

safac
N° 79
15 FF

Folklore de CAMPAIGNE



BRELLEURS ET MARINIERS



Tombe de marinier à Gigny - St-Dizier.
(Cliché A.-M. Berthé)

Bulletin trimestriel

**Société des Amateurs
de Folklore et Arts
Champenois**

Rumilly-lès-Vaudes
10260 Saint-Parres-lès-Vaudes

Gérant

Jean Daunay

Conseiller technique

Gilbert Roy

Conseiller rédactionnel

Jean Déguilly

C.C.P. Safac 16.832.44 U Paris

Abonnements

De soutien	60 F
Simple	50 F
Etranger	70 F
Bienfaiteur	100 F

Points de vente

Jean Daunay
Rumilly-lès-Vaudes
10260 Saint-Parres-lès-Vaudes
Au Point du Jour
1, rue Urbain-IV 10000 Troyes

JUILLET 1982

numéro 79

BRELLEURS ET MARINIERS

Enquête - Photos

J.-P. Mounnier et P. Vautrin

Maquette

Gilbert Roy

Imprimerie NÉMONT S.A.
10200 BAR SUR AUBE

Dépôt légal 3^e trimestre 1982
Commission Paritaire n° 53025

Reproduction interdite
sauf autorisation de l'Editeur

LES MARINIERS DE LA NOUE (XVIII^e - XIX^e siècles).

Au XVIII^e siècle, le faubourg de La Noue grouillait de vie. La plus grande partie de ses habitants s'occupaient de la navigation sur la Marne. C'est elle qui constitue l'objet de cette étude, et de même, de façon plus précise, l'étude en cause concerne principalement le monde des mariniers. Le restant était vigneron, ou commerçant, ou artisan, ou...

On n'a guère trouvé de documents du XVII^e siècle, mais une étude des registres paroissiaux donnerait des éléments intéressants. Ainsi le registre de Hoiricourt porte, au 4 février 1648 : *Hector, fils de Philippe Paymal de Hoiricourt, âgé de 28 ans ou environ fut submergé au fleuve Marne proche le bas village de Vitry, la veille de Noël 1647 et trouvé 7 semaines après, proche de Villaire au-delà dudit Vitry et enterré dans sa paroisse.*

Il faudrait aussi relever les inscriptions dans les églises, le long de la Marne. On y trouverait des fondations comme à Saint-Dizier celle de Louis Chilot en 1656.

Les documents utilisés pour ce travail ont leur origine dans les nombreux rapports administratifs relatant, notamment, les visites d'ingénieurs, le texte de pétitions et correspondances, les projets de particuliers pour effectuer des travaux, etc.

Ces travaux étaient rendus nécessaires par la mauvaise navigabilité de la Marne à partir du milieu du XVIII^e siècle. Ils remplissent plusieurs cartons aux archives de Châlons (1) et aux archives nationales (2). On a complété par des archives paroissiales de La Noue et St Dizier et des documents de la chambre de Commerce de St dizier.

On essaiera de rendre compréhensible au lecteur la vie des mariniers, leur difficultés professionnelles et, enfin, leur disparition.

Nous avons, en fait, dans ce bulletin, groupé deux études. La première traite de l'activité du port de La Noue — Saint-Dizier, sur la Marne et la seconde nous fait connaître le port de Brienne-la-Vieille, sur l'Aube. N.D.L.R.

Photos de couverture :

1. St Nicolas de Brienne-la-Vieille.

IV. Machines Agricoles Lucien Burtin à Bouilly (Aube).

Photo André Dollat. Archives départementales.

LES MARINIERS DE LA NOUE

IMPORTANCE POUR PARIS, DU TRAFIC DE LA MARNE.

Un mémoire de 1760, éclairé pour les détails par quelques autres, signale que Saint-Dizier (et Larzicourt) fournissent à l'alimentation de Paris, du fer en barre, de la fonte, de la clouterie et des seaux, provenant des 70 forges et fonderies de la région; du bois de charpente, des planches de pays en chêne, des planches de chêne et de sapin venant des Vosges, et du bois de chauffage; en tout, 160 charges de bateau par an. Il sort 80 à 100 bateaux par an des chantiers de Saint-Dizier, généralement des bateaux plats de 20 pieds (7 m) de long qui sont vendus avec leur charge et ne remontent pas au-delà de Châlons. Mais sur d'autres ports de la Marne on fabrique des « marnais » plus longs : de 7 à 17 toises (14 à 34 m). Cinquante à soixante brelles (3) ou trains de bois quittent aussi Saint-Dizier chaque année (4).

Châlons, Mareuil et Vitry fournissent du grain, de l'avoine, du chanvre, de l'huile de navette (sorte de colza) et de la verrerie : 300 charges par an dont 50000 muids d'avoine (130000 hectolitres).

Damery, Epernay, Ay, Dormans et Château-Thierry fournissent les mêmes choses, sauf qu'ils déchargent la verrerie pour la remplir de vin, fournissant 150 charges par an, dont 40 à 50 de vin.

La Ferté donne des meules de moulin, du foin et du charbon. Mary et Lisy collectent grains et bois de la Brie et du Soissonnais avec 600 charges de bateaux.

Au total, chaque année, 1200 à 1800 charges de bateaux descendent la Marne vers Paris. S'y ajoutent près de 500 brelles à flot, et en train, qui s'attachent à la queue des bateaux. Très peu remontent sauf les 40 bateaux de sel pour Châlons qui mettent 6 semaines à remonter, et 40 chevaux, perturbant tout le trafic.

LES GENS DE LA NOUE

L'étude des registres paroissiaux à la fin du XVII^e siècle nous permet de situer quelques chiffres. Population de Saint-Dizier : 5600 habitants, dont la moitié sont logés au faubourg de La Noue, lequel se démarque de la cité. Un curé du XIX^e siècle écrira : *De tous temps, La Noue a été La Noue, à peine Saint-Dizier* (5).

Sur 220 familles étudiées dans les actes paroissiaux, 63 chefs de famille se disent « mariniers » (parfois « compagnon de ri-

vière » ou « compagnon marinier », rarement « brelleur »), 11 charpentiers de bateaux, 2 « tringleurs » (sortes de calfats), 2 cordiers ou « chanviers » (fabricants de cordes), 8 marchands de bois, 7 scieurs de long, 4 fendeurs de bois, 6 cloutiers, 5 seauliers (qui fabriquent les seaux mais aussi les plaques métalliques pour renforcer les bateaux). Sans oublier le préposé au pont à bascule, les employés de l'octroi, les commissionnaires de bois et fer, les commis garde-port et 14 manouvriers.

Soit près de 60 %, travaillant pour la navigation.

On trouve ensuite 38 vigneron, 3 tonneliers, 6 laboureurs et tous les petits métiers : brasseur, boucher, « chaircuitier », boulanger, épicier, tailleur, chapelier, perruquier, cordonnier, bonnetier, tisserand, aubergiste, charron, « clincailler », maréchal-ferrant, serrurier, menuisier, cirier, recteur d'école, gendarme, sage-femme et médecin, maître de poste et postillons, notaire et juge de paix...

S'il n'y avait pas 2000 personnes sur le port de La Noue comme l'affirme Jolibois (6), aux périodes les plus animées on pouvait certainement, en comptant les femmes et les enfants, voir s'agiter 600 à 700 personnes sur les chantiers de La Noue vers le milieu du XVIII^e siècle.

L'organisation des corporations

Dans les registres du Conseil de Fabrique on relève parmi les quêtes et les recettes :

- 1719 Les maîtres soliers,
pour deux ans 5 L 15 s
Mariniers et charpentiers
de bateaux 7 L 8 s 3 d
- 1721 Maîtres charpentiers
de bateaux 3 L 4 s 10 d
Maîtres soliers 6 L
Maîtres mariniens ... 3 L 4 s 10 d
Maîtres cloutiers ... 6 L 9 s
- 1758 et 1759 Pour les 2 confréries des
maîtres mariniens, ... 3 L
celle des maîtres charpentiers
de bateau, 3 L
celle des maîtres cloutiers
et soliers. 4 L 5 s
- 1766 reçu des margniers marchands
voituriers par eau pour les 4 services
de saint Nicolas pendant
2 ans, (7) 6 L
des maîtres constructeurs de
bateaux pour les 4 services de
saint Nicolas
pendant 2 ans, 6 L

des maîtres cloutiers
pour les 4 services
de saint Eloi 6 L
des maîtres soliers pour les 4 services
de saint Eloi 6 L

Même chose en 1772 et 1778.

Un regroupement s'effectue en 1787, au temps de l'abbé Cornu, où on a un service pour « les mariniers et les breilleurs ».

Après la Révolution, on ne trouve plus qu'une mention, en 1826, de la Confrérie de Saint Nicolas dont la quête a rapporté 2 F 16 s.

Il semblerait que les confréries se soient d'abord scindées en période de prospérité relative, pour fusionner ensuite, et disparaître au milieu du XIX^e siècle.

Il semblerait que les mariniers avaient deux fêtes de Saint-Nicolas comme le suggère l'inscription obituaire du chœur de La Noue: *L'an 1656, Denys Chilot Maître batelier de ce lieu et Marguerite Deseris sa femme ont fondé en cette Eglise 2 obits solennels, l'un le 11 mai, l'autre le 26 août, qui se diront avec offerte de pain et de vin à leur intention, perpétuellement, et deux grands saluts, savoir, l'un le jour de fête St Nicolas d'hiver, l'autre le jour de la translation qui est le 9 mai, sans discontinuer et pour ce fait ont donné comme il est porté sur le contrat 284 L 16 s.*

Un rapport manuscrit du journaliste Carnandet nous précise que, pour les mariniers, ce sont les patrons qui ont commencé à fêter saint Nicolas; ils avaient une bannière, deux torches et un bâton de Saint-Nicolas (8). Les ouvriers avaient une petite statuette de saint Nicolas dans une barque, les charpentiers avaient un bâton de saint Nicolas et les flotteurs une image de saint Nicolas qui existaient encore en 1876. Le père Petit (9) complète qu'à la Saint-Nicolas, après la messe on portait la statue du saint chez « le plus à l'aise » elle y restait un an, sauf pour présider aux funérailles d'un défunt de la corporation. Celui qui la recevait offrait pain et brioche.

On voit dans l'église de La Noue un autel de saint Nicolas, du XVIII^e siècle avec tous les attributs des mariniers; les enfants qu'il a ressuscités sont dans une barque. On y remarque aussi une statue en bois d'un autre saint Nicolas qui n'est pas celle d'un bâton mais doit être liée à l'histoire de nos mariniers. Quant aux bâtons ils auraient été vendus à des antiquaires il y a... longtemps.

Le saint Eloi des cloutiers correspond-il à la statuette qui domine l'auto-école du même nom ?

Quant au rapport des mariniers avec leur curé, je ne pense pas qu'ils aient toujours été cordiaux. En tout cas Martial Dourneau, curé de 1777 à 1786, ne pardonnait pas aux mariniers d'avoir réduit son activité poétique au service de « l'Almanach des Muses ». En revanche, son successeur,

l'abbé Cornu, traverse la Révolution sur place devenant officier d'état-civil, et jureur en 1792, se dépensant pour tous. Il resta en poste jusqu'en 1832 où il mourut du choléra.

Le curé de 1858 porte ce jugement sur sa paroisse: *La plus grande partie de ses habitants sont occupés à la marine, c'est-à-dire à la construction des bateaux et au flottage des bois. La Marne est pour ainsi dire, leur élément; ils ne se plaisent que sur les flots. Ils sont généralement pauvres; mais ils ont un bon cœur, ils sont aimants, reconnaissants. (...) Toutefois, la religion était peu connue et presque abandonnée dans cette paroisse (...) en 1832 la moitié au moins des mariages n'avaient pas été bénis par l'Eglise; un grand nombre d'hommes et de jeunes gens, des femmes même, n'avaient pas fait leur première communion.* (10)

Construction du navire et de la brelle.

En 1774, un certain Daviel veut obtenir le monopole de la navigation sur la Marne, et envoie un mémoire à ce sujet au Conseil d'Etat du Roi. On ne l'a pas retrouvé, mais les Archives Nationales (11) gardent la réponse en 15 pages imprimées des « Négociants, marchands, constructeurs, mariniers et flotteurs de Saint-Dizier et des environs ». Ce document indique le fonctionnement du chantier naval.

Le laboureur, dans les entractes de ses travaux agraires, prête des secours aux navigateurs, en tirant, des ports sur les chantiers et sur les ateliers, les bois et les fers destinés au flot et à l'embarquement; il supplée même au défaut d'eau, dans les temps de sécheresse, en combinant la force de ses bœufs et de ses chevaux avec celle de la rivière, pour en frayer le chemin et accélérer la route de la navigation.

Il n'y avait donc pas besoin de rouliers pour ces transports que faisaient les agriculteurs dans la morte saison, période au contraire de grande activité sur la Marne. A partir du bois ainsi fourni, le bateau va se trouver construit.

Les scieurs débitent les fonds et les bordages des bateaux; les charpentiers préparent les pièces et les approprient, les constructeurs les assemblent; les ferronniers les affermissent; les tringleurs les scellent; les femmes et les enfants même sont occupés à débayer les chantiers et à fournir la mousse. A peine un bateau est-il construit, qu'une foule d'hommes s'empresse à l'équiper, le charger et le conduire.

N'oublions pas que 80 bateaux sortaient du chantier de Château Renard en l'espace de quelques mois, chaque année.

Quand à la confection d'une brelle nous la trouvons sous la plume du P. Petit d'après des souvenirs des derniers mariniers. (12)

Trois ou quatre madriers lisses et savonnés disposés en plan incliné perpendiculairement à la rivière formaient le chantier. Le



Brelle en construction et bateau sur la Marne à la Noue

Dessin de Pernot

La Noue. Brelle et chantier

Gravure de Pernot



chef marinier ou «facteur», aidé de 8 ou 10 hommes qui formaient l'équipage, entassaient sur eux des planches en piles de 80 cm environ, sur une largeur de 5 m. La première pile était retenue par des piquets enfoncés dans le sol, à l'extrémité de chaque madrier. Les planches de chaque pile étaient solidement assujetties aux deux bouts par des liens de «viorne», (13) fortement tressés (les «hards» ou «chapets»), et terminés à une extrémité par un nœud coulant. Les piles de planches étaient ensuite reliées entre elles par des perches passées dans les hards en dessous et en dessus. On tordait avec des bâtons («catons») l'extrémité supérieure des liens et les perches en se rapprochant, enserraient le tout. Les catons étaient maintenus en place par un petit lien d'osier, le «harpillon». On obtenait ainsi un radeau de 5mX8m appelé le «coupon» qu'on mettait à l'eau en ôtant ou en coupant les piquets qui le retenaient.

Deux coupons assemblés formaient une «part» et deux parts une «éclusee». Sur l'un des coupons était «la loge», cabane pourvue d'un toit, à deux pentes et garnie de paille.

Les trains de bois équarri ou «marines» différiaient peu. Ils étaient faits d'un ou deux épaisseurs de bois carré, et, sur les bords du train, on mettait une marine de mauvaise qualité, la «garde», qui subissait les chocs de la route. Parfois, pour alléger le train, on mettait en dessous, des tonneaux vides.

Avant d'embarquer

On ne peut se mettre en route, nous dit un règlement pour les mariniers (14), s'il fait temps d'orage, brouillard ou vent contraire ni à jour de dimanche, fête d'apôtre ou autre fête solennelle et seulement du soleil levé au couchant après quoi on doit s'arrêter jusqu'au lendemain.

Encore faut-il de l'eau dans la rivière et qu'elle ne soit pas gelée! Au départ de Saint-Dizier les eaux sont habituellement hautes du début novembre à la fin mars. On ne flotte pas de bois pendant les basses eaux. Les bateaux de fonte, de fer ou de clouterie partent aussi en basses eaux mais ils sont chargés au tiers et le complément ne se charge qu'à Vitry (15).

L'équipage d'un bateau ou d'une brelle savait qu'il mettrait plus d'un mois à joindre Saint-Dizier à Paris. Qu'il coucherait sur la paille dans la loge de la brelle ou sous la tente en toile du bateau et ne sortirait guère durant le trajet. Le «facteur» avait fait provision de pain, de vin, de viande. Un four en terre glaise servirait à la cuisine et le vin serait coupé d'un tiers d'eau. On ferait gamelle commune; sans jamais oublier que les dangers de la rivière sont incompatibles avec l'excès de vin. (Il n'est rien dit du retour à pied!)

