

Chevaux de batellerie et mariniers dans le Toulinois

par Jean-Jacques MARQUART

1907 : E. Moselly, dans le "Rouet d'Ivoire " se souvient de sa jeunesse : "*Les sonnailles des chevaux s'égrènent sous les ormes du chemin de halage... Le cheval se ramassait, faisant feu des quatre pieds, quand ses fers éraflaient les silex taillés de la route. La corde se tendait, fouettait l'eau. Des muscles saillaient sur le poitrail de la bête, ceint d'une résille de ficelle, pour le protéger de la morsure des taons.*

- Ahi, le gris, ahi !

... et derrière venait un chapelet de chalands à l'avant bariolé de couleurs. Ce fut un événement dans ma vie".

1996 : La Moselle canalisée. Le circuit de la boucle de la Moselle. Les cris des cyclistes, des marcheurs. Le bourdonnement énorme des moteurs des rares péniches. Au loin, sur l'autoroute, le défilé ininterrompu et bruyant des camions.

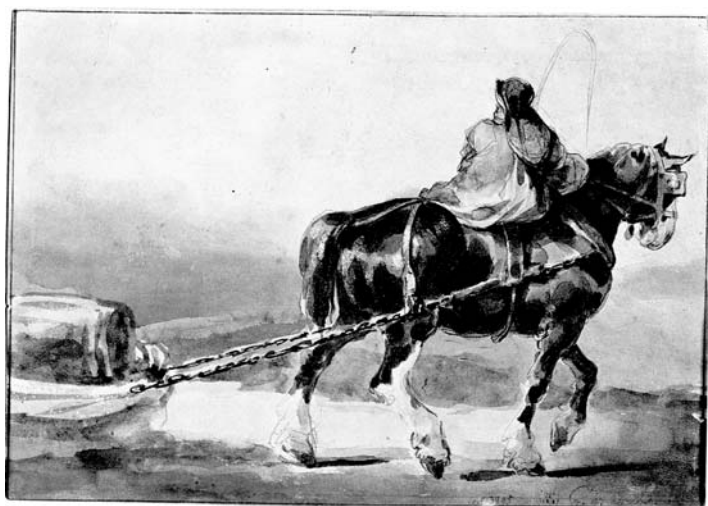
1997. Pour relancer l'élevage et l'emploi des chevaux de trait est organisée la course des écluses en Bourgogne.

LA FAMILLE ESCHBACH, MARINIERS

2002. À Lay-Saint-Rémy, au bord de la nationale 4, Alexandre et Huguette Eschbach, non loin du canal, sont en retraite. Nés en bateau -une de leurs fiertés- respectivement en 1930 et 1933, de familles marinières de père en fils du centre et de l'est de la France, ils ont passé leur jeunesse dans le silence et le calme d'une péniche tirée par deux chevaux, semblable à la maquette qui trône sur le buffet du salon. De type Freycinet *, longue de 38 m 50, large de 5 m, elle peut être chargée de 250 à 300 tonnes. Elle était plus grande que les *flûtes* ou *monlussons* (ou encore *montluçons*) du centre de la France, du Berry en particulier, portant 100 tonnes et naviguant sur des voies d'eau plus petites, souvent halées par des grands ânes du Berry.

Les deux chevaux des Eschbach -on dit une *paire*, un *couple* ou une *courbe*- étaient logés dans une écurie construite au milieu de la péniche, débarqués et rembarqués matin et soir, par une passerelle nommée *pont*

* Charles Louis de Saulses de Freycinet, né en 1828, ingénieur des mines ; il est l'homme politique qui participe le plus longtemps aux différents gouvernements de la III^{me} République, à partir de 1871. Il modifia profondément les réseaux de voies de chemins de fer et des voies navigables en les amplifiant et les rationalisant.



Cheval de halage (Angleterre) par Th. Géricault.
Musée Carnavalet. Le charretier a revêtu ses vêtements de pluie.
Le cheval a ses cuivres (brasses) et ses pompons.

