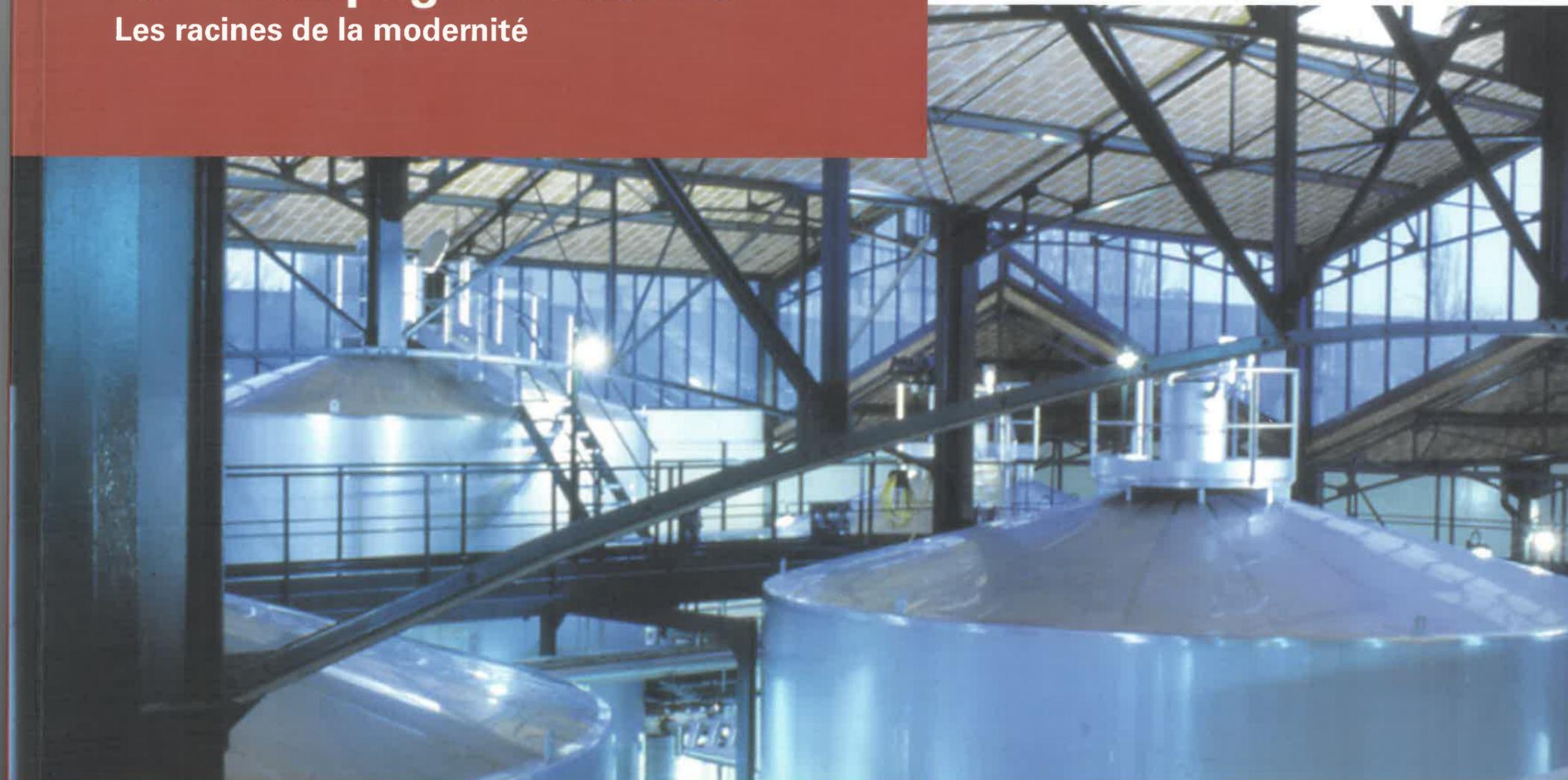


# Atlas du patrimoine industriel de Champagne-Ardenne

Les racines de la modernité

Sous la direction  
de Gracia Dorel-Ferré



La cuverie Pommery (archives Vranken-Pommery)



Vitry-le-François, au confluent de la Marne et de la Saulx, possède deux atouts. En effet, de Vitry, la Marne, via la Seine, conduit à Paris, et relie la Haute-Marne métallurgique riche en bois et en céréales.