Ces dangers de la rivière sont nombreux (16). Vers 1772, on comptait :

— 45 «bassières» ou «goulettes», c'est-à-dire des élévations de sable ou de roches qui sont à peine couvertes de 12 à 15 pouces d'eau et 20 «élargissements» qui sont des endroits où le lit de la rivière gagne en largeur et perd en profondeur par rapport aux autres lieux.

— 22 pertuis contraires à la navigation.

Les pertuis sont des digues qui barrent toute la largeur de la rivière à la réserve d'une rive ou du milieu de son cours, laissant une ouverture de 4 à 5 toises pour le passage d'un bateau. Ce bateau, en descendant d'un niveau plus élevé doit faire un saut, toujours périlleux, pour retomber précipitamment au niveau bien inférieur de cette véritable cascade. En 1773, sur 12 à 15 naufrages en Marne, 11 ont eu lieu à des pertuis.

— une dizaine de moulins qui créent une cascade avec un tourbillon ou «ay» amènent encore les bateaux à faire un saut.

— 59 goulets ou restants de pertuis,

— et 10 péages.

S'y ajoutent de très nombreux imprévus contre lesquels tente de lutter une ordonnance de police du 17 août 1775 :

— Ceux qui mettent du chanvre à rouir au bord des rivières et mettent des pierres ou des pieux (appelés «orbillons») pour le retenir,

— les femmes qui vont laver le linge, mettent des pierres pour le battre et les laissent en partant,

— les pêcheurs (ou «gors») où les pêcheurs mettent des lignes de fond lestées de roches,

— les gens du bâtiment qui laissent leur matériaux sur les berges,

— les particuliers qui se servent des berges comme décharge et ceux qui prennent du sable en basses eaux créant ainsi des trous et des tourbillons...

Une descente de la Marne

Muni du plan de navigation établi par les ingénieurs (17), nous pouvons accompagner les mariniers dans leur dangereuse expédition, vers 1775.

On repère les forges de Marnaval et du Clos Mortier, et l'indication :

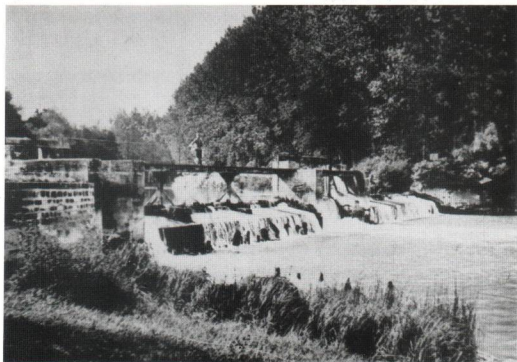
Les plus grands bateaux que l'on construit ici n'ont que 20 pieds, soit 7 m.

Saint-Dizier où la Marne commence à porter les bateaux. Il vient tous les ans par bachots, des fers de Joinville à Saint-Dizier, mais faute de pertuis, ils sont obligés de s'arrêter à chaque forge ou, de la décharge des premiers, on en remplit de nouveaux. On en conclut que cette partie est navigable. Les habitants trouvent mieux leur compte à transporter par charrois à Saint-Dizier, les fers d'environ 70 forges établies dans ce quartier. Toute cette partie haute abonde en bois et on pourrait fournir 30000 cordes par an soit 115000 stères. (18)



La Marne à la Noue

Vitry. Chute et pertuis sur la Marne





St Dizier. Maison dite des Mariniers

St Dizier. Façade de la Maison des Mariniers





Environs de VITRY-LE-FRANÇOIS

Environ de Vitry-le-François, halage impossible

Vue de Vitry-le-François



Les pointillés du plan (17) indiquent le halage descendant avec changement à Hoirécourt, entre Valcourt et Moeslains.

Puis, parcours sans histoire de La Neuville aux Ilotes, où le halage change de côté, à cause des arbres qui encombrant la rive.

Jusqu'à Bignicourt le halage est tellement perturbé par les arbres qu'on utilise les îles quand les deux berges sont encombrées.

C'est ainsi qu'on arrive péniblement au pertuis de Vitry. *Le pertuis a 21 pieds, son obliquité et la rapidité de l'eau le rendent dangereux... Les bateaux ne remontent point de Vitry à Saint-Dizier. La rivière est un bassin continu de graviers mouvants qui fait souvent changer de lit. Elle est, en outre, tellement embarrassée d'osier, de saules, qu'on ne peut faire un rivaage suivi. Le même embarras de tirage continue jusqu'à Châlons.*

Ainsi les berges sont tellement mauvaises qu'en 1747 un bateau s'est éventré au pertuis de Vitry sur des blocs détachés des rives. En 1770 le marinier Corme, de Vitry, a eu 6 bateaux d'avoine envoyés par le fond.

En effet, de Vitry partent des bateaux de blé, d'avoine, de chanvre et de poisson. Les embarcations sont faites à Saint-Dizier. Mais ces livraisons venant de si loin arrivent souvent germées après trois semaines au moins passées sur la rivière.

Vitry est aussi la première ville munie d'un pont. Une instruction de 1751 demande aux entrepreneurs de flottage d'arrêter leurs trains avant les ponts et d'en garnir les piles et radiers de branchages pour les garantir des chocs des bois. De plus on y paie un péage de 20 sols par toise de train de bois (1 toise = 2 m).

Le temps d'une prière à la chapelle des mariniers du Bas Village construite par les mariniers en 1637 (avec son ancre sur le clocher). Avant Couvrot, on doit remonter sur la rive pour trouver un pont permettant le halage.

Entre Soulanges et Vésigneul, peu de problèmes, on note surtout « une maison de marine » qui était peut-être une étape réputée.

Les archives de Châlons conservent une affiche — arrêté de 1752, ordonnant de faire couper entre Saint-Dizier et Châlons, dans les trois mois : osiers, épinettes et les arbres plantés sur les bords, sur une largeur de 24 pieds, côté tirage des bateaux et 10 pieds de l'autre et ôter les pieux, estocs et culées qu'on y avait mis. Cinquante ans après, rien n'aura été fait.

On aborde un passage dangereux et on change de côté de tirage à cause des arbres.

Soigny : *pertuis trop oblique, défaut général sur la Marne. La Marne est ici très rapide jusqu'à 200 toises au-dessous (en contre-bas du pont).*

Compertrix : *de « Couberty » à Soigny, le tirage est impraticable à cause des arbres*

qui l'embarrassent et du terrain qui est marécageux. Il y a de plus, quantité de faloires et de bassiers.

Et l'on atteint Châlons. Nouveau péage. Un nouveau contingent de bateaux remplis de verrerie, de bouteilles, de vin, de tonneaux, de grain, d'avoine, vient grossir la flotille. En 1770, Salmon, marinier de Châlons a perdu 6 bateaux de grains.

A partir de Châlons, le halage existe en descente et en montée. Mais le lit de la rivière n'en est pas plus sûr. En 1771, une flûte de 16 toises, chargée de fer appartenant à Pémal et Zaccharie de Saint-Dizier s'est déchirée sur un tronç d'arbre sortant de la berge devant Matougue.

Ensuite, il faut se méfier du pont dangereux de Tour-sur-Marne. Celui de Bisseuil est aussi qualifié de dangereux par son obliquité et la rapidité de l'eau.

Mareuil-sur-Ay est une étape importante. *Port où on charge les fers et autres denrées venant de Sedan, de Rethel et de Reims. Le pertuis qui a 24 pieds est de biais et fort difficile. Le pont est aussi dangereux parce que l'eau, qui y est rapide, frappe obliquement sous les arches. Il y faut 40 chevaux pour remonter les bateaux. Ici, comme aux autres ponts depuis Château-Thierry, on amarre les bateaux montants, de peur que l'eau les entraîne. Les bateaux qui vont vers Paris descendent sous corde en lâchant peu à peu, les uns retenus d'un côté de la rivière, les autres en face, à de forts piquets, ce qui demande un renfort de 20 hommes. Vers 1770, Salmon, marinier de Mareuil, a perdu 12 bateaux et fait faillite.*

Epernay : *le pont est dangereux à cause des roches qui sont au fond ; de plus, la pierre de meule dont il est construit, brise les cordes du tirage. On descend sous corde ce passage. On décharge les bateaux de verrerie et on charge le vin en bouteilles. Ensuite il faut sauter la Goulette, dangereux pertuis du moulin de Bars et on arrive à Damery pour charger du vin.*

A La Cave et Port-à-Binson, sortent les bateaux de charbon. C'est une marchandise sale, et tout navire affecté à ce transport ne peut pas servir à autre chose. A Mareuil le Port, de nouveaux bateaux de grain, d'avoine, de verrerie et de chanvre viennent grossir le flot. En tous cas on évite de percuter le « bac » de la Maison Rouge qui traverse la Marne.

A traverser devant Troissy, Verneuil, croisant parfois les bateaux qui remontent, tirés par les chevaux. A Dormans, une nouvelle flotille de blé, d'avoine et de bois rejoint les chargements pour Paris. En 1770, Cambrey, de Dormans, a perdu 25 bateaux sur la Marne.

Courtemont est un port où on charge du bois et du charbon venant de Fère-en-Tardenois. A Jaulgonne, on décharge ici le bois de braise ou charbon de bois.

Château-Thierry est une étape importante. *Le pertuis de cette ville, à 80 toises du port,*

Vitry. Chapelle du « Bas-Village »
Eglise St Nicolas construite en
1637 par les Mariniers du « Bas-
Village ». Centre de Batellerie à
la jonction de trois canaux. A
remarquer les ardoises en bois
et l'ancre du clocher.



" Le Bas-Village " - Eglise St-Nicolas
Construite en 1637 par les Mariniers du Bas-Village.
Centre de batellerie à la jonction de trois canaux.
A remarquer les ardoises en bois et l'ancre
du clocher.

L'Hôpital de la Salepestrière en
1675.
Brelle avec cabane et emplace-
ment pour le feu.



est le plus dangereux de la Marne par son obliquité. Il oblige à descendre sous cordes, et plusieurs bateaux s'y brisent chaque année. Vers 1780, ce danger n'existe plus ; on a fait un pont neuf et l'arche marinière est rendue plus aisée actuellement pour la navigation. On y charge du blé, du foin et de l'avoine. Azy ; changement du côté de tirage à la remontée ; la goulette laisse très peu de passage ; plusieurs naufrages y surviennent.

Bonneuil : le pertuis trop étroit et en biais ; il exige de se diriger avec plusieurs cordes de part et d'autre : on y signale des naufrages et des blessés.

Nogent l'Artaud et le moulin des Dames. Pertuis difficile, avec une ancienne digue où vont se déchirer les bateaux.

La section suivante de la Marne est plus calme mais avec de fréquents changements de côté pour le tirage et encore des pertuis et des moulins : moulin de St Fréron, pertuis de Jeanbar, etc.

La Ferté sous Jouare est un point difficile en basse eaux. *Les 3 rus sont secs en été, leur passage est fort incommode. On y charge du foin, des fruits, du charbon et des meules de moulins.*

Saint-Jean-les-deux-Jumeaux. On change de côté pour le halage. Encore un bar à Villiers-le Rigaut. Mary et Lisy fournissent une nouvelle flottille : le blé, le grain, le bois de la Brie et du Soissonnais qui descendent par le Morin. Pertuis à Germigny et Poincy. Port à Trilport.

Après Nanteuil et son port, on atteint Meaux, nouvelle étape. On peut couper la boucle grâce au canal de Cornillon mais il faut payer à la longueur du transport. Ainsi un « Marnais » de 17 toises paye 14 livres 5 sols 9 deniers et les trains de bois doivent 1 livre 15 sols. Le gardien du canal est assez mal vu, car en hautes eaux, il laisse son canal fermé, s'il l'ouvrait on pourrait passer directement. De plus il ne fait pas alterner montants et descendants. A Trilbardou, encore un pertuis dangereux.

Reste le dernier tronçon, l'un des plus dangereux. Au-dessus de Brie-sur-Marne on « fait retour » c'est-à-dire qu'on remonte 16 bateaux attachés les uns à la suite des autres, tirés par 40 chevaux avec halage à droite et à gauche de la Marne jusqu'à la grande traverse de Lagny et le péage. Cette ville fournit grain, farine et bois.

La plantation de saules des religieux de Saint-Martin-des-Champs oblige à changer de côté de tirage en faisant deux fois traverser les chevaux.

Saint-Maur et ses entrepôts. On y paye un péage de 20 sols par toise. Plus bas se trouve la pierre de Villotte où se sont crevés deux bateaux d'avoine venant de Dormans en 1771. La cause de ces avaries est due à *plusieurs pierres dont l'une, énorme, ou l'eau se brise, et sous laquelle est un « heurt » peu recouvert d'eau. Deux bateaux d'avoine s'y sont perdus en 1772. Et, le 4 janvier 1773, un train de bois de sciage s'y est mis*

en travers, bloquant pendant 2 jours tout passage.

Charentonneau. Les berges sont inutilisables. Le tirage se fait sur les îles et on passe les chevaux d'une île sur l'autre dans un bateau appelé « passe-cheval ». En 1772, un bateau chargé de bois et de perches voituré par Jacquin, a crevé et coulé au Moulin des Corbeaux à une demi-lieu de Charentonneau, bloquant la navigation pendant 4 jours.

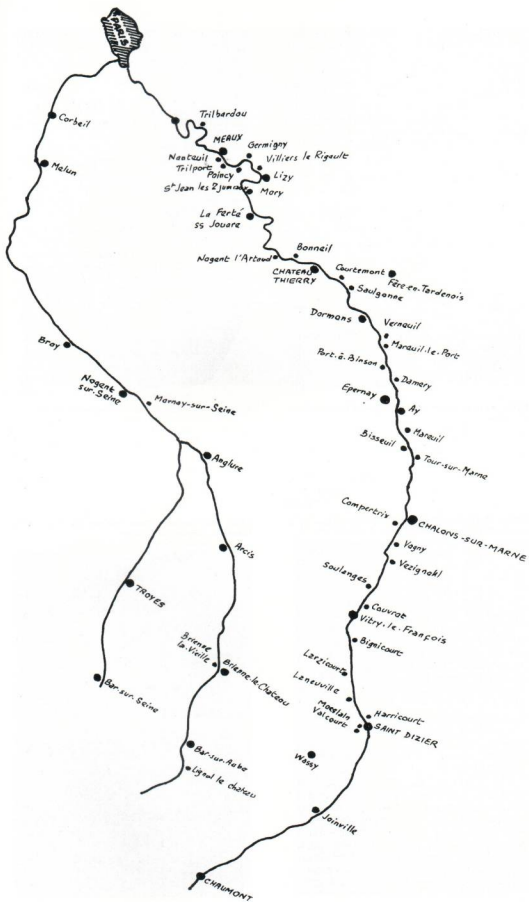
Charenton est le point d'entrepôt si la cargaison doit contourner Paris. Cela permet d'éviter l'octroi. Sinon les bateaux pénètrent dans Paris et gagnent les différents ports : au blé, au fer, au bois, etc.

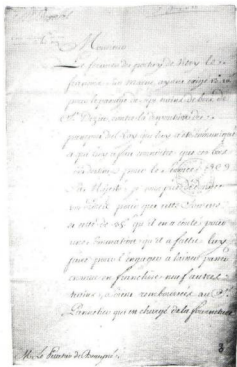
Une fois bois, fer, cordages et bateau vendus, les mariniers remontent, généralement à pied, ce qui prend facilement une semaine. C'est peut-être de les avoir rencontrés dans cette période que le sieur Davien garde un mauvais souvenir des mariniers bagrads qu'il appelle *des gens très mechants, errants, sans domicile, sans aveu, sans asile, d'une mauvaise conduite, qui font des excès affreux du jeu et du vin.*

Pendant les périodes où la Marne n'est pas navigable, soit qu'elle soit gelée en janvier ou à sec en plein été, les mariniers préparent les trains de bois et les agrès du voyage à venir. Et souvent ils cultivent une parcelle de vigne.

