eau 2 CL
Sans toucher à la maison de ferme XVIII-XIXe, l'étable
et la grange étaient collées au pignon.

La Bouillère Saint Vigor-des-Monts 1 CL

La Bouillère Saint Vigor-des-Monts 2 CL

La Bouillère Saint Vigor-des-Monts 3 CL
Au lieu de faire un rajout à la maison XVIe on a tout
simplement bâtit une étable et une grange à côté

La Motte Vassy 1 CL

La Motte Vassy 2 CL

Chambre seigneuriale au-dessus et boulangerie en dessous… à gauche un escalier en vice donne accès à une grange pour le stockage des blés.

La Motte Vassy 3 CL

La grange pour le stockage des blés, avec cave (et pressoir ?) en dessous

La Motte Vassy 4 CL

Ici la façade derrière l'ancienne grange à blé de la petite seigneurie (XVIè)
a été bricolée avec ouvertures et système de grange et étable lors du XIXe

Aligny Vassy 1 CL

Petite chambre seigneuriale au-dessus à droite, avec lieu de stockage (ou maison ?) en bas.
Les deux sont liés par un escalier qui donne accès également à la grange à blé, au dessus à gauche.

Aligny Vassy 2 CL

Aligny Vassy 3 CL

La vieille maison est abandonnée et, au XIXè siècle on construit à côté une nouvelle maison avec un ensemble d'étable (bouchée) et de grange (bouchée).

La Commanderie Corval Vassy 1 CL

La Commanderie Corval Vassy 2 CL

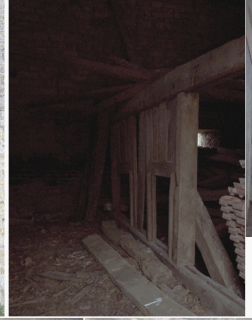
Seigneurie XVe ou XVIe avec granges et étables construites à côté au XIXe

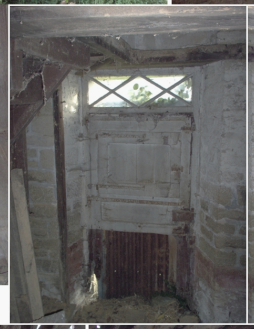
Mallhoué / Pont Bellanger CL

Petite habitation : étable, grange, maison… construite pour la traite de vaches au XIXè

Ste Marie-Outre-l'Eau CL

Étable, grange et maison, construite pour la traite de vaches au XIX^{è}





La Rairie Ste Marie-Outre-l'Eau CL

Étable, grange et maison construite pour la traite de vaches au XIXè

La Lamerie Lassy CL

Étable, grange et maison construite pour la traite de vaches au XIXè

G. Delaune Pleines-Oeuvres

Que faire quand la ferme grandisse ?

On rajoute deux étables et deux granges… et puis une deuxième ‘maison’.

Jurques CL

Que faire quand une ferme grandisse ?
On rajoute deux étables et deux granges.

Le Boquet, Pont-Farcy CL

Porte d'entrée d'origine d'une maison de ferme XVI-XVIIe, qui donne vers la gauche sur une seule pièce avec cheminée, une fenêtre sans vitre, le tout séparé d'une grange (côté droite) par une cloison avec porte d'accès

Le Boquet, Pont-Farcy 2 CL

Porte de la grange à gauche. A droite en bas, une petite fenêtre (sans vitre) de la seule pièce (« la maison »). Entrée de grenier originale au-dessus cette fenêtre. Deuxième entrée de grenier au-dessus de la porte et nouvelle petite fenêtre bricolée tardivement.

Des trous de ventilation au niveau du grenier (XVI^{è} ou XVII^{è} siècle) montrent bien que le prolongement en pierres et argile sous chaume (conçu pour des vaches et veaux au XIX^{è} siècle) n'était pas prévu au départ.

Le Boquet, Pont-Farcy CL

La Vire canalisée

De l'eau, des bateaux, de la chaux… et des veaux

Recette du XIXe siècle
qui a produit le Bocage Virois
comme nous le connaissons aujourd'hui

Mes remerciements à Henri Letellier, Jean Delafontaine et Google Earth

© 2010 Christopher Long <www.christopherlong.co.uk>