Le canal de la Marne à la Saône (cliché G. Dorel-Ferré)



Le patrimoine de la batellerie à Vitry-le-François

### Dès le XVII<sup>e</sup> siècle

Vitry-le-François est une ville nouvelle du XVI<sup>e</sup> siècle, dont le site a été soigneusement déterminé au regard des possibilités de communication. Le commerce se développe autour de trois produits qui partent sur la Marne pour la capitale : les céréales du Perthois, le bois de Lorraine et de la Haute-Marne, le fer et les produits métallurgiques de Saint-Dizier. L'activité fluviale favorise la croissance du quartier du Bas-Village, à l'extérieur des remparts. En 1619, des « usages », des terres situées en bordure de rivière, sont vendues pour y bâtir des maisons. Le faubourg devient rapidement un véritable village avec sa propre église, en 1637.

Avec le XIX<sup>e</sup> siècle, Vitry-le-François devient une vraie plaque tournante. Trois canaux conduisent à trois mers différentes :

- le canal latéral à la Marne vers la Manche ;
- le canal de la Marne au Rhin vers la Mer du Nord ;
- le canal de la Marne à la Saône en direction de la Méditerranée.

### Le canal latéral à la Marne

Ouvert en 1845, il mesure 67 km et démarre à Vitry-le-François pour rejoindre la Marne à Cumières, près d'Épernay. Il comporte 15 écluses et passe au-dessus de la Saulx à l'entrée de Vitry-le-François par un pont-canal.

À la veille de la Première Guerre mondiale, le trafic était important : en 1913, 8 810 bateaux transportaient essentiellement du charbon, du ciment, de la chaux, du gravier, des déchets de plâtre, du bois...

À Couvrot, le canal latéral à la Marne est alimenté en eau grâce à un barrage à aiguilles qui régule le débit de la Marne depuis 1870. Ce type de barrage, inventé par l'in-

génieur Poiré en 1830, est formé d'une succession de petites « fermettes » articulées sur un radier en maçonnerie traversant la rivière et reliées par une passerelle. Chacune d'elles supporte une partie mobile que l'on peut lever ou abaisser pour relever ou abattre le barrage. La bouchure est constituée par un rideau de poutrelles verticales juxtaposées, « les aiguilles ». Ces nombreux éléments doivent être manipulés les uns après les autres, le relevage et l'abattage sont donc des opérations longues, pénibles et parfois dangereuses, chaque élément devant être manœuvré manuellement. Ce type de barrage tend à disparaître peu à peu.

### Le canal de la Marne au Rhin

Il est construit à partir de 1838 pour relier Paris et le Nord de la France à l'Alsace, au Rhin et à l'Allemagne. Il est ouvert en 1853. Long de 314 km, il relie Vitry-le-François à Strasbourg.

En 1913, le trafic était de 2 200 bateaux qui transportaient de la houille, du minerai, du bois, des



Le barrage à aiguilles de C

engrais, du sable de fonderie, des tuiles, des produits agricoles, etc. Il comptait à l'origine 178 écluses (160 maintenant) avec autant de maisons éclusières. La maison éclusière était un habitat modeste qui comprenait un petit local destiné à la fonction de l'éclusier.



Le canal de la Marne à la Saône longe les fours à chaux de l'usine de Louvières (cliché L. Hervé)



Près de Vitry, à Brusson, le canal de Bruxenelle par un pont canal, vér

# La batellerie à Vitry-le-François

En 1830, est formé  
sion de petites « fer-  
ulées sur un radier en  
aversant la rivière et  
passerelle. Chacune  
te une partie mobile  
lever ou abaisser  
abat le barrage.  
est constituée par  
outrelles verticales  
les aiguilles ». Ces  
ents doivent être  
s après les autres,  
battage sont donc  
longues, pénibles  
gereuses, chaque  
être manœuvré  
e type de barrage  
peu à peu.