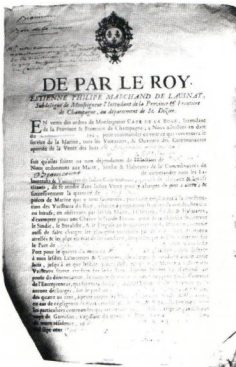


St Dizier. Heurtoir de porte



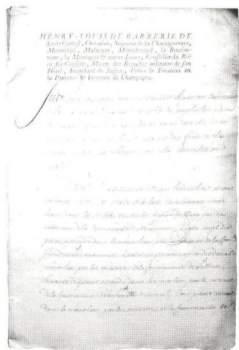


1733. Le péager de Vitry fait payer pour 7 trains de bois de marine.

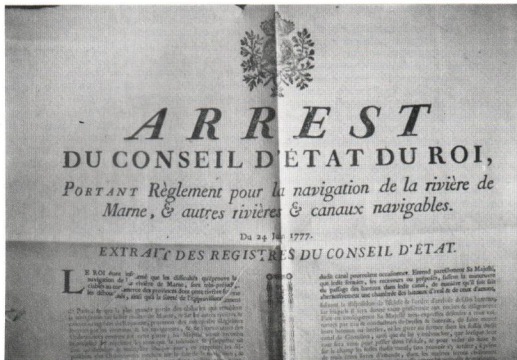


Corvée. Réquisition par le subdélégué de St Dizier

Corvée. Réquisition de l'intendant de Champagne. Bois de Wassy à charger à Mœlins.

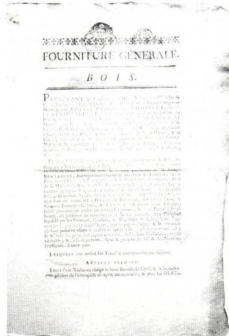


1752. Arrêt tendant à faire nettoyer les chemins de halage de Châlons à St Dizier

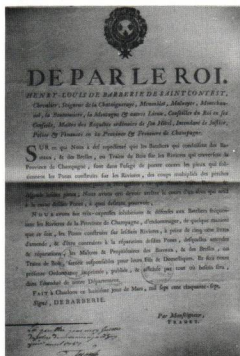


1777. Arrêt de navigation sur la Marne

Commerce de bois de marine par Choiseul



1757. L'intendant de Champagne impose de protéger les piles des ponts lors des passages des trains de bois



Les bois de marine

Au XVIII^e siècle toute la flotte marchande était en bois et de son côté la marine royale engloutissait des forêts entières. Il fallait 2800 chênes pour faire un vaisseau de guerre, et les agents de la marine parcouraient régulièrement les forêts royales, marquant les arbres et les pièces qui convenaient au service de Sa Majesté. On forçait même les arbres à prendre telle courbe en fonction des pièces du futur navire. En temps voulu, elles étaient abattues et c'est alors qu'intervenait, pour notre région, le subdélégué de Saint-Dizier. C'est lui qui devait réquisitionner la main d'œuvre pour acheminer le bois jusqu'au port, où serait fait le train de bois.

Les archives de la Marne (19) gardent ainsi les réquisitions de 1735, 1736, 1751, 1752, 1764, 1765, 1767... C'est la corvée.

Ainsi, en septembre 1752, tous les bras et véhicules sont réquisitionnés pour descendre du bois de marine jusqu'à Moeslain, où les mariniers les prenaient en charge.

Depuis la forêt de Wassy :

160 pièces de bois à véhiculer par le village de Morancourt, 90 par Guindrecourt, 90 par Valerest, 70 par Brousseval, 100 par Wassy, 70 par Pont-Varin.

De la Corvée Meline, 90 pièces à descendre par Maizières, 90 par Baudrecourt etc. Et il y en a des pages et des pages. En tout, 5630 pièces de bois à mener à Moeslain, et autant à chaque grand centre forestier le long de la Marne. Une telle opération drainait plusieurs milliers de poutres en bois à faire flotter jusqu'au Havre (en 1764) ou Rouen (en 1735). Des kilomètres et des kilomètres de brelles...

La première difficulté venait souvent des paysans qui refusaient la corvée. Plusieurs villages essaient de se faire exempter en 1751 car la réquisition tombe au moment de la fauchaison. Un responsable local répond, en 1767 : *J'ai, Monseigneur, un convoi de près 400 voitures de bois de marine à faire encore conduire de Montier à Saint-Dizier et les gens des paroisses sont fatigués de conduite de grain et de bois de marine. Mais, en général, il faut céder. Sinon on envoie les cavaliers de la maréchaussée en garnison dans le village, à 3 livres par jour et par personne jusqu'à exécution, avec une amende en plus.*

Pourtant la corvée était payée : 35 livres pour le charroi de 100 pièces de Wassy à Saint-Dizier, 40 livres pour les mener de Nuisement à Moeslain, en 1752, ce qui est peu, comparé au prix de la journée de pension d'un gendarme.

Ensuite les trains de bois de marine devaient affronter les mêmes périls que les brelles ordinaires. Cependant un arrêt du Conseil d'Etat de 1695 exempta de péage et d'octroi les bois destinés à la Royale. C'est ainsi que le péager de Vitry se fait rappeler à l'ordre car ses exigences illégales ont retardé le passage des bois que le sieur

Pannellier fait conduire de Champagne à Rouen pour le service de la marine et il y a même eu un coupon qui a coulé au fond.

Lorsqu'un train de brelles est arrivé à destination, les employés du port mettent une barque à la traction du convoi. Le cable d'attache est appelé par les mariniers « saincenelle » ou « chaîne d'argent » car elle annonce l'argent de la paye.

Voyage plus long, plus dangereux, et dont le retour demandait deux semaines de marche... imposées comme corvées donc mal payées. On ne devait guère les aimer.

Les dégradations de la navigation

Une note de 1778 signale que les projets d'amélioration de la navigation sur la Marne se succèdent depuis un siècle sans que rien n'ait été fait. Aux archives, le plus ancien projet dans ce sens, est celui du sieur Rovière en 1747, assorti d'une demande de monopole sur le trafic de la Marne (refusée car non conforme aux droits du commerce).

Les mariniers aussi se plaignent. déposent des requêtes en 1747, 1752, 1763, 1766. Ces requêtes ont été prises au sérieux par l'administration. Chaque fois, on a envoyé un ingénieur procéder à la visite de la Marne. On a gardé deux de leurs rapports : un récit de la remontée de Paris à Châlons, en 1754, et un récit de la descente de Saint-Dizier à Paris vers 1760. En 1776 c'est l'ingénieur Coluel qui fait une visite, avec devis des travaux à effectuer, mais il n'y a pas de suite.

Les projets de travaux, (financés par des péages) et des demandes de monopole se succèdent : M. Bonin en 1767, Ballart en 1770, Bignon en 1771, Charles Nicolas de Coucy-Polecourt qui avait obtenu le monopole des coches d'eau sur la Marne en 1712 et n'avait pu le mettre en valeur faute d'une bonne navigabilité de la rivière, propose des travaux en 1772. Et pourtant la Marne est utile pour Paris. Une lettre de M. de Vannes au ministre Bertin datée de 1773 se plaint que la capitale a besoin de bois, qu'on coupe les arbres de plus en plus jeunes et que ça fait 30 ans qu'on se plaint de la Marne sans rien faire...

En 1774, le projet du sieur Daviel nous est surtout connu par la réaction violente et détaillée des Bragards dans leurs « observations ». En 1789 un nouveau mémoire est envoyé à M. Bailly, maire de Paris, suivi d'un autre en 1791... C'est en 1791 qu'on trouve trace des premiers travaux avec la proposition de l'abbé de Mandres. Grâce à un cric elliptique de son invention il retire plusieurs roches dangereuses de la Marne. Ce qui lui vaut des félicitations de la municipalité de Saint-Dizier. Puis le citoyen Jolivet, en l'an III de la République, propose de construire des écluses. C'est ainsi qu'on commence l'écluse de Châlons et qu'on remplace certains moulins par des moulins à vent. On fait aussi des travaux au pont de Château-Thierry. Un nouveau plan de nivellement de

la Marne est remis en 1807 à l'ingénieur en chef Bruyère.

En 1811 Le Brun propose que les forges ouvrent toutes ensemble leurs barrages, donnant un flot d'eau au départ des trains de bois, car les ports de Saint-Dizier et de Moeslain sont couverts de bois délaissé et qu'on est obligé d'alléger les brelles en y liant des tonneaux vides. En effet, l'administration des forêts avait fait vers 1808 des coupes de bois autour de Wassy et ne pouvait les acheminer vers Paris. C'est alors qu'un certain Robert avait proposé de flotter le bois depuis Saint-Dizier à bûches perdues, (20) pour le regrouper à partir d'un point plus navigable comme Châlons.

Sa démarche provoqua une réaction unanime des marchands de bois et de fer, et des marinières. Un tel procédé, laissant partout des bois involontairement fichés dans les berges ou les bas-fonds rendrait la navigation de la Marne tout à fait impraticable, ruinant le commerce de Saint-Dizier. C'est ainsi que nous sont parvenues deux pétitions de 1809, l'une des marchands, l'autre des marinières.

Toutes les signatures de la pétition des marinières sont lisibles. Il y en a 40 ; presque tous les signataires sont de Saint-Dizier : Louis Paymal, B. Cosson, J.-C. Cosson, Saupique Romain, J. Bureau, Toussaint Perin, Perin fils, Charles Didron, Godard, Daugé, Decluseau, Robert, Thibaut Grancher, Joseph Piètre, P. Sauvage, Pierre Barbier, Robert Navet, Jeanson, Decluseau, Roussel, Maugeri, Cosson père, François Chevalier, J. Martin, Jean-Claude Petre, Joseph Alexandre Vicot, François Petre, Pierre Godard, J.-N. Marat, Denis Jannot, Joseph Paymal, L.-N. Deschamps, P. Hayet, Menissier, Nicolas Join, René Perrin, Charles Decluseaux.

Si tous les marinières de Saint-Dizier ont signé ce document cela prouverait en 20 ans la perte de la moitié des effectifs de la corporation. On n'y trouve pas les Thomas, Brisset, Chilot, Varnier, Romain, Simonot, Feuillet, Bourgogne, Pintat, Merlot, Daniez, Dondeux, Akreman, Duval, Bourlon, Malezieux, Royer, Adam, Miquoquet et Fisbacq... pourtant nombreux avant la Révolution. Ni le nom de Claude Lizambert décédé à Vitry-le-François le 11 décembre 1810 à 58 ans, alors qu'il revenait de Paris à Saint-Dizier comme nous l'apprend un registre paroissial de La Noue.

Pour la petite histoire, il faudrait retrouver aussi les surnoms de ces marinières. Quelques uns sont inscrits dans les actes paroissiaux entre 1800 et 1802. Godard dit *La Meleu*, Duval dit *Champerois*, la femme Deschamps dite *Marie-prie-Dieu*, Vicot dit *Le Pigeon*, Malezieux dit *Le Réchapé*, Paymal dit *La Souris*, un autre Paymal dit *Janot-la-Blanche*, Barbier dit *Bonne Thièle*, Robert dit *Petitjean* sans oublier Paymal dit *La Pipe* et Percin dit *Le Chat*, deux plongeurs qui ont remonté une cargaison de fer coulée à la fosse Saupique, en 1806.

Le chant du cygne. Mutations et fin.

Dès 1805, les hauts fourneaux de Champagne se plaignent de la difficulté de s'approvisionner en charbon (de bois) car la matière première est de plus en plus rare et plusieurs usines sont réduites au chômage partiel.

Malheureusement, les coupes excessives se multiplient à cause de la spéculation sur le bois. Après 1815, la paix, permet le développement de l'industrie dans notre région, provoquant une multiplication anarchique des forges et fonderies, augmentant la demande en combustible, rendant les coupes plus fréquentes... La reproduction des forêts ne suit pas. Il y a épuisement des ressources. C'est pourquoi les maîtres de forges haut-marnais s'intéressent dès 1828 au chemin de fer qui pourrait apporter la houille du Massif Central. La fonte seule resterait faite au bois, le fer serait obtenu avec le charbon de Saint-Etienne et le chemin de fer fournirait un nouveau débouché pour les planches et le bois de construction, vers le sud.

Fournel, ex-maître de forges à Brousseval, l'auteur de ce projet, fait aussi remarquer que, grâce aux canaux latéraux à la Marne, aux travaux en cours à Châlons, et entre Vitry et Saint-Dizier, la navigation sur la Marne a cessé d'être dangereuse. Descendre une tonne de fer à Paris coûte 18 F avec les marinières. Grâce à la concurrence du chemin de fer et à l'apport de la houille qui ferait baisser la demande du bois (donc son prix) et à l'aménagement des canaux permettant d'utiliser des bateaux plus importants on pourrait faire baisser le prix du transport de la tonne de fer jusqu'à 12 F. Et rapidement, le chemin de fer remplacerait les marinières *qui se ruinent en faisant payer cher leurs services, et qui ne remplissent pas en général les conditions sur lesquelles se fonde la sécurité si indispensable au commerce.*

Il est vrai que nos industriels sont débordés par le Creusot, la Lorraine, les procédés anglais... La tonne de fonte de Saint-Dizier livrée à Paris coûte plus cher que celle venant du Creusot.

En tout cas l'année 1829 est marquée par une pénurie de nourriture et les marinières manifestent. Les Orléans ont fermé leur forêt, interdisant toute coupe de bois : cela augmente la crise économique et débouche sur une émeute lorsque, en avril 1830, les gardes forestiers opèrent des visites domiciliaires pour rechercher des gens qui auraient pris du bois dans les forêts. Ces gardes se voient molestés par la foule que conduisent Marie-Marguerite Godard, 23 ans, femme de marinier de La Noue, Jean-Baptiste Daudevil, 21 ans, ouvrier marinier à La Noue, et une dizaine d'autres. Les fauteurs de troubles seront arrêtés et condamnés à des peines allant de 15 jours à 3 mois de prison à cause de la « mauvaise opinion » attribuée à l'ensemble des marinières. (21)



La misère augmente encore en 1832, avec le choléra. 160 personnes sont mortes à La Noue de cette terrible épidémie dont une quarantaine de marins, épouses ou enfants de marins, et une trentaine de gens du port, charpentiers de bateaux, fendeurs et scieurs de bois. On a même dit que les marins avaient apporté l'épidémie de Paris.

Depuis 1838 sont en chantier les canaux de la Marne au Rhin et de l'Aisne à la Marne et deux canaux latéraux de la Marne.

En 1846, Saint-Dizier, fournit encore à Paris 2600 t. de fer, 5000 t. de fonte brute, 11000 t. de fonte moulée, 6 millions de m³ de sciage en chêne et 3 en sapin (dont les trois quarts sont expédiés par la Marne), du grain, du vin et des bateaux pour 10 millions de francs. Mais l'hiver 1846-1847 est très rude ; 1847 et 1848 ont été de mauvaises années pour le vin. Début 1848, les commandes de Paris ne sont pas payées les marins sont en chômage dans un port engorgé de marchandises. Les forges aussi ferment leurs portes.

Or, depuis 1841, on parle beaucoup de l'avocat Claude Saupique-Dufays né en 1793, fils de marinier de La Noue, propriétaire et rédacteur de l'« Ancre », journal de la métallurgie et de la batellerie, socialiste militant. Il est l'ami de Jules Paquot né en 1819 à Saint-Dizier, marchand de bois ruiné et, de Louis Edme Godard, descendant de marinier, marchand de bois à Paris (et qui vient de se retirer à Saint-Dizier). Ce dernier apparaît aux gens des faubourgs comme capable de renverser la municipalité orléaniste. Comme une pétition de 350 noms ne suffit pas, on en vient à l'action directe et à la mise à sac de l'octroi, le 11 mars 1848. S'y illustrent par leur violence Jules Costant, manouvrier de 18 ans et son camarade Charles Rieul, tous deux de La Noue, François Harat-Millot, d'une famille de mariniers de La Noue et quelques autres. Les émeutiers seront arrêtés et condamnés à 5 ans de réclusion.

Mais, sous la pression populaire, Godard devient maire le 7 avril ; il organise le travail et demande la création d'un grand chantier pour occuper les chômeurs : le chemin de fer. Il soutient les émeutes de Saint-Dizier le 10 juin, mais ne comprend pas celles de Paris où il envoie la garde nationale soutenir l'armée. Il démissionne alors, remplacé par le notaire Bourdon. La répression se met en place et le droguiste Formet est arrêté en 1849 pour distribution de tracts socialistes et pour la détention d'un dépôt d'armes et de munitions. Saupique est déporté en Algérie en 1852 mais sera gracié en 1853.

