

Atlas du patrimoine industriel de Champagne-Ardenne

Les racines de la modernité

Sous la direction
de Gracia Dorel-Ferré



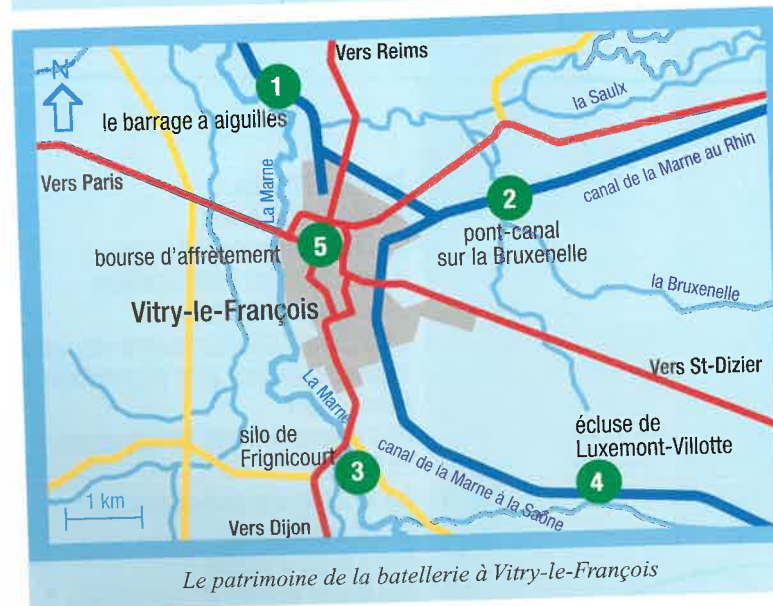
La cuverie Pommery (archives Vranken-Pommery)



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^e siècle

Vitry-le-François est une ville nouvelle du XVI^e 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^e 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.

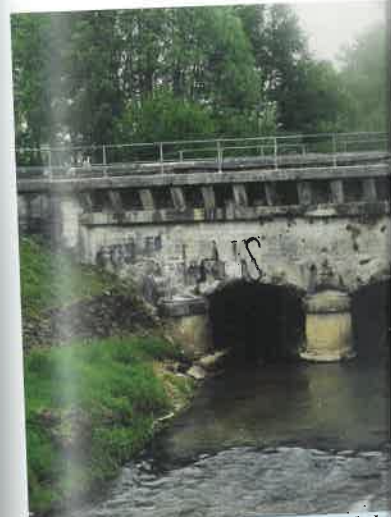
Le canal de la Marne au Rhin

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

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.



Près de Vitry, à Brusson, le canal de la Marne à la Saône longe les fours à chaux de l'usine de Louvières par un pont canal, véritable



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

La batellerie à Vitry-le-François

117

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
abattre le barrage.
est constituée par
outrelles verticales
es aiguilles ». Ces
ients 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



e Louvières

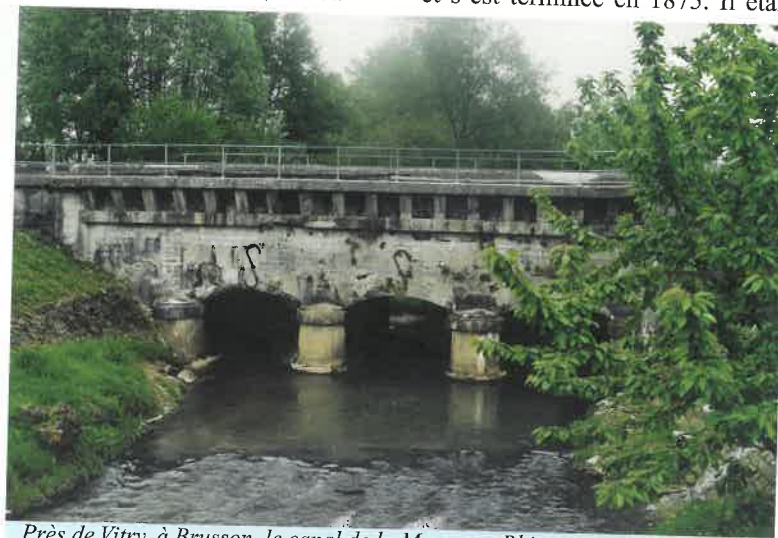


Le barrage à aiguilles de Couvrot (cliché L. Hervé)

engrais, du sable de fonderie, des
tuiles, des produits agricoles, etc.
Il comptait à l'origine 178 écluses
(160 maintenant) avec autant de
maisons éclusières. La maison
éclusière 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^{er}
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)