1937 : Un silence de campagne tranquille. Un bruit faible et rythmé de grelots s'amplifie venu du lointain. La voix nue d'un homme. Les silhouettes animées de deux chevaux et de leur meneur, le jeune Eschbach sortent de la brume matinale. Et là, dans le canal, la masse écrasée des 300 tonnes de la péniche qui glisse en silence.

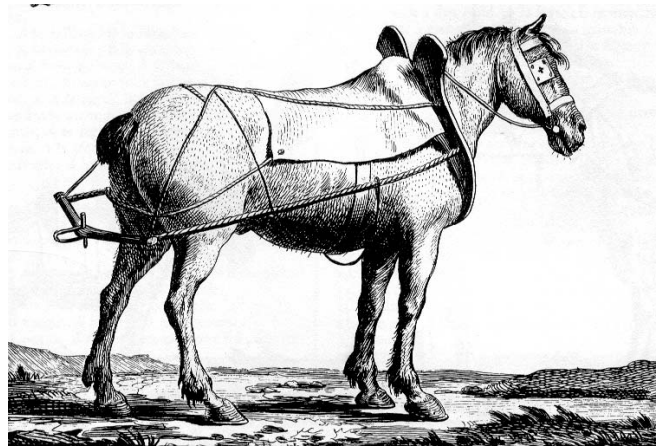
d'écurie, mise en place par *la grue du mât* de péniche. Cette écurie de 4 m et 5 m, 2 m de hauteur, comporte, vers l'avant, un compartiment de la largeur du bateau sur 50 cm, logement pour les bottes de foin et de paille. Le plancher, en madriers épais, est surélevé de 1 m au-dessus du fond de la péniche. En légère pente, il permet le recueil des urines dans un tonneau vidé périodiquement, ainsi que le fumier, dans le jardin des éclusiers. Les chevaux ont la tête vers l'avant du bateau.

Sur le chemin de halage, les chevaux tirent à la vitesse de 2,5 à 3 km à l'heure, sans compter les passages d'écluses -*éclusages* ou *bassinées*- de vingt minutes en moyenne. Ils sont équipés d'un harnais particulier comportant généralement,

- une bride avec œillères, mors droit, rênes,
- un collier avec des attelles en bois de type "centre de la France" ou de type flamand de marque Beljantoine (et non pas *Belge Antoine*) fabriqué à Reims,
- pour le cheval marchant à la rive, parfois une large sellette genre bêtine, capable de recevoir un cavalier assis de côté,
- une croupière avec un culeron et deux barres de fesse portant des traits longs en corde avec palonniers et balance. Pour un cheval seul halant une flûte, des traits courts en corde fixés à un palonnier porté très haut sous la queue, appelé "*bat-cul*",
- une toile cirée, fixée au collier, qu'on déroule quand il pleut ou qu'il neige,
- contre une attelle du collier, un couteau dans sa gaine, servant à couper la corde ou les traits en cas de danger,
- corde, dite *tirage*, de 50 à 60 m en canaux, dite *maillette*, de 100 à 120 m en rivière, accrochée en haut du mât.

L'ensemble du harnais est décoré de nombreux clous, rivets, plaques et grelots de cuivre, de pompons rouges. La mère de M. Eschbach a fixé un petit sac sur le côté du collier contenant le nécessaire pour astiquer les cuivres, car les mariniers mettent un point d'honneur, non seulement à avoir toujours un bateau rutilant, mais aussi les plus beaux chevaux et les attelages les plus décorés. Les noms des chevaux, comme Nénette et Pompon, sont les mêmes que ceux donnés par les payans.