Entre temps, les travaux du chemin de fer ont commencé. Saint-Dizier est relié à la ligne Paris-Strasbourg en 1854 et à Gray en 1858.

Les lois antiprotectionnistes de 1860 laissent inonder le marché français par les fers, les fontes et les aciers anglais et

étrangers ; c'est la chute pour les forges haut-marnaises.

Le flottage des bois continue. On met douze jours pour rejoindre Paris par les canaux, mais les écluses et les berges souffrent de ce type de transport. D'autre part les premiers bateaux à vapeur, les premières péniches à moteur sont capables de remonter seules le fleuve et supprimer le halage.

La perte de la Lorraine en 1872 élimine un concurrent pour nos forges qui reprennent un peu. Mais, de 1888 à 1907, les réseaux de nos canaux sont achevés. Le breillage est mort (ainsi que les vignes, tuées par le phylloxéra). C'est une époque qui se termine.

On ne verra plus les mariniers avec leur large pantalon et leur longue veste de drap bleu, leur casquette de marin, leurs gros souliers et parfois, paraît-il, leur boucle d'oreille ornée d'une ancre en or.

Les canaux et les chemins de fer les ont relégués au grenier de l'histoire. Il ne nous reste que l'église de La Noue avec ses statues de Saint-Nicolas, des heurtoirs de portes ou des façades marquées de l'ancre, la maison dite des « mariniers » au 300, avenue de la République, la disposition curieuse des « voyottes », (21) dans le quartier de La Noue et quelques tombes au cimetière de la Valotte où on retrouve l'ancre, la gaffe, le bâton ferré et le caducée du commerce.

J.-P. MONNIER.

St Etloi, Patron des cloutiers et « soliers » Photo ESTIC



- (1) C 1745 - 1743 - 1739 - 1516
 (2) F : 14 - 1205 et 1216 et 565
 (3) Brelle. Chacun des radeaux de bois à flotter, qu'on assemble pour faire un train. Dictionnaire Quillet.
 Assemblage de pièces de bois, en radeau. Nouveau Vocabulaire Français, de Wailly, 1813.
 (4) La Marne ne commence à porter bateau qu'à sa sortie du département : cependant c'est par cette voie que sortent tous les bois dont Saint-Dizier est l'entrepôt, et comme le lit de la rivière est très embarrassé jusqu'à Vitry et changeant au-delà de cette ville, on ne peut y lancer que des bateaux dit « marnois », de construction particulière, qu'on brise à leur arrivée à Paris. Emile Jolibois. La Haute-Marne ancienne et moderne. 861. p. XV.
 (5) Conseil de fabrique de 1895.
 (6) Cahiers Haut-Marnais n° 10.
 (7) Voir ci-après : Saint Nicolas.
 (8) Le bâton est une sorte de niche à piliers, ouverte de tous les côtés... (Il est) surmonté d'un dôme ou d'élegants clochetons. Cette niche abrite la statuette du patron de la confrérie... Les torches sont construites à peu près de même : elles renferment la reproduction réduite des attributs du métier, des outils qu'on y emploie et des produits qu'on obtient... L. Morin. Les confréries des jardiniers de Troyes et de la banlieue.
 (9) En Cahiers Haut-Marnais n° 10.
 (10) Manuel de l'Archiconfrérie réparatrice, p. 5 et 6.
 (11) F/14/1216.
 (12) Bulletin du Comité de Folklore champenois, p. 306.
 (13) Clématite sauvage.
 (14) Paru à Rouen, en 1671, dans les Us et coutumes de la mer, p. 501.
 (15) C 1743.
 (16) C 1743.
 (17) C 1745.
 (18) (A Saint-Dizier) commence la navigation de la Marne, et l'on y construit une quantité considérable de bateaux, qui servent au transport; ces marchandises provenant principalement des départements de la Haute-Marne, de la Meurthe et des Vosges...
 Les maisons de commission reçoivent par an près de 40 millions de kil. de fonte brute, de fonte ouvree ou de fer en barre, 9 millions de mètres de bois de sciage et autant de stères de bois de charpente... Jolibois. Op. cit. p. 480.
 (19) C 1516.

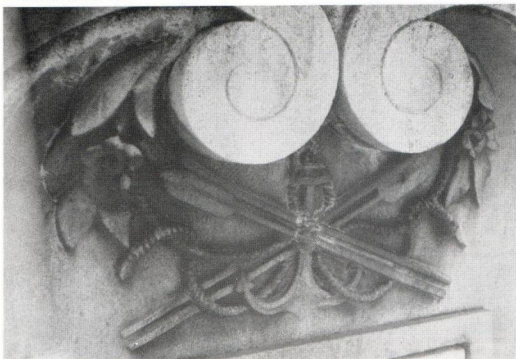
- (20) Les bois coupés en fragments de troncs ou en bûches, sont jetés dans les rivières, portés par le courant et recueillis plus bas dans des bassins spéciaux puis regroupés d'après leurs marques. Dictionnaire Quillet.
 (21) Arch. Nat. B B 18/1181.

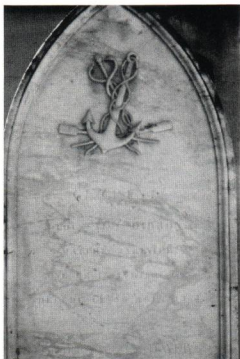
- (22) Voyottes. Petites rues comprenant quelques maisons et s'insérant entre la plupart des habitations de l'avenue de la République. Elles menaient soit dans les vignes, soit sur les bords de la Marne.



La Noue. Tombe avec bâton ferré et barque vide

La Noue. Tombe de marinier





La Noue. Tombe Didron (Ancre et caducée)



La Noue. Tombe de marinier

La Noue. Tombe de marinières (Ancre et caducée)



Tombe F. Godard † 1867 à 77 ans



SAINT NICOLAS

PATRON DES MARINIERS

La représentation la plus connue de saint Nicolas est celle d'un évêque debout bénissant une sorte de cuve d'où sortent trois enfants nus. La chanson bien connue nous en explique l'histoire légendaire. Un méchant boucher avait tué, dépecé et mis au saloir trois enfants égarés. Saint Nicolas, passant par là, demande à manger au boucher — justement de la viande de saloir — et ressuscite les trois enfants.

Or cet épisode ne se trouve ni dans la légende dorée (XIII^e s.) ni dans les anciennes leçons du bréviaire (XIV^e s.) ni dans les vies de saints d'après le Concile de Trente.

Emile Mâle, dans « L'Art religieux du XIII^e s. en France », signale pourtant le thème iconographique dès le XIII^e s. Il l'explique comme une déformation d'un autre épisode. Le culte de saint Nicolas, (saint oriental) ne se répandit en occident qu'à partir du XI^e s. après le transfert de ses reliques à Bari (Italie du sud) en 1087. Or, en Orient, l'un des miracles les plus connus de saint Nicolas est celui où il intervint pour sauver trois soldats injustement emprisonnés, au moment même où le bourreau allait les mettre à mort. Comme on donnait souvent une taille surhumaine aux personnages les plus importants, les trois soldats dans leur tour avaient la dimension d'enfants dans un baquet, leurs têtes dépassant marquant la notion de délivrance...

Les chrétiens d'Occident, encore mal familiarisés avec la vie du saint, auraient composé cette légende des trois enfants, reprise dans les veillées et acceptée sans scrupule par les artistes. C'est ainsi que saint Nicolas serait devenu le saint patron des garçons.

Mais comment est-il devenu le patron des mariniers ? Il faut reprendre sa vie telle qu'on la trouve, par exemple en 1680, écrite par le P. Giry. Nicolas naquit en Lycie d'une famille noble chrétienne. Très pieux dès son enfance, (1) il devint un prêtre zélé et mortifié. Ses parents étaient morts, il hérita de leur fortune. Sachant qu'un pauvre homme ne pouvait marier ses trois filles, il jeta par sa fenêtre, par trois fois, une bourse contenant la dot pour un mariage. La troisième fois, Nicolas fut reconnu et cette histoire édifia toute la région.

Son oncle lui ayant confié un monastère, Nicolas entreprit le pèlerinage à Jérusalem. Au cours de la traversée, le saint vit le diable entrer dans le navire pour le couler et

déclencher une tempête terrible. Saint Nicolas la fit cesser par sa prière. Plus tard un marin se tua en tombant des gréements, saint Nicolas le ressuscita, et le bateau toucha au port.

Au retour les mariniers voulurent le mener en Egypte ; mais il se leva une bourrasque qui mena le bateau tout droit jusqu'en Lycie. Les mauvais mariniers confus demandèrent pardon à saint Nicolas.

Après un temps de repos au monastère, le Seigneur lui indiqua qu'il devait se rendre à Myre où il fut élu évêque. Il réforma le diocèse, donnant l'exemple d'une vie austère et simple.

Persécuté sous Dioclétien et Maximien, Nicolas reprit son activité sous Constantin. Il aurait même participé au Concile de Nicée (325). C'est alors qu'une famine désola la Lycie. Nicolas se mit en prière. Il apparut à un marchand qui avait chargé un bateau de blé en Sicile pour le vendre en Espagne. Le saint lui demanda de venir le vendre à Myre, puis il lui laissa trois pièces d'or dans la main avant de disparaître. A son réveil, le marchand trouvant les pièces d'or reconnut le caractère surnaturel de sa vision ; il partit et le vent favorable le conduisit tout droit à Myre qui fut ainsi sauvée de la famine.

Trois officiers avaient pour mission de réprimer une révolte en Frise. Ils débordèrent leur territoire et commencèrent à ravager le pays de Myre. Nicolas ramena la paix et invita les militaires chez lui. Au même moment, il fut averti que le préfet de la ville allait faire arrêter trois innocents. Il intervint alors qu'on allait les décapiter et leur sauva la vie au grand émerveillement des officiers. Ces derniers ayant pacifié la Frise regagnèrent Constantinople. Mais ils furent l'objet de calomnies, accusés de trahison et condamnés à mort. Se souvenant de ce qu'ils avaient vu faire à Nicolas, ils se mirent à le prier de toutes leurs forces. La nuit suivante, le Saint apparut à Constantin et à son préfet Ablave et leur reprocha leur sentence injuste. A son réveil, l'empereur raconta son rêve à son préfet et les trois officiers furent sauvés. (2) La réputation de saint Nicolas grandit encore de ce fait. On l'invoquait pour les causes désespérées.

Ainsi, des matelots désespérés dans une tempête prièrent le Saint, qui leur apparut, prit le gouvernail, guida le bateau et calma la mer. Les marins vinrent à Myre remercier Nicolas qui leur expliqua l'origine

de cette tempête : ils avaient commis de nombreux péchés et Dieu voulait les inciter à changer de vie. Ce qu'ils firent après s'être confessés.

Nicolas tomba malade et mourut. Son corps fut enterré à Myre et, de son tombeau coulait un liquide qui guérissait toutes les maladies. Un jour, un navire de pèlerins allait à Myre quand le diable apparut aux pèlerins sous la forme d'une femme portant un flacon d'huile et leur demandant de l'offrir au sanctuaire. Ils acceptèrent et le lendemain le navire fut pris dans une telle tempête qu'ils allaient renoncer au pèlerinage. Saint Nicolas leur apparut sur une barque et leur ordonna de jeter le flacon d'huile à la mer s'ils voulaient continuer leur route. Ils obéirent et, là où tomba l'huile, un feu sortit de la mer. Ils purent alors terminer leur pèlerinage.

Un autre miracle posthume de notre Saint inspira la *Jeu de Saint-Nicolas* composé vers 1209 par Jean Bodel d'Arras. Après une bataille, les païens ont fait prisonnier un chrétien trouvé en prière devant une image de saint Nicolas. Cet homme vante la protection du Saint. Pour l'éprouver, le chef païen met tous ses biens sous la protection de l'image de saint Nicolas et s'en va. Les voleurs viennent et le dévalisent. Le chrétien est donc condamné à mort. Mais saint Nicolas apparaît aux brigands et les oblige à restituer leur butin, sauvant ainsi le chrétien qui avait eu confiance en lui.

En tous cas, il a suffisamment aidé marins et mariniers pour que ceux-ci le prennent pour patron et protecteur. Et cela depuis les temps les plus anciens. En effet Bari était le port du royaume de Naples qui faisait le plus de trafic avec l'Orient et la Terre Sainte. (3).

Mais une nouvelle transformation se produisit dans l'iconographie du Saint. Sous l'influence des marins et mariniers, le saint se déforme, s'ovalise et devient une véritable barque contenant les trois enfants. Cette représentation bien connue au XVIII^e siècle à La Noue et dans la région ne semble pas avoir donné naissance à une nouvelle légende.

J.-P. MONNIER.



St Nicolas de la Noue (Etat ancien)

La chanson de St Nicolas, dont il est fait mention au début de ce chapitre, ne date que de 1863. En revanche, il existe deux poèmes du trouvère normand Wace, relatant l'un, la légende des écoliers tués et ressuscités et l'autre, l'histoire d'un homme dépecé, salé et également ressuscité par Saint Nicolas (XII^e siècle). La chanson moderne, parue le 7 septembre 1863 dans *l'Illustration*, n'est peut-être qu'une compilation de ces deux poèmes (?). Elle aurait été recueillie par Gérard de Nerval, en Ile de France, au début du XIX^e siècle (?).

En 1100, Saint Nicolas est déjà mentionné comme le patron des jeunes clercs. Le St Nicolas des mariniers pourrait provenir d'un syncrétisme avec le Nick anglo-saxon. Il y a eu d'ailleurs un saint Nick, peut-être d'origine normande. Nick, en anglais, est le nom habituel du diable car le mot « devil » est une injure. Un sobriquet se dit d'ailleurs Nick-name et une célèbre marque de rhum avait pris le nom de Old Nick, qui proviendrait d'un idiotisme de la marine anglaise. Ceci demanderait à être développé mais expliquerait que le diable n'apparait, dans la légende de Saint Nicolas, que lorsqu'il y a un rapport avec la marine (de mer ou d'eau douce).

(1) Le jour de sa naissance, il se tint tout seul debout, dans le bassin qu'on avait rempli d'eau tiède pour lui donner le premier bain. Le vendredi, il s'abstenait de têter sa nourrice. Réau. *Iconographie de l'art chrétien*.

(2) C'est le saint Nicolas aux trois enfants.

(3) On sait que saint Nicolas prit, à l'époque chrétienne, la succession de Nick, génie des eaux : il fut considéré comme patron des navigateurs, sans doute à cause de son nom voisin de Nick. *Bulletin du Comité du Folklore champenois*, n° 136, p. 53.



St Nicolas de la Noue (Etat actuel)



Autel St Nicolas de l'Eglise de la Noue

Autel St Nicolas (détail)



LES MARINIERS DE BRIENNE-LA-VIEILLE

ORIGINE

En octobre 1655, le roi permit à Hector Bouthroue de rendre navigables et flottables les rivières de la Seine, de la Marne, de l'Aube. Privilège accordé pour vingt ans. Toutefois Bouthroue ne put réaliser son projet.

Imaginé dès 1547 par un nommé Charles Lecomte, le flottage des bois n'apparut, en Champagne que beaucoup plus tard (1).

C'est ainsi qu'en 1684, des forêts de Brienne et de Piney on jetait dans l'Aube, « à bois perdu », presque uniquement du bois de chauffage.

En 1721, M. de Vaux de Fierville, ingénieur, fut désigné pour continuer les travaux de navigation et de flottage sur les ruisseaux « affluent » de la Seine, pour l'approvisionnement de Paris.

En 1789, le flottage à bois perdu se faisait à grande échelle dans la rivière d'Aube.

Vers 1810, ce système a été abandonné.

Le décret du 21 août 1852 fixa la réglementation d'exploitation du flottage des bois sur la Seine et ses affluents. Il établit les règles de nomination pour les emplois de « garde-port » et « d'inspecteur des ports ».

ROUTE D'ACCÈS AU PORT POUR L'APPROVISIONNEMENT DES BOIS

Les voituriers charriant les grumes de chêne ou certaines pièces de bois de chêne équarries arrivaient au port par deux routes, l'une à l'est, l'autre à l'ouest.