## Marne au Rhin

partir de 1838  
t le Nord de la  
, au Rhin et à  
ouvert en 1853.  
l relie Vitry-le-  
rg.  
était de 2 200  
ortaient de la  
du bois, des



de Louvières

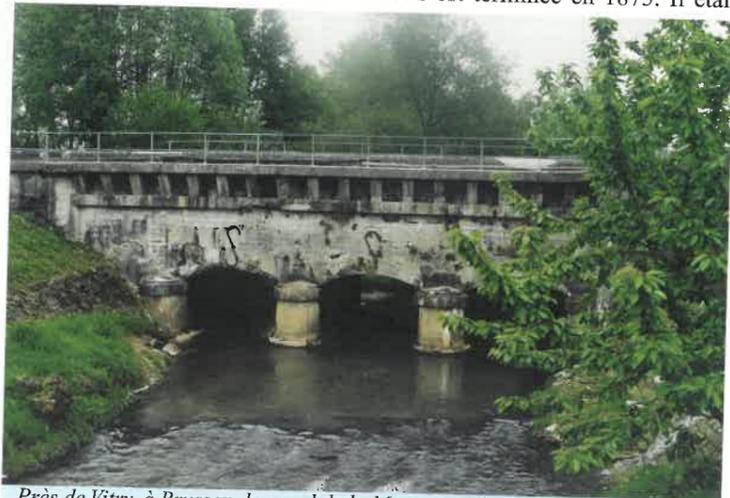


Le barrage à aiguilles de Couvrot (cliché L. Hervé)

engrais, du sable de fonderie, des  
tuiles, des produits agricoles, etc.  
Il comptait à l'origine 178 écluses  
(160 maintenant) avec autant de  
maisons éclésières. La maison  
éclésière était un habitat modeste  
qui comprenait un petit local des-  
tiné à la fonction de l'éclusier.

## Le canal de la Marne à la Saône

Il ouvre le bassin de la Marne sur  
la Méditerranée. Il s'est d'abord  
appelé le canal de la Haute-Marne.  
Sa construction a débuté en 1862  
et s'est terminée en 1875. Il était



Près de Vitry, à Brusson, le canal de la Marne au Rhin passe au-dessus de la  
Bruxenelle par un pont canal, véritable ouvrage d'art (cliché L. Hervé)

utilisé par les industries métallur-  
giques de la Haute-Marne et allait  
de Vitry-le-François à Chaumont.  
En 1906, il est devenu le canal de  
la Marne à la Saône et faisait partie  
de la grande ligne navigable reliant  
Dunkerque à Marseille. Il mesure  
224 km, comporte 114 écluses et  
relie aujourd'hui Vitry-le-François  
à Maxilly-sur-Saône.

## Un patrimoine riche

Cette intense activité batelière géné-  
ra de nombreux métiers et emplois  
dans les chantiers de construction ou  
de réparation de bateaux, ou encore  
dans les entreprises de manutention.  
C'est en 1969 que le trafic fut à son  
apogée : la bourse d'affrètement  
avait une activité maximum. Dans  
l'année, 3 000 affrètements (essen-  
tiellement des céréales) sont réali-  
sés, contre 1 200 en 1993.

Aujourd'hui, comme partout en  
France, le trafic a diminué et l'ac-



Le cours du canal est ponctué de  
silos céréaliers (cliché L. Hervé)



La bourse d'affrètement de Vitry-le-François (cliché L. Hervé)

tivité du port de Vitry, ne dépassant  
pas les 100 000 tonnes, n'entre plus  
dans les statistiques. Il n'y a plus de  
bourse d'affrètement depuis le 1<sup>er</sup>  
janvier 2000.

La Marne et les canaux autour de  
Vitry nous révèlent un riche patri-  
moine batelier à la fois technique,  
architectural et immobilier. Ils té-

moignent aussi d'un métier noble et  
ancien, que les marinières évoquent  
avec nostalgie. Périodiquement,  
l'idée de remettre en activité les ca-  
naux est évoquée : pour transporter  
les pondéreux, le système est fiable,  
peu coûteux et peu polluant, et nos  
voisins du nord de l'Europe l'utili-  
sent avec profit. Alors...



Activité sur le canal à Vitry-le-François. Au fond, le silo Malteurop  
(cliché G. Dorel-Ferré)