Cheval de halage et mulet bête. Dictionnaire de Diderot et D'Alembert



3. Harnois complet des chevaux de tirage, qui remontent les bateaux. Ce harnois est composé d'un collier, auquel sont joints deux panneaux ou une torche par un surfaix, & recouvert d'une toile. Les traits, qui sont de corde, sont liés au palonnier qui est suspendu par deux porte-traits aussi de corde. Ces porte-traits, après s'être croisés sur la croupe, vont s'attacher au haut des attelles. Derrière l'attelle gauche du cheval sur lequel le conducteur est placé, est un fourreau, dans lequel est une croupière qui sert à couper la corde qui vient du mât du bateau, lorsque dans un danger pressant on n'a pas le tems de débiller.

L'oncle de M. Eschbach, âgé de 15 ans, a le rôle de charretier. Les journées sont longues, commencent le plus tôt possible et finissent tard selon les horaires des écluses. S'il n'y a pas d'écluse, on tire jusqu'à 22 heures en été. La mère de M. Eschbach qui conduit aussi parfois les chevaux, tricote assise sur eux ou à leur côté. Vingt à vingt-cinq kilomètres sont parcourus par jour. Quand le marinier n'a pas de chevaux, ou pas assez dans les moments difficiles -on peut atteler plusieurs courbes en montant les rivières ou sur les rivières en hautes eaux- il loue une paire et un charretier à une société de location.

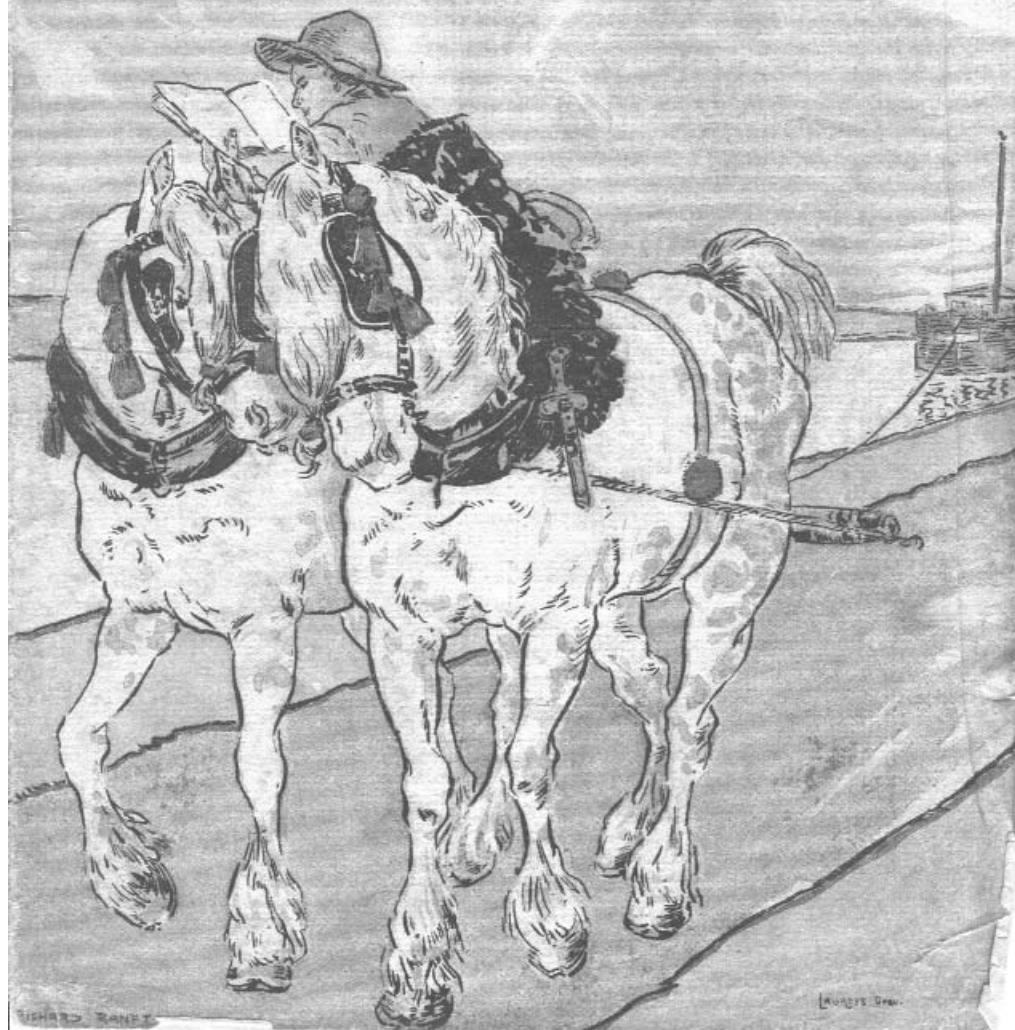
La société Panama, par exemple, loue courbes et charretiers et entretient, à intervalles réguliers de 30 à 40 km, des relais aux écluses, où l'on peut se procurer le nécessaire : boire, manger, dormir, ferrer les chevaux, cordes, sabots, etc.. Il y avait un relais à Lay-Saint-Rémy, à Demange-aux-Eaux, à Saint-Mansuy à