Route est. Cette route fut convenablement empierrée et bornée vers 1860. C'est la D 102 dont nous reproduisons une borne. Elle dessert les forêts de Clairvaux, des Dhuits, Soulaïnes, etc. Elle vient de Lignol-le-Château en traversant Voigny, Arrentières, Lévigny, Vernonvilliers, La Chaise, Petit-Morvilliers, Brienne-la-Vieille.

En arrivant à l'entrée du village, les voituriers passaient entre la grande croix du pays et une statue de saint Nicolas, située dans une niche du mur de la maison

d'angle. Ils se signaient pour remercier Dieu d'avoir favorisé leur voyage.

Si vous empruntez cet itinéraire, demandez-vous comment on pouvait faire tourner des grumes de 15 m de long dans des « épingles à cheveux », comme celles que vous rencontrerez entre Lévigny et Arrentières ! Pauvres chevaux qui assuraient le service sur cette route où les bœufs n'étaient pas employés.

Route ouest. Cette route, la « D 11 a » qui, à Radonvilliers, rejoint les deux directions de la D 11, n'était pas exclusivement vouée au transport des bois. Elle desservait les forêts du Temple et d'Orient et les bois adjacents, Amance, Dienville, Charlieu, etc. La traction des triqueballes, des verpies, des fardiers y était effectuée par des bœufs ; les attelages de chevaux étaient rares.

Ces voituriers devaient passer devant une croix qui se trouvait sur le côté droit à l'entrée du fameux pont de bois. Nous ne l'avons jamais connue.

EXPLOITATION DU PORT

Les bois de chêne en grumes et en bois carrés sont rangés et alignés sur le port.

En 1880, le trafic annuel du port était de 90000 décistères de charpente et bois de marine. De 10000 mètres de sciage.

Les acheteurs de coupes de bois qui ont du stock sur les chantiers du port invitent les marchands de Paris. Après examen des denrées offertes, les marchés sont conclus. Le garde-port qui a effectué le métrage de chaque pièce reçoit l'ordre d'expédier.

Lorsque le bois s'amasse sur le chantier, c'est le garde-port qui prospecte et, notamment, prévient les marchands de Paris. Il propose les divers produits qui sont alignés, les « gros » (diamètres de 0,51 m et au dessus) ; les « moyens » (de diamètre inférieur) et les « petits » (des baliveaux de 0,25 m). La longueur peut varier de 6 à 15 mètres.

Toute l'activité du port est portée sur un gros registre, le « Copie de lettres » tenu scrupuleusement à jour par le garde-port, responsable de tout ce qui se passe dans le port. Celui-ci ne pourra s'absenter de son poste sans y avoir été autorisé par l'inspecteur départemental des ports.

(1) Voir, à ce sujet, Gabriel Gigot, *Des floteurs de bois sur la Marne aux Bragards de Saint-Dizier*, dans *Histoire et Traditions de Champagne*, p. 125.

PRÉPARATION DES BOIS POUR LE FLOTTAGE ET LA MISE A L'EAU

Assemblage de grumes.

Le chef flotteur a reçu les ordres du garde-port. Sur le terrain, il dirige 8 ou 10 hommes pour la confection des *coupons*.

Le *coupon* est un radeau formé par des grumes attachées côte à côte par des harts (petites perches en saule ou en coudrier) fixées aux grumes par des crampons enfoncés à coup de talon de hachette.

Un *coupon* comprend : deux grumes (gros) de diamètre supérieur à 0,70 m ou quatre grumes (moyens) de diamètre inférieur à 0,51 m ou huit grumes (petits) de diamètre égal ou inférieur à 0,33 m.

La largeur du *coupon* ne doit pas dépasser 2,50 m. La longueur des grumes peut être comprise entre 6 et 15 m. Dans un même *coupon*, on s'efforce de grouper des longueurs voisines.

L'assemblage est fait sur un chantier constitué de deux ou trois pièces de bois carré dont une extrémité est au bord de l'eau. Le chantier, une fois l'assemblage terminé, est soulevé à l'autre extrémité et le *coupon* glisse à l'eau.

Quand une quantité excessive de *coupons* encombre le bief ou se comporte mal par suite du courant qui les chasse, il faut les dégager.

La grande vanne située contre le moulin de la rive gauche est levée. Les *coupons* sont précipités dans le torrent qui vient de se former. Par manque de tirant d'eau, après avoir piqué dans la fosse du moulin, ils se rassemblent en aval au-dessous du batardeau.

Une redevance est versée aux usiniers des deux moulins pour le passage de chaque *coupon*. C'est une compensation pour la chute du régime de leurs machines : le niveau de l'eau du bief a fortement baissé pendant l'opération et cela subsiste jusqu'à ce que le bief soit à nouveau rempli.

Les brelles.

En aval, devant la plage les *coupons* sont réunis et assemblés deux par deux au moyen de cordages de chanvre pour pouvoir être désaccouplés à chaque passage de pertuis.

Ce nouveau radeau s'appelle une *brelle*. Il sera équilibré, si cela est nécessaire, par l'adjonction de tonneaux pour améliorer la flottabilité.

Les trains.

Les *brelles* disposées, l'une devant l'autre, au nombre de huit ou dix (suivant la longueur des grumes) vont former un convoi que l'on désigne sous l'appellation *train de flottage* ou *train*.

Les *brelles* sont reliées par des perches de 6 à 8 m de long.

De la paille et une petite cabane (la *loge*) sont embarquées sur une ou deux *brelles* ; les *loges* serviront à abriter le matériel et les vivres pendant les déplacements. Les hommes les occuperont la nuit et par mauvais temps pendant les journées d'arrêt.

Le départ.

Le jour du départ, les hommes (en principe huit *mariniers* commandés par un chef brelleur) montent sur les *brelles* munis de perches, de grappins et de gaffes. Ils portent la hache passée dans une bride du ceinturon. Sur chaque radeau quelques cordages et une caisse en bois, bien calée, contenant des crampons.

Le démarrage.

On ouvre la grande vanne, l'eau monte dans le bief d'aval, un courant s'établit, « le flot est lancé ».

A l'avant de la première *brelle* se trouve le pilote avec le chef flotteur responsable du convoi. Le pilote hurle à l'approche de chaque village : « ohé ! ohé ! le flot ! le flot !... » Le niveau de l'eau va monter de 1 à 2 m au passage du convoi ; il faut prévenir les lavandières afin qu'elles aient le temps de s'esquiver.

L'indemnité versée aux moulins au moment du passage des *coupons* dans la grande vanne comprenait l'ouverture pour le lancement du flot.

Le voyage pour atteindre Charenton-le-Pont va durer 15 à 20 jours, suivant le débit de la rivière, plus capricieuse que la Seine, où le problème sera celui de l'encombrement.

Les incidents de parcours.

Les archives nous apprennent les difficultés de ce mode de transport.

Le pertuis d'Arcis-sur-Aube est régi par une stricte réglementation des passages, le mercredi et le dimanche, au lever du soleil, pour les *trains* arrivés la veille.

Des procès verbaux sont dressés par les éclusiers et les agents des ponts et chaussées responsables de la navigation.

Des détériorations aux pierres de quai sont relevées à Plancy, à Anglure.

A Nogent-sur-Seine, le maître flotteur ayant décidé de passer outre aux instructions de l'éclusier, a levé les ventilles de l'écluse, et a « donné le flot » lui-même, ce qui a fait échouer deux péniches.

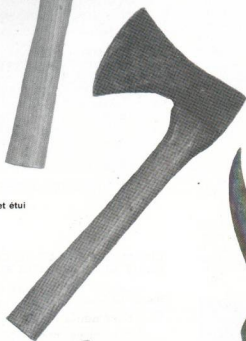
Au-delà, sur la Seine, la navigation est plus « fluide », comme on dirait aujourd'hui.

Seules sont à signaler quelques citations sur les passages à Bray-sur-Seine et Montereau.

Ce que les *mariniers* redoutaient le plus, était les jours d'attente. Une fois sur la Seine, les barrages se franchissaient par les écluses ; il fallait prendre rang pour avoir accès au sas.



Hache et étui



Crampons



Grappins



Cordage

Le retour des mariniers.

Les récits des anciens en font un exploit que nous pourrions qualifier de « sportif ». Ce voyage s'effectuait à pied par le « sentier des mariniers ». Ce chemin traversait Villiers-sur-Marne. Les hommes marchaient « à la queue leu leu », ils passaient à Nogent-sur-Seine, où ils dormaient dans la « grange des mariniers », sur de la paille, tout habillés.

Quelles étaient les autres haltes ?

Le trajet était parcouru en trois jours sauf par mauvais temps ; il en fallait alors quatre.

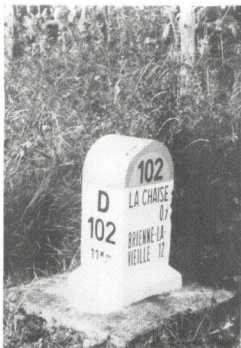
Ils rentraient au pays par les bois du Deffaut, Ponteau, le Jard et Millebert. Dans cette toute dernière partie du voyage, des parents ou des amis se portaient au-devant d'eux. C'est pourquoi elle était volontiers racontée en détails.

Voilà ce que mes souvenirs d'enfance ont retenu des conversations antérieures à 1914 avec les anciens mariniers du village.

La période de brellage.

L'hiver, les charrois étant rendus difficiles soit par la gelée, soit par la boue, le port était peu approvisionné. Le travail se réduisait à ranger et aligner les grumes sur les chantiers.

Le flottage s'arrêtait de façon que les mariniers soient rentrés à Brienne-le-Vieille pour fêter saint Nicolas (le 6 décembre). Il reprenait suivant le régime des eaux vers le 15 mars.



Cette borne et ses semblables sont en béton moulé, les inscriptions sont réalisées par émailage sur plaque en fonte. Elles ont été posées vers 1860.



Moulin de Brienne-la-Vieille (état actuel)

LES MARINIERS ET LE CULTE DE SAINT NICOLAS, LEUR PATRON.

Jusqu'en 1785, l'église de Brienne-la-Vieille ne comprenait qu'un seul croisillon de transept, celui du nord.

C'est cette unique chapelle qui, vers 1760-70, fut consacrée à saint Nicolas, le patron des gens des flots.

L'autel de style Louis XVI, ne porte pas de date. De fabrication régionale, artisanal, en bois dont le chêne constitue l'ossature, il est enduit de peinture polychrome.

Le retable présente en son centre un bas-relief. Saint Nicolas figure en évêque ayant à ses pieds les trois petits enfants, à sa gauche le palais synodal de Nicée, à droite, une mer déchaînée sur laquelle voguent deux barques ; à l'avant de l'une, un homme hurle.

La tradition voudrait que cet homme soit le symbole du brelleur qui, placé à l'avant de la première brelle d'un *train de flottage*, hurle : « ohé le flot, ohé le flot... le flot » pour prévenir les riverains et surtout les lavandières que le niveau de l'eau va s'élever de un à deux mètres.

Autrefois, par privilège, seuls les *mariniers* avaient le droit d'occuper les bancs de cette chapelle. Prenant le relai de cette coutume, seuls, les hommes occupent encore ces bancs de nos jours, lors des cérémonies.

Moulin de Brienne-la-Vieille



Bacquias, Brienne-le-Château

Le bief d'amont où les *coupons* étaient lancés à l'eau. Entre le moulin et le sapin on distingue la passerelle de commande de la grande vanne où les *coupons* passaient pour atteindre le bief d'aval. C'est là qu'ils étaient accouplés en *brelles*.

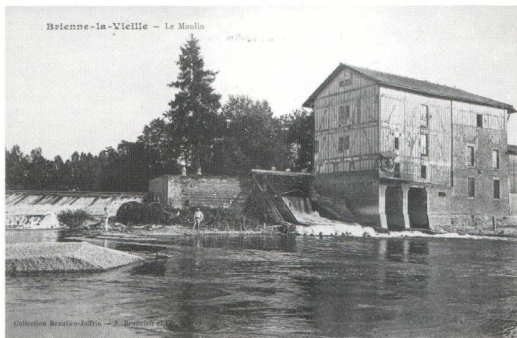
Le bief d'aval. Entre le sapin et le moulin se trouve le pertuis de la grande vanne : c'est le chemin emprunté par les *coupons*, qui vont se rassembler dans le bief d'aval avant d'être accouplés en *brelles*.

BRIENNE-LA-VIEILLE — Les Moulins



Paul Antoine, ill.-vint.

Reproduction interdite



A l'époque des *mariniers*, la chapelle communiquait directement avec la nef, par l'arcade qui a été obstruée en 1869 pour l'édification de l'autel de saint Joseph.

Dans la chapelle se trouvaient le bâton de la confrérie, une grande bannière ornée de l'image du saint. On y trouvait également deux autres petites bannières, l'une aux insignes du Commerce des Bois de Paris (une croix dominant un sceau octogonal) ; l'autre affectée aux voituriers qui approvisionnaient le port (faute de renseignement nous ne pouvons la décrire).

L'emplacement de ces trois bannières apparaît encore, les supports scellés dans dans le mur sont restés à leur place.

En 1914—1918, la grande bannière existait, mais elle n'était plus jamais déplacée de son support. Les ans et les intempéries, notamment l'humidité intérieure de l'église eurent raison de la résistance des tissus soyeux qui constituaient ces ornements.

Au-dessus du retable de l'autel était placé un grand tableau de saint Nicolas ; il est fixé maintenant sur le mur du fond de l'église, face à l'autel.

En 1960, fut entrepris un grand nettoyage des murs et des objets mobiliers de l'église. On essaya sur un angle de nettoyer cette toile. Le nettoyage cessa, car on faisait apparaître sous la couche superficielle, une autre peinture qui avait précédé saint Nicolas.

C'est sans doute une intervention des *mariniers* qui a entraîné cette réutilisation d'une toile, réutilisation dont il existe maints autres exemples.

La confrérie du flottage des bois tenait une grande place à l'église du village. nous retrouverons traces de certaines discussions dans les comptes rendus de la fabrique.

Des processions se déroulaient sur les ports, des bénédictions de radeaux étaient organisées ; seule la transmission orale sans autre précision nous les a fait connaître.

LA FIN DE L'EXPLOITATION DU FLOTTAGE DES BOIS

La construction du chemin de fer de Troyes à Saint-Dizier en 1886. porta un coup fatal à ce mode de transport.

C'est en 1890, que disparut définitivement le port de Brienne-la-Vieille.

Sur la cinquantaine d'ouvriers mis en chômage, quelques *mariniers* partirent au port de Troyes qui, peu après, connut le même sort.

Le moulin de la rive gauche, jusqu'au deuxième incendie qui le détruisit en 1851. avait une forte activité avec dix paires de meules tournant toute l'année.



Il fut reconstruit pour tourner avec quatre paires de meules (comme celui de la rive droite).

Une partie de l'énergie mécanique de l'usine fut inutilisée (abandon d'un pertuis).

A la suite de la suppression des emplois au port de flottage, on songea à réemployer une partie des voituriers en les affectant au transport du bois sur la rive gauche. A l'ouest du moulin, on installa, en 1890 une scierie qui occupa une partie des anciens floteurs (déjà la reconversion !).

Le pertuis, inemployé depuis 1852, fut remis en service. Une turbine produisit la force motrice nécessaire à l'entraînement d'une grande poulie à gorge, pourvue d'un câble téléodynamique de 40 m de longueur !... qui entraîna les machines de la scierie.

Au mois d'avril 1899, le moulin de la rive droite disparut dans un incendie. A son emplacement on reconstruisit une scierie entraînée par l'ancienne turbine du moulin.

On supprima la scierie de la rive gauche dont le rendement de la transmission par câble téléodynamique devait s'avérer totalement décevante.

Cette scierie devait disparaître à son tour, vers 1930, et être remplacée par une petite centrale hydraulique qui existe encore en 1982.

Paul VAUTRIN.





QUELQUES POUSSIÈRES D'ARCHIVES.

Pour permettre au lecteur de se mettre dans l'ambiance de la difficile vie des *mariniers*, nous présentons la copie de plusieurs documents.

Ces extraits des « papiers » officiels de la navigation permettent d'entrevoir les complications d'exploitation de ce mode de transport.

Il était indispensable que règne une parfaite entente entre: les utilisateurs (riverains, usiniers, garde-ports, maîtres-brelleurs, mariners, éclusiers, etc.) et les propriétaires (terrains, ponts, moulins, pertuis, vannages, déversoirs, sas et écluses, etc.)

Mais le grand maître de la situation était « le niveau de l'eau ».

P Conseil de Préfecture de l'Aube

27
16

Décret du 18 décembre 1816
 Décret du 18 décembre 1816
 Décret du 18 décembre 1816

Séance du 18 Décembre 1816 en l'honneur M. M. le Baron
 De Valenciennes, Préfet, Assesseur du Préfet, Conseiller de Préfecture
 Le Conseil de Préfecture du département de l'Aube.
 Vu un procès verbal d'avis du 20 août 1816 par lequel le
 Conseil de Préfecture de l'Aube a déclaré que le sieur Rouillot
 dit Berger, maître-brelleur, demeurant à Brémont
 la Ville, s'étant vu dans le cas de s'opposer à l'ouverture de
 l'écluse d'Anglure, a été déclaré coupable de l'infraction
 prévue par l'article 1er de la loi du 16 septembre 1804.
 Vu la loi du 16 septembre 1804.

Considérant que le sieur Rouillot dit Berger, maître-brelleur, a été déclaré
 coupable de l'infraction prévue par l'article 1er de la loi du 16 septembre 1804,
 et que les infractions prévues par l'article 1er de la loi du 16 septembre 1804,
 sont punies d'une amende de dix francs.

1) 1816. Conseil de préfecture de l'Aube. Compte rendu de la séance du 18 décembre.
 Condamne le nommé Rouillot dit Berger, maître-brelleur, à une amende de dix francs pour
 dégâts au sas de l'écluse d'Anglure.

Monsieur le Maire

J'ai l'honneur de vous prier que les travaux de réparation que nous avons
 commencés à l'écluse d'Anglure soient suspendus jusqu'au 8 ou 10
 novembre prochain, les communiants et parois, et autres communes, afin
 qu'ils ne soient point empêchés de passer et qu'ils ne soient point
 obligés de passer par l'écluse d'Anglure ou par l'écluse de l'écluse d'Anglure
 les parties qui s'y trouvent. Les autres des travaux ont été suspendus
 jusqu'à ce que nous puissions les passer avant le 8 ou 10 novembre.

J'ai l'honneur d'être

Monsieur le Maire

Votre très humble et très obéissant

Serviteur

2

Le 4 octobre 1818, le sieur Rouillot dit Berger, maître-brelleur, a été
 déclaré coupable de l'infraction prévue par l'article 1er de la loi du 16
 septembre 1804, et a été condamné à une amende de dix francs.
 Le sieur Rouillot dit Berger, maître-brelleur, a été déclaré
 coupable de l'infraction prévue par l'article 1er de la loi du 16
 septembre 1804, et a été condamné à une amende de dix francs.

Claude Rouillot dit Berger

Anglure

2) 1818, 4 octobre. L'ingénieur du Corps royal des Ponts et Chaussées prévient que les
 travaux de réparation à l'écluse d'Anglure exigent de suspendre la navigation jusqu'au 8 ou
 10 novembre. Emargement de l'avis par les signatures des marinniers et du maître-brelleur.



79-33

par complétude de manière à obtenir l'axe au delà rapproché
une division définitive; les deux autres axes sont

Considérant que l'opinion de la navigation Espagnole sur
nouvelle activité de l'Asie et que Du Bourg en espérant
se ravivra de nouvelles pour nouvelles de l'intérêt de
Hollande et des Indes (D'Arca)

Admission 0

Le passage du train d'eau et de bois venant du haut
de la rivière d'Orléans sera tenu au port de l'Orléans, deux
fois par semaine, le dimanche et le mercredi.

Q. 1. 2.

Passage Commencera) au Sud de Sabot et Vera
continues sans interruption) dans l'ordre d'arrivée de la
Croisade.

Part 3

Oct. 3
 (Il sera prouvé par M. M. les Dignitaires des Parcs et
 Chasses de la foret de la bastille que plusieurs de ces bœufs
 sont lestez. En outre, a cet effet, les D^s Dignitaires sont placez
 au-dessus de l'escalier de la ville de la ville de la foret de la bastille.)
 Oct. 4

Cont. 4.

Die Hefepresse le Dignat Du Comair devant d'arriver le
le Dignat du jour (2. passage) au lieu de l'objet. Vous devez
en maintenant conformément aux Engagements existants.

Oct 5

Oct 3. 1
(Expedition) In pursuit of the Adversus and four Profits.

3

3) 1826, 19 septembre. Réglementation au pertuis d'Arcis-sur-Aube du passage des trains de bois venant de la rivière d'Aube.

Deux fois par semaine, le dimanche et le mercredi, il commencera au lever du soleil.

Commerce

Le Direct du Département de l'Aube, Chevalier
de la Légion d'Honneur.

Sur la Lettre du M. l'Ingénieur en chef du Ponts
et Chaussées du Département, par laquelle il nous
informe qu'il y a plusieurs réparations urgentes à faire
aux ponts de l'Aube et qu'il y a aussi à faire des
travaux de navigation sur la Rivière d'Aube pendant un mois.

Ces travaux de réparation demandés
à que la saison est favorable pour les faire.

Arrêté:

La Navigation de la Rivière d'Aube sera
suspendue pendant un mois du 1^{er} septembre
prochain jusqu'au 1^{er} octobre prochain.

Le présent arrêté sera porté à la connaissance

4) 1826, 25 août. Le Préfet du département de l'Aube, chevalier de la légion d'Honneur, arrête :

« La navigation de la rivière d'Aube sera suspendue pendant un mois du 25 présent mois d'août jusqu'au 25 septembre prochain. »

[illegible]

5) 1830, 27 août. Procès-verbal du maire de Brienne-la-Vieille interdisant au maître-brelleur Godart Perrot d'obstruer le chemin adjacent au port et de lancer des radeaux en amont du port.

En agissant ainsi, il renverserait deux rangées de fascines de quinze pieds chacune environ ; en outre les trains de bois en passant sous les ponts provoqueraient de violentes secousses...

N

PONTS ET CHAUSSÉES
GRANDE VOIRIE
ET
POLICE DE LA NAVIGATION.

NOTA. L'affirmation est de rigueur dans les trois jours.
L'embarquement en débet est de rigueur dans les trois jours.
Le papier doit être visé pour valeur timbre.

(1) Présence, nom et qualité du saisissant et des autres personnes qui pourront agir concurremment avec lui.

(2) Désigner clairement et exactement la commune et l'endroit, le digue, le quai, le riv., le pont à bascule.

(3) Préciser avec une scrupuleuse vérité toutes les particularités propres à faire parfaitement connaître le delit.

C. 66.
INSTRUMENT EN DUEE
30 Mars 1866.
DE LA SEINE ET SUD.

Département de Seine et Oise

Procès-Verbal
de Delit de Police de la Navigation

Le Sieur V. M... mil huit cent Soixante deux
à neuf heures du matin nous (1) Jarrinier et Elmer Jarry,
Maire de la Municipalité de la Seine

Etant (2) le Sieur de Marigny, commandant de Marigny à Notre Dame

Avisons (3) que le Sieur de Marigny, commandant de Marigny à Notre Dame, a été saisi par le Sieur de Marigny, commandant de Marigny à Notre Dame, d'avoir commis un délit de police de la navigation, en faisant passer son bateau sur le pont de la Seine, sans avoir obtenu la permission de la municipalité de la Seine.

Le 30 Mars 1866.

ad 62

6) 1830, 27 août. Procès-verbal de délit de police de la navigation prononcé contre le sieur Poncelet Victor, maître-marinier. Il a levé clandestinement les ventelles de l'écluse de Marnay pour passer son train.

Je viens vous informer qu'aujourd'hui Poncelet Isidore entrepreneur de flottage à Brienne-la-Vieille a effectué le passage de vingt coupons de charpente par la vanne de flottage des moulins de Brienne-la-Vieille; ce passage a commencé à sept heures du matin et terminé à deux heures après-midi et comme je l'avais prévu sans faire éprouver la moindre avarie au déversoir en fascines, ni au pont de la vanne de flottage. D'abord, je ne vois pas comment on pourrait faire éprouver d'avarie au déversoir en effectuant le passage de coupons par la vanne de flottage. Au moment que pour effectuer cette manœuvre il faut que la vanne soit levée et que cela décharge d'autant le déversoir; si parfois pendant le mouvement du pont de flottage on est obligé de mettre la vanne à fond pour exécuter une manœuvre cela ne peut changer le déversoir attendu que le bief se trouve vide au moment où l'on met la vanne à fond. Quand à l'enroulement des cordes après le pont de la vanne de flottage, c'est une manœuvre qui est faite pour diriger le coupon dans la vanne et qui ne fait pas éprouver une très grande fatigue au pont; attendu qu'il y a une corde derrière le coupon qui en supporte toute la charge et que celles qui sont devant ne servent qu'à diriger. Je ne vois pas d'autre manœuvre de fond que en faisant des fascines cela demande à être exécuté par des hommes expérimentés. Il y a maintenant la question de flots; nous n'en sommes pas encore à en éprouver le besoin du moment que les eaux sont assez fortes pour partir sans cela, mais lorsque les eaux seront plus basses et que le flottage ne pourra se faire qu'avec le secours des flots, je ne vois pas pourquoi les usines de Brienne-la-Vieille seraient mises en dehors de la loi commune à toutes les usines de la rivière d'Aube, depuis Bossancourt à Précy-saint-Martin, attendu que le déversoir des moulins de Brienne-la-Vieille sera beaucoup moins chargé par un flot que par le plus grand crues que nous avons eues cet hiver où j'ai vu constamment la vanne de flottage à fond, sauf quatre jours seulement que j'ai pu obtenir qu'elle soit levée. Je vous prie de donner connaissance à M. l'ingénieur de ce qui se passe à Brienne-la-Vieille et le prier de faire vis à vis de Charrier ce qui est nécessaire pour qu'il ne vienne pas entraver la navigation; de mon côté, je ferai tous mes efforts pour que les intérêts de Charrier ne soient pas compromis par la marine.

J'ai l'honneur.....

7) Extrait du registre « Copie et lettres » de la gestion du port pendant l'année 1878.

N° 45 — 19 mars 1878.

M. Lux, Conducteur des Ponts et chaussées à Arcis.

Je viens vous informer qu'aujourd'hui, Poncelet Isidore entrepreneur de flottage à Brienne-la-Vieille a effectué le passage de vingt coupons de charpente par la vanne de flottage des moulins de Brienne-la-Vieille; ce passage a commencé à sept heures du matin et terminé à deux heures après-midi et comme je l'avais prévu sans faire éprouver la moindre avarie au déversoir en fascines, ni au pont de la vanne de flottage. D'abord, je ne vois pas comment on pourrait faire éprouver d'avarie au déversoir en effectuant la passage de coupons par la vanne de flottage du moment que pour effectuer cette manœuvre il faut que la vanne soit levée et que cela décharge d'autant le déversoir; si parfois pendant le cours du passage on est obligé de mettre la vanne à fond pour exécuter une manœuvre cela ne peut changer le déversoir attendu que le bief se trouve vide au moment où l'on met la vanne à fond. Quand à l'enroulement des cordes après le pont de la vanne de flottage, c'est une manœuvre qui est faite pour diriger le coupon dans la vanne et qui ne fait pas éprouver une très grande fatigue au pont; attendu qu'il y a une corde derrière le coupon qui en supporte toute la charge et que celles qui sont devant ne servent qu'à diriger.

Je ne vois pas d'autre manière de faire qu'en faisant des travaux cela demande à être examiné par des hommes compétents.

Il y a maintenant la question des flots; nous n'en sommes pas encore à en éprouver le besoin du moment que les eaux sont assez fortes pour partir sans cela, mais lorsque les eaux seront plus basses et que le flottage ne pourra se faire qu'avec le secours des flots, je ne vois pas pourquoi les usines de Brienne-la-Vieille seraient mises en dehors de la loi commune à toutes les usines de la rivière d'Aube, depuis Bossancourt à Précy-saint-Martin, attendu que le déversoir des moulins de Brienne-la-Vieille sera beaucoup moins chargé par un flot que par le plus grandes crues que nous avons eues cet hiver où j'ai vu constamment la vanne de flottage à fond, sauf quatre jours seulement que j'ai pu obtenir qu'elle soit levée.

Je vous prie de donner connaissance à M. l'ingénieur de ce qui se passe à Brienne-la-Vieille et le prier de faire vis à vis de Charrier ce qui est nécessaire pour qu'il ne vienne pas entraver la navigation; de mon côté, je ferai tous mes efforts pour que les intérêts de Charrier ne soient pas compromis par la marine.

PORT DE BRIENNE-LA-VIEILLE.

REÇU par M. *De la Hou* voiturier, demeurant
à *Arconville* en *Dir* morceaux,
la quantité de *Cant Cong* Solives, *sur pied*
au p. p. p. de bois de charpente, provenant de la
vente de *Sauvignette* ⁷⁹¹² exploitée par M. *De la Hou*
M.d de bois, demeurant à *Arconville*
A Brienne-la-vieille, le *23* *Septembre* 1813

T. H.
Le Garde-Port,
Rouillet

9) Les ports de flottage

Les terrains des ports étaient et sont toujours une propriété communale louée par lots à bail.

Les documents les plus anciens justifiant de la location sont les suivants : d'après l'inventaire des titres, plans, baux, engagements requis par la loi du 20 mars 1813.

1) La grosse en forme exécutoire d'un bail emphytéotique d'un terrain contenant 15 ares 82 ca situé à Brienne-la-Vieille, appelé « le pré aux barres » près la rivière d'Aube au Sr. Godard md. de bois au Brienne-la-Vieille et Dlle Marie Fse. Dimechoule son épouse moyennant une rente annuelle de quarante huit livres tournois franche de toute contribution, par acte reçu devant M^e Laurent Notaire à Dienville le 15 8bre 1786. Contrôlé et insinué au d Brienne le 23 des d. mois et an.

2) « Bail pour trois années qui ont commencé au onze novembre 1811 d'une pièce de terre située au Brienne-la-Vieille appelée, le *pré aux barres*, servant pour l'emplacement du bois de charpente (sans indication de contenance), aux Srs Labouglic et Larguillon fils marchands de bois pour l'approvisionnement de Paris demeurant à Arcys-sur-Aube moyennant quatre vingt quatre francs, payables moitié au premier mai et l'autre moitié au 11 novembre chaque année suivant procès-verbal d'adjudication devant M. le Maire de Brienne-la-Vieille le onze mai 1812, enregistré à Brienne le 27 du même mois. »

3) La minute d'un bail fait pour trois années, qui ont commencé le 15 mai 1810 d'une pièce de terre située à Brienne-la-Vieille appelée « le pré aux barres », sans indication de contenance, à Edme Matouillot marchand de bois à Piney moyennant un loyer annuel de cent vingt francs et à charge d'acquitter les remises dues au percepteur suivant procès-verbal reçu devant M. le Maire de Brienne-la-Vieille le 27 octobre 1810 enregist. le 7 9br suivt.

En 1864, un plan des ports a été dressé, il représente le morcellement du terrain en cinq lots.

Ce plan est exposé sous verre au mur de la salle du cadastre de la Mairie de Brienne-la-Vieille.

L'attribution locative des trois lots mentionnés ci-dessus, n'a jamais été interrompue jusqu'en 1890, date finale de l'exploitation des ports.

10) Le bail de location du port de flottage.

Justification de la location pour l'acceptation du bail.

Dans sa séance extraordinaire du 25 septembre 1845,

Le Conseil Municipal de Brienne-la-Vieille convoqué extraordinairement en vertu de l'autorisation de M. le Sous-Préfet de Bar-sur-Aube en date du 20 présent mois sous la présidence de M. Jean-Louis Daunay Maire, étaient présents, MM. Barbolain adjoint, Rouillot..... membres du Conseil municipal de dite commune.

M. le maire a exposé au Conseil Municipal que le bail des terrains de la Commune loués au « Commerce des bois à œuvrer de Paris » était expiré depuis le 1 mars 1844 et que le Commerce demandait à le renouveler.

Le Conseil ayant délibéré.

Considérant que la Commune ne peut tirer un meilleur parti des terrains dont il s'agit.

Considérant que les travaux faits jusqu'à présent par le Commerce pour son utilité ont préservé et préserveront par le fait d'espèce d'endiguement la portion de terrain qui aurait fini par être envahie par l'eau.

Considérant que le port de Brienne-la-Vieille existe en vertu d'une décision ministérielle et que cette décision le range de droit au nombre des établissements formés pour cause d'utilité publique.

Considérant que le flottage donne de l'ouvrage à la population ouvrière et répand (sic) dans le pays une aisance qui cesserait si le port venait à être déplacé.

Par ces motifs le Conseil unanimement d'avis qu'il y a lieu d'accepter le projet de bail ci-après et autorise M. le Maire.....

On remarquera dans la lecture du bail, qu'il a cessé d'exister entre le 1 mars 1814 et le 1 mars 1846, ce qui n'a pas empêché l'exploitation normale du port.

100
3.

Bail ^{N° 11} entre la Commune de Brionne la Ville et

la Commune de bois à servir de la Ville de Paris.

Brionne la Ville le vingt sept septembre mil huit cent quarante cinq.

Entre nous deux parties

par Louis Darnay maire de la Commune de Brionne la Ville d'une part

Suivant au nom de la dite Commune d'autre part

Et Louis Lemaire juré longneur du port de Brionne la Ville
compromis a l'origine des lieux chargés de représenter la commune de bois à
la Ville de Paris et agissant son nom lequel a été nommé à Paris en la demeure de
Monsieur Lemaire son agent général qui a été nommé à Paris et agissant son nom
toutefois de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

Conformément au règlement du 31 décembre 1831 art. 12 et 13
Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

tant qu'il n'est pas de cette port ou de l'autre en son port fait par la Commune

La Commune de Brionne la Ville est tenue de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

Beaufort

Signé Darnay maire et Lemaire juré longneur

L. Darnay
Gauthier

Lemaire
Legrand

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris

Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune. Le port de Brionne la Ville est tenu de servir à l'usage de la Ville de Paris
et de soumettre les conditions de l'affaire à l'approbation du Bureau Syndical de la
Commune.

BEL EN CHÉ

DES FAUCHEUSES A PRÉ AUX MOISSONNEUSES

Après les faucilles, la faux constitua une notable amélioration pour faucher l'herbe et les céréales. Malgré un rendement bien supérieur, son emploi était fatigant ; il demeurait la spécialité de quelques-uns, car il existait un véritable « art du faucheur » ; cela ne s'improvisait pas. La mécanisation s'imposa donc. Une fois encore, ce sont les chevaux qui apportèrent la force motrice nécessaire.

Du début du siècle jusqu'à la généralisation des imposantes moissonneuses-batteuses actuelles, plusieurs types de faucheuses apparurent, toujours plus perfectionnées car, s'il fallait réduire la fatigue du paysan, il devenait impératif d'augmenter sa capacité de travail pour compenser, entre autres, l'aigüe pénurie de main-d'œuvre agricole, notamment après la guerre de 14-18 (embauchage massif d'employés polonais).

Dans notre région, trois types de faucheuses furent généralement répandus, deux autres ne firent qu'une rapide apparition.

Avant de considérer leurs particularités propres, voyons d'abord leurs points communs tels que :

- les organes de coupe. Ils comprennent la **scie** ou lame, composée de sections triangulaires ayant un tranchant sur deux côtés, l'autre face étant rivée à une tringle qui se déplace d'un mouvement rectiligne alternatif dans le **porte-lame**, sorte de gaine métallique sur laquelle sont montés les **doigts** qui divisent la céréale en petites touffes. La scie est toujours commandée par une bielle en bois, à rotules ;

- le bâti avec une ou deux roues porteuses (mais dont une au moins est aussi motrice) laquelle, par divers systèmes de transmission (axes, engrenages, chaînes...) fournit le mouvement aux différents organes ;

- le sabot séparateur extérieur, encore appelé le **diviseur**, pour éviter que la roue porteuse du tablier de la moissonneuse-javelleuse ou de la moissonneuse-lieuse n'écrase la récolte qui est de ce fait, légèrement coucée sur les tiges encore sur pied.

Il y a encore le **timon** pour l'attelage des chevaux, le **siège** du conducteur.

Par un dispositif de **clabotage**, le conducteur pouvait commander à volonté la mise en marche ou l'arrêt de l'entraînement du mécanisme général de la faucheuse.

Deux emplacements particuliers étaient toujours prévus sur le bâti pour recevoir l'un, la **burette** car, seule, l'huile était utilisée et il fallait la renouveler fréquemment dans les roulements non étanches, souvent à friction

directe, sans cage à billes ; les **graisseurs** à graisse « consistante » et à pression ne vinrent que plus tard. L'autre recevait le **fouet** souvent appelé « fouet de cocher » car la verge devait être particulièrement longue pour atteindre l'attelage (par opposition au fouet dit « de Perpignan » ou « de charretier » dont la verge torsadée était beaucoup plus courte, le conducteur se tenant à proximité immédiate de ses chevaux.

En commençant par la plus ancienne, voyons maintenant quelles étaient les particularités propres à chacune de ces machines :

La faucheuse dite « faucheuse à pré ».

Pour le transport, le porte-lame est maintenu verticalement contre le bâti par une tige métallique qu'il suffit de libérer pour l'abaisser en partie. Le **levier de relevage** sert à la mettre en position de fauchage, c'est-à-dire à plat sur le sol mais reposant à son extrémité extérieure sur un sabot métallique. Ce levier est aussi destiné à relever partiellement le porte-lame pour faciliter diverses manœuvres dont la visite de la scie en cas de « bourrage » ou de blocage par un corps dur, une pierre, par exemple.

Il y a le **levier de pointage** qui sert à modifier l'angle d'attaque de la scie et cela suivant certains impératifs, particulièrement en fonction de la nature de l'herbe à faucher et pour ne pas « piquer » en terre, afin de prévoir le « bourrage ». Une **pédale** sur laquelle peut appuyer le pied droit du conducteur pour provoquer relevage de la barre de coupe. Faible soulèvement, mais suffisant pour permettre à la faucheuse d'effectuer le recul d'un quart de cercle nécessaire en bout de champ lorsqu'il faut changer de côté. Une garniture de bois dite **planche à andains**, adaptée au sabot extérieur dispose le fourrage coupé, en andains, pour que les chevaux (généralement deux) ne le piétinent pas au train suivant. (1)

A noter qu'ici, les deux roues sont motrices et qu'un jeu de cliquets prévu dans les moyeux, autorise une marche arrière de la machine.

Pour obtenir un rendement optimum, il fallait partir de très bonne heure, vers quatre heures (heure solaire) afin de bénéficier de la rosée qui se dissipait dès que le soleil montait. Cette eau lavait la scie, la débarrassant de la terre qui aurait pu s'accumuler entre les doigts. Les chevaux eux-mêmes, profitant de la fraîcheur matinale, marchaient d'un bien meilleur pas. On disait : « travailler à la fraîche ». Cette faucheuse servait encore pour les luzernes, les sainfoins et les trèfles.

La faucheuse à deux sièges.

Il fut difficile de recueillir des renseignements à son sujet car peu de paysans l'utilisèrent dans notre région. M. Pierre Jacquinot d'Assenay et M. René Leblanc de Mousse, qui connurent cette faucheuse, n'en ont que de vagues souvenirs.

Pratiquement semblable à la précédente, elle s'en différencie d'abord par la présence d'une sorte de tablier amovible constitué par des lamelles de bois traînant sur le sol, disposé à l'arrière de la barre de coupe et sur lequel tombait la récolte, puis par la présence d'un second siège à côté de celui du conducteur mais disposé plus bas. La personne installée là — souvent une femme — avait pour mission d'évacuer la récolte à l'aide d'une **raclette** en bois (râteau dont les dents sont disposées dans le sens du manche), lorsqu'elle jugeait que la quantité était suffisante. Ainsi, à l'arrière de la machine, se trouvait constituée une série de petits tas, les **javelles**, prêtes selon le cas, être liées ou bien chargées directement sur une charrette.

Ce travail était particulièrement pénible. Sans doute est-ce la cause du faible développement de ce type de faucheuse et de son rapide abandon. Selon M. Leblanc, elle servait essentiellement à faucher le sainfoin. Il se souvient avoir vu, mais rarement, une personne suivant à pied, derrière la machine, pour évacuer l'emblave à l'aide d'un bâton.

La moissonneuse-javeleuse.

Première faucheuse véritablement digne d'être qualifiée de moissonneuse car la récolte était disposée en javelles (ou encore en plinjons) comme dans le cas précédent, mais sans intervention humaine. Outre ses organes analogues à ceux des autres machines, elle avait une sorte de personnalité tellement elle était curieuse dans son fonctionnement, avec quatre énormes **râteaux-rabatteurs** aux mouvements apparemment désordonnés et gauches.

Les organes de javelage automatique comprenaient ces quatre râteaux, lesquels, en passant assez près de la scie, couchent les tiges de céréales sur une plateforme en bois placée en arrière du porte-lame, ayant la forme d'un quart de cercle ; c'est le tablier. Ils fonctionnent ainsi comme rabatteurs se relevant immédiatement après avoir dépassé l'aplomb de la scie. Les tiges s'accumulent sur le tablier pour constituer une javelle. Lorsque la quantité de récolte est assez importante, l'un des râteaux qui fonctionnait comme rabatteur, va fonctionner comme **javeleur**. Il balaie toute la récolte du tablier et la dépose sur le sol. Les râteaux sont dirigés par des cames se déplaçant sur un chemin de roulement. Ce dernier bifurque, c'est-à-dire se sépare en deux ; une aiguille dirige la came de chaque râteau soit sur le chemin supérieur soit sur le chemin inférieur. Des organes de sécurité empêchent les dents des râteaux de se prendre dans les dents de la scie.

Elle servait au fauchage de toutes les emblaves.

La moissonneuse « Adriance plate ».

D'une technique encore plus évoluée que la précédente, elle liait automatiquement la récolte en gerbes parfaitement moulées. Le travail de la moisson se trouva ainsi considérablement facilité et écourté. Elle fut cependant peu répandue car rapidement surpassée par la moissonneuse-lieuse à élévateur.

Tirée par deux chevaux, elle avait une largeur de coupe de 1,50 m, des rabatteurs à hauteur variable ; plongeant dans la récolte, l'infléchissant vers la scie, favorisant le sectionnement. Les tiges tombaient d'abord sur un tablier horizontal actionné par deux rouleaux, sorte de tapis roulant, puis, reprises par d'autres rouleaux disposés suivant un plan incliné, elles étaient amenées sur une table supérieure où un **lieur** comprenant entre autres un noueur, un couteau, une aiguille dans laquelle passait la ficelle, un éjecteur et un dispositif de déclenchement. Celui-ci pouvait être calibré à volonté suivant la grosseur désirée de la gerbe, commandé par la récolte lorsque celle-ci était suffisamment amassée, entrainé en action. Une gerbe bien faite était alors éjectée vers l'arrière de la machine. Si cette automaticité simplifiait dans de notables proportions le travail manuel elle présentait le gros inconvénient d'occasionner un fort égrenage des épis car la botte tombait très souvent debout et précisément sur les épis.

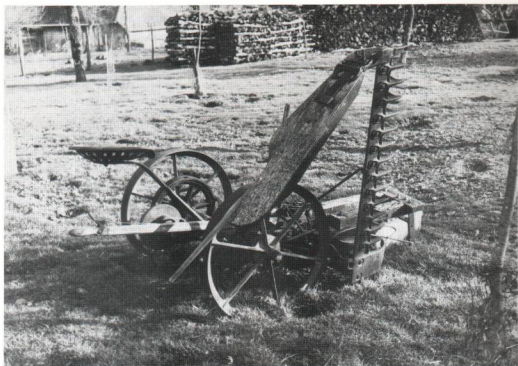
La moissonneuse-lieuse à élévateur.

Ce fut véritablement la machine révolutionnaire car elle apportait à son possesseur tout ce qu'il pouvait espérer en rapidité et en qualité de travail ; tout devenait moins pénible et une seule personne suffisait pour accomplir une belle besogne, mais il fallait disposer de plusieurs chevaux. Si deux attelés côte à côte étaient indispensables, un troisième était grandement souhaitable surtout si le terrain se trouvait être quelque peu accidenté.

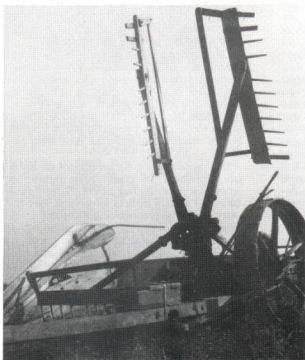
Cette moissonneuse demeura la « reine des moissons » jusqu'à l'apparition des actuelles moissonneuses-batteuses ; c'est-à-dire après la seconde guerre. En raison de sa largeur en position de fonctionnement, son encombrement était trop grand pour ses déplacements sur la route, certes beaucoup moins fréquentée qu'actuellement mais qui était alors plus étroite.

Elle reposait donc sur un **chariot de transport** constitué par deux roues métalliques amovibles disposées de part et d'autre du mécanisme, du côté de la table de liage. Le timon étant lui-même provisoirement déplacé et assujéti vers la petite roue porteuse du tablier, laquelle se trouvait aussi soulevée du sol, de telle sorte que la machine était déplacée de la ferme aux champs suivant son épaisseur. Par un ensemble de manivelle et de crémaillère la **grosse roue**, habituellement motrice et porteuse était également suspendue, l'ensemble de la moissonneuse portant seulement sur les deux roues auxiliaires.

Ses principales caractéristiques techniques sont les suivantes. Les organes de coupe sont analogues à ceux des moissonneuses-jave-



Vieille faucheuse à pré



Javeuse

leuses et le rabatteur est destiné à jouer le même rôle que les râteaux rabatteurs de celles-ci. C'est un grand moulinet en bois composé de cinq à six traverses tournant lentement dans le même sens que la roue motrice. Il est commandé par deux leviers à portée de la main du conducteur. L'un permet le déplacement vertical suivant la hauteur de l'emblave, l'autre assure l'avancement ou le recul du rabatteur par rapport à la scie, suivant que les tiges sont bien droites ou versées ; cela afin de faire du bon travail, c'est-à-dire pour que la récolte tombe dans les meilleures conditions possibles sur le tablier, ce qui conditionne sa bonne **montée** dans les toiles élévatrices et, en définitive, ce qui assure un bon liage. Un troisième levier, disposé à côté des deux autres, permet de lever ou de baisser la coupe selon que la récolte est versée ou non. M. Chaudey, de Vitry-le-Croisé, insiste particulièrement sur le réglage judicieux de ces organes.

Le **transporteur** ou tablier reçoit les tiges qui viennent d'être coupées ; il est formé d'une toile tendue sur deux rouleaux, animée d'un mouvement de translation conduisant les tiges de l'extérieur de la machine vers l'élevateur où elles sont prises et entraînées par deux autres toiles qui se font vis-à-vis, se déplaçant dans le même sens, emprisonnant la récolte entre elles et la conduisant sur la table de liage. Notons que toutes ces toiles portent des tringles de bois rivées sur elles tous les vingt centimètres et destinées à favoriser la prise et la montée des tiges. M. Chaudey précise que, sur la toile de tablier, il y avait un **frein d'épis**, lamelle en feuilard qu'il fallait approcher ou éloigner de la scie selon la longueur de la céréale pour que les épis soient freinés pour retarder leur montée dans l'élevateur car, plus lourds que le pied de la récolte, leur adhérence sur la toile de tablier étant plus grande, les tiges se présenteraient **en bout** ; elle monteraient en biais occasionnant ainsi un mauvais liage.

Ces toiles étaient tendues à l'aide de tendeurs avant la mise en service de la machine. En fin de journée, il fallait les détendre. Le matin, si la machine avait passé la nuit dehors sans être protégée par une bâche ou plus simplement par des **gerbes**, il était quasiment impossible de tendre les toiles ; la fraîcheur de la nuit ayant provoqué un rétrécissement exceptionnel. Le travail commençait dans ces conditions jusqu'au moment où l'une d'elles commençait à patiner.

Sur la table de liage, nous trouvons le **lieur** dont nous avons déjà parlé plus haut, les **tasseurs** qui compriment énergiquement la gerbe, les **égalisateurs** de gerbe dont un, appelé communément **tape-cul**, actionné d'un mouvement de va-et-vient servait à égaliser le pied de la gerbe, l'autre, fixe et disposé en regard du premier. A l'opposé de la table de liage, était le **reteneur** d'épis. Selon M. Chaudey, l'action conjuguée de ces deux parties de la table avait pour effet essentiel de bien centrer la gerbe dans le lieur et de favoriser ainsi un bon liage, bien équilibré.