(4^{me} Année) N° 8

DIX CENTIMES

21 FÉVRIER 1909

NOS LOISIRS



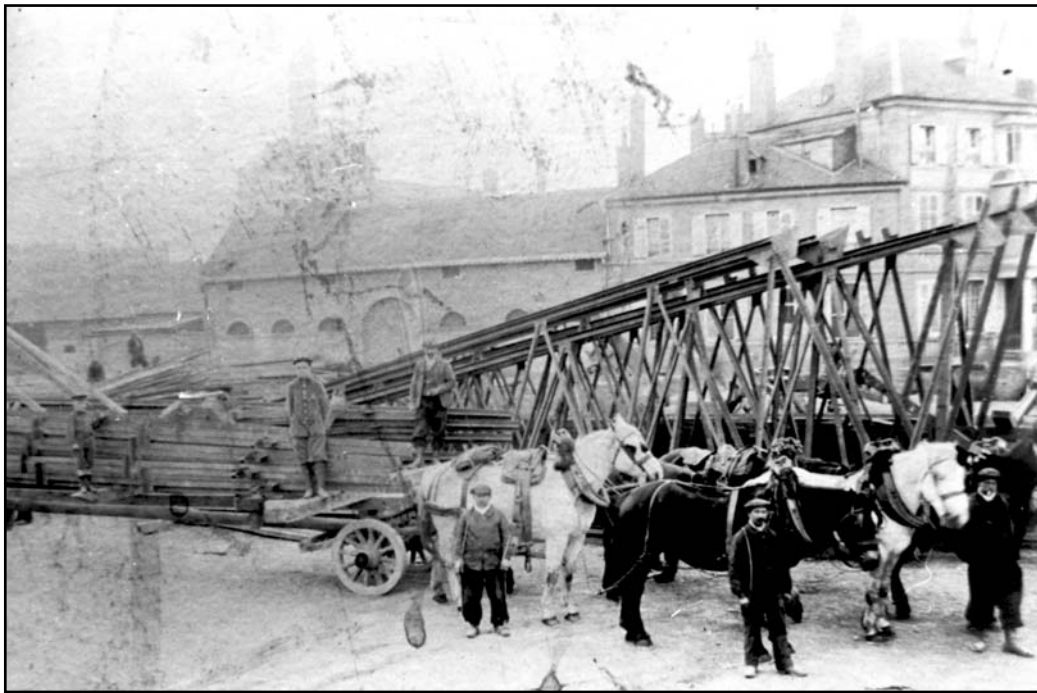
Le jeune charretier profite du beau temps et d'un moment de travail régulier pour lire un peu.

Les chevaux pomponnés sont garnis d'une peau de mouton colorée en noir ou en bleu qu'on déroule pour s'abriter de la pluie. Le couteau est suspendu à une attelle.