Il y avait encore le **porte-gerbes**. Au lieu de laisser les gerbes sur le sol à mesure qu'elles sont confectionnées, le porte-gerbes a un double avantage. En les déposant sur le sol cela évite l'égrenage des épis et, groupées par quatre ou cinq à la fois, la **mise en tas** est infiniment moins fatigante et beaucoup plus rapide. Il est commandé par le conducteur à l'aide d'une pédale.

Presque sous le siège de conducteur se trouvait la **boîte à ficelle** qui contenait habituellement deux grosses pelotes de ficelle destinées au liage des gerbes. Elle passait successivement dans des guides et des tendeurs qu'il fallait savoir régler avec soin puis dans la longue aiguille courbée pour être enfin fixée au lieur lui-même.

Lors des années pluvieuses, les tiges d'eau se cassaient sous l'action du vent et arrivaient même à se plaquer au sol. On disait alors que la récolte était versée ou « cagée ». Dans ces conditions les meilleurs réglages de la machine restaient inefficaces, la scie passant au-dessus de l'emblave. Il fallait trouver un dispositif permettant de **prendre** la récolte par le dessous, la relevant suffisamment au niveau de la scie. C'était le rôle des **relevateurs**, sortes de triangles en fer amovibles, généralement trois ou quatre, fixés à l'avant de la barre de coupe, la pointe qui reposait sur le sol, se terminant par un petit sabot. Même dans ces conditions, le résultat était médiocre. La coupe était irrégulière, l'égrenage des épis considérable et la récolte arrivait sur la toile de tablier dans de mauvaises conditions, en paquets informes ; elle montait mal. Pour tenter d'atténuer cet inconvénient, un homme portant un long bâton marchait derrière le tablier et, tout en **bâtonnant**, il s'efforçait d'améliorer la montée des tiges dans les toiles en les égalisant et en les redressant de son mieux car il disposait de très peu de temps pour cela... les toiles tournaient ! C'était un travail particulièrement harassant.

Avant le départ aux champs, des travaux de préparation se faisaient à la ferme. Il y avait le **repassage** de la scie, opération délicate, car il fallait respecter scrupuleusement le biseau d'origine de la section. Mal fait, il était soit trop trogne (angle-trop vif) soit trop lent (angle trop ouvert). On procédait aussi au graissage de la mécanique. Avant de verser l'huile contenue dans une burette, il fallait déboucher les trous de graissage avec un fil de fer pour en extraire les malpropretés. Cette lubrification très sommaire durait peu de temps et nous savons déjà qu'il fallait la renouveler au cours d'une période de travail. Couché sur le dos, engagé sous le mécanisme, le conducteur s'efforçait d'atteindre les divers points à graisser, recevant souvent du cambouis aussi bien sur les vêtements que sur le visage !...

Il semble convenable d'évoquer ici les chevaux, fidèles et bons serviteurs de l'homme car, sans eux, aucune de ces machines n'eût été inventée. Avant le départ aux champs ; ils étaient entourés de beaucoup de soins. Très tôt on leur apportait la nourriture. Le foin qui devait être de la bonne herbe fanée-si possi-

ble étant bien sèche avant d'être ensilée car un foin **rentré** humide produisait après fermentation une poussière agressive et irritante susceptible d'occasionner de l'asthme chez les bêtes. C'était leur **donner la botte**. Puis il y avait la ration d'avoine, dont la quantité était contrôlée pour éviter les **coups de sang**. On se servait alors d'une mesure, sorte de panier rond, en osier, contenant deux litres. Durant les pénibles travaux de la moisson, certains chevaux pouvaient consommer vingt litres d'avoine journalièrement, sans oublier les barbotages (boisson rafraichissante de farine, avoine, orge...). Les bêtes étaient ensuite abreuvées, soit dans l'écurie, en leur apportant de l'eau au seau ou encore à l'abreuvoir situé dans la cour à proximité de la pompe. C'était souvent un gros bloc de pierre creusé à la main. Certains chevaux allaient se désaltérer seuls puis, leur soif assouvie, retournaient à leur case sans se tromper, même s'il y en avait plusieurs.

Il y avait encore les soins d'hygiène et le paysan était fier de son attelage au poil brillant et soyeux. C'était le pansage. On commençait par bien frotter l'animal à l'aide d'une étrille pour enlever les malpropretés fixées à son poil, puis on le brossait copieusement pour éliminer tous ces déchets. L'opération était longue et minutieuse. Enfin il fallait **curer** c'est-à-dire enlever la paille souillée qui constitue la couche de la bête et la remplacer par de la nouvelle, propre et sèche ; c'était **faire la litière**.

Ainsi beaucoup de prévenance était consacrée à ces précieux auxiliaires. L'homme se devait bien de leur apporter un peu de lui-même.

En conclusion, je me permets de conter cette petite anecdote. Dans les années 20, par suite de la pénurie de main-d'œuvre agricole résultant des fortes pertes humaines au cours de la Grande Guerre, mes parents, comme bien d'autres, demandèrent des ouvriers polonais sous contrat. Un jour de moisson, alors que l'un d'eux se trouvait dans le champ, en voyant fonctionner pour la première fois une moissonneuse-lieuse, il se laissa tomber à genoux, joignit les mains en fixant le ciel durant plusieurs minutes ! Sans doute remerciait-il le bon Dieu, d'avoir doté les hommes d'une aussi mystérieuse machine.

Mon dernier mot sera toutefois pour M. Leblanc qui m'a dit avoir acheté en 1923, une moissonneuse-lieuse à élévateur pour la somme de 700 francs. Mais combien valait alors, le quintal de blé ?

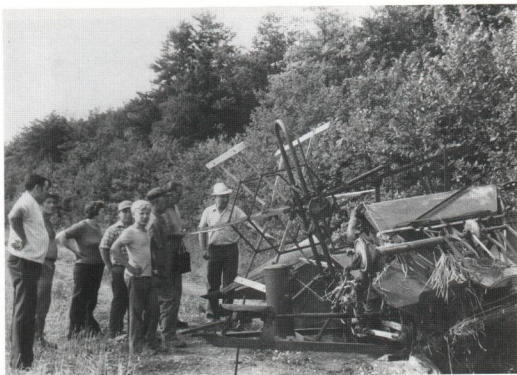
R. Penard.

(1) La planche à andains ménage un rayon « sans herbe ». Au passage suivant, si elle n'a pas rempli son office, trop d'herbe se précipite sous le talon, qui bourre. La machine ne fait pas plus d'un tour dans ces conditions.

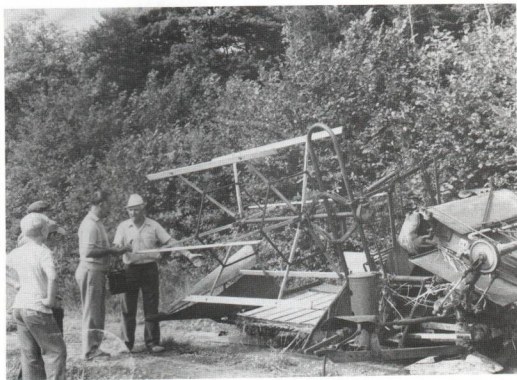
G. Vuibert.

Moissonneuse-lieuse en position de route





Vitry-le-Croisé





79-46



Champigny-les-Mondeville. Faucheuse mécanique

Nous sommes toujours heureux de recevoir régulièrement les bulletins édités par les Associations amies dont les buts sont — peu ou prou — analogues aux nôtres.

A chaque association incombent des travaux dont l'organe périodique fait le point. Nous voudrions pouvoir analyser dans le détail le contenu de chaque fascicule que nous recevons mais le temps nous manque souvent. Parfois, c'est de place que nous aurions besoin : les impérieuses exigences de l'imprimerie nous obligent à réfréner notre désir de déborder le multiple de quatre pages qui nous est imposé !

Mais dès que le temps et la place nous le permettent, nous essayons de rendre compte des bulletins que nous recevons aussi divers dans leur présentation que dans leur contenu. Certains d'entre eux consacrent l'ensemble de leurs articles aux « arts et traditions ». D'autres partagent avec l'archéologie, l'histoire, la géographie... Quelques uns acceptent la publicité. La plupart essaient de la dédaigner. En fait, chacun emploie à faire connaître ses recherches, ses réalisations et ses aspirations. Chaque périodique reflète les joies, les peines, les difficultés des responsables, leurs efforts et leur réussite.

Le Comité du Folklore champenois* vient de rééditer le livre de Guillemot « Contes, Légendes et Traditions de la Marne ». Il publie en même temps le volume n° X de ses travaux « Les contes de Guillemot et la vie d'autrefois en Champagne », dans lequel Germaine Maillet reproduit et analyse certains textes inédits de cet auteur. Rien ne semble avoir échappé à ce devancier de la vie traditionnelle de sa petite région : le carnaval, les mai, la location du bâton de ste Madeleine à Fromentières, des contes, les travaux des champs, la lessive, le mariage, etc... Le n° 136 du bulletin comporte notamment une étude de G. Maillet : « Le curieux culte de Saint Thibaut ».

Dans le n° 148 des *Cahiers Haut-Marnais** Michel Guyard évoque un écrivain qui nous est cher : Joseph Cressot.

Clair Mahé a recueilli les propos d'un tailleur d'ardoises dans le n° 82 de *Lemouzi**. Les croquis qui accompagnent ce reportage sont d'un grand intérêt (outils et gestes).

Quelques notules : fête des rois, vendredi saint, Rogations, la rage, etc... de Ch. Tallon, dans le premier bulletin 1982 d'*Evocations**.

Le *Coin-coin**, n° spécial 150, est entièrement consacré à la musique populaire. Il est le résultat d'une enquête, réalisée en commun par les professeurs et les élèves du Collège de Chaource ; elle s'est concrétisée par une magnifique exposition.

Le n° 109 d'*Aguaine** nous offre, comme à l'habitude, un sommaire très fourni. R. Fournier. L'industrie des « peaux » d'ois. G. Habrieux. La moisson à la faux. R. Rousseau. Noces d'autrefois... Ainsi que la suite de l'étude de Mme Cadet sur « Le goret ».

Il y a beaucoup à glaner dans le n° 118 de *Pays de Bourgogne**. Particulièrement dans le « Panorama de l'activité intellectuelle des 4 départements bourguignons » dressé par M. Albert Colombet.

Vous trouverez une bonne information sur « La terre, matière, matériau » dans le *Courrier du Parc de la Montagne de Reims** n° 18.

Dans les n° 460 et 461 de *Compagnonnage**, nous pouvons faire ample connaissance avec la Bibliothèque de la Maison de l'Outil et de la pensée ouvrière (Troyes). Deux articles de Jérôme Radevan, qu'il est impossible de résumer mais grâce auxquels nous appréhendons « l'esprit » d'une création. Rien ne

saurait nous échapper désormais au sujet de la bibliothèque créée par Paul Feller. Et, après sa genèse, nous trouvons un aperçu de son extrême richesse.

Nous complétons nos informations sur la « maison traditionnelle » dans *Maisons Paysannes de France** : la tuile canal, la travail de la terre, les portails... Maisons de Beauce, du Pays basque et du Val de Saône [n° 62].

Le n° 9 (1980) de *Barbizier** a pour titre « Les travaux et les jours dans les Vosges saonnoises » (Abbé Marcel Sauvage). Ce sont des souvenirs qu'égrène l'auteur : la classe, le fromage, Noël, la première communion, etc. On trouve dans ce recueil deux excellents croquis de la charrue tourne-oreille, en tous points semblable au modèle que possède notre musée de Châlons-sur-Marne.

Les recherches effectuées par les membres de la Société des Antiquaires de Picardie* relèvent le plus souvent de l'archéologie et de l'histoire. Nous prenons cependant un grand intérêt à parcourir leur revue.

Il est fort intéressant de comparer les « mots » de chez nous avec ceux du langage picard que nous offre *Linguistique picarde** d'autant que ce bulletin est d'une fort agréable lecture.

*Idées pour Tous** mentionne régulièrement la revue Folklore de Champagne.

*Bibiomax Office** ne nous oublie pas... et nous nous complimenter. Cela est encourageant. Merci.

Le n° 54 de *Parlers et traditions populaires de Normandie** dissèque le métier de « Battous en granche ». De nombreux croquis éclairent le texte.

* Références ci-après.

Aguaine. Société d'Etudes folkloriques du Centre Ouest. La Tour de Biracq. Granjean. 17350 St Savinien.

Barbizier. Bulletin de liaison du Folklore comtois. La Citadelle. 25000 Besançon.

Bibiomax Office, librairie. 7, rue de l'Enfer. Chalaines. 55140 Vaucouleurs.

Bulletin du Comité du Folklore champenois. Mlle Germaine Maillet. 13, rue de l'Arquebuse. 51000 Châlons-sur-Marne.

Bulletin trimestriel de la Société des Antiquaires de Picardie. Musée. 48, rue de la République. 8000 Amiens.

Cahiers des Amis du Vieil Ile. B.P. 22. 66130 Ile-sur-Têt.

Cahiers Haut-Marnais. B.P. 565. 52012 Chaumont.

Coin-coin. Revue mensuelle de la Maison des Jeunes et de la Culture. 10210 Chaource.

Compagnonnage. Organe des Compagnons du Devoir. 82, rue de l'Hôtel de Ville. 75004 Paris.

Courrier des habitants. Parc naturel régional de la Montagne de Reims. 86, rue Belin. 51100 Reims.

Evocations. Bulletin du Groupe d'Etudes Historiques et Géographiques du Bas-Dauphiné. 38464 Crémieu.

Idées pour Tous. 33, rue Auguste Bosc. 3000 Nîmes.

Lemouzi. Revue franco-limousine. 13, place Municipale. 19000 Tulle.

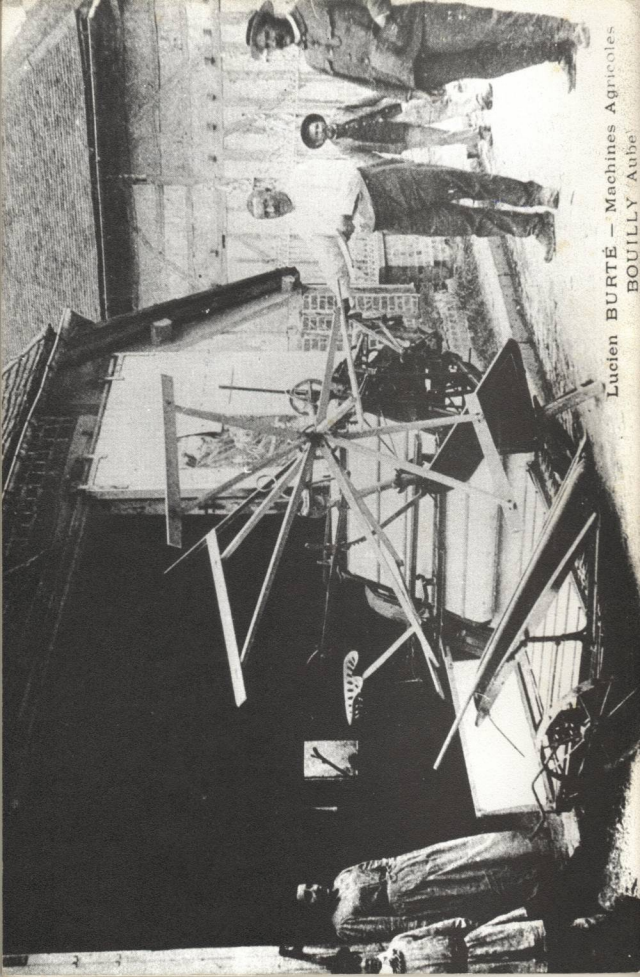
Linguistique picarde. 34, rue Victor Hugo. 8000 Amiens.

Maisons paysannes de France. 3 bis, rue Léo Delibes. 75116 Paris.

Parlers et Traditions populaires de Normandie. Archives départementales. 103, rue de Bayeux. B.P. 600. 50010 St-Lô Cedex.

Pays de Bourgogne. 17, bd Paul Doumer. 21000 Dijon.





Lucien BURTÉ — Machines Agricoles
BOUILLY (Aube)