Couverture de
"Nos loisirs", 1909.

Toul, à Liverdun, à Lagarde, à Dombasle, etc.. D'autres sociétés existent et envoient rejoindre par chemin de fer, telles Cardon à Dizy-Epernay, Philipon, Jolivet, Nidavenne dans les Ardennes qui possèdent plusieurs centaines de courbes. Les relais portaient le nom de la société : on s'arrête au *panama*. Il existait des charretiers indépendants qui travaillaient avec leurs propres

chevaux et essayaient de faire le maximum par jour, on les appelait les "*longs-jours*". Certains paysans, bien situés à proximité du canal, vendaient aussi du foin, de la paille, du grain, des légumes, etc. , comme la famille Potier à Lay Saint-Rémy. Les maréchaux-ferrants existaient dans tous les villages mais ne se déplaçaient pas comme aujourd'hui.



Embarquement de grandes montures en fer au port de Nancy
 (Photo Bichaton, J-CI Martin). Dans les ports, toute une main d'œuvre aidait à charger ou décharger : *dérouleurs* pour les tonneaux, *débardeurs* pour le gravier et le sable, *coltineurs* pour le charbon, *malfrats* pour le sable, *carapatas* pour déplacer, en halant, les péniches.

Juste avant la guerre, les chevaux furent remplacés par des tracteurs électriques comme ceux que l'on peut voir encore en décoration à Toul. En 1939, sur 12 000 bateaux, 9 000 étaient ainsi tractés par les chevaux ou les ânes. Dans le centre de la France, les chevaux, mules et grands ânes survécurent jusque dans les années cinquante, fin générale des chevaux de trait.

Sur la péniche des Eschbach, l'écurie devint d'abord poulailler, et, après guerre, logement pour les enfants. Dans les difficultés de l'après-guerre, en 1946, M. Eschbach se souvient d'avoir hâlé à la bricole -large courroie sur une épaule- une péniche de montluçon de 100 tonnes, sur les 350 kilomètres de la longueur du canal du Centre, en 15 à 20 jours, à 3 personnes avec une autre au gouvernail.

Parfois les canaux, pour éviter de trop longs détours, sont creusés en tunnel à travers les reliefs montagneux comme le Lay-Saint-Rémy à Foug ou à Demange-aux-Eaux. Les courbes des mariniers ou du Panama refusaient d'emprunter ce chemin de halage obscur et résonnant, et grimpaient le "chemin muletier" tandis qu'une paire de chevaux du lieu, habitués à l'obscurité, tiraient les péniches dans les profondeurs sombres et glaciales du tunnel. Plus tard, ces chevaux spéciaux, sorte de chevaux de renfort, furent parfois remplacés par des *toueurs* à chaîne, sorte de remorqueurs s'accrochant à une chaîne immergée, pour hâler

un train de péniches regroupées. Il en reste un en service sur le canal du Nord.

La traction par les chevaux sur les chemins de halage n'était pas toujours de toute tranquillité. En descendant des fleuves (*avalant*) comme la Meuse, il fallait que la vitesse du bateau soit supérieure à celle du courant pour que le bateau reste dirigeable. Aussi, était-on obligé de conduire les chevaux au grand trot, voire au galop, dans les passages difficiles comme les ponts ou certains virages.

QUELQUES ASPECTS HISTORIQUES

D'ailleurs en 1830, en Ecosse d'abord, puis en Angleterre, les péniches sont halées au galop comme les diligences, ce qui, proportionnellement, diminue la résistance de l'eau (tirage). Auparavant, en 1822, P.A. Guilbaud dépose à l'Académie de Nantes, un descriptif d'un bateau fluvial mû par des roues à aubes, animées par un cheval sur un tapis roulant en pente, comme les trépineuses ou tripots, sortes de manèges agricoles faisant fonctionner les batteuses à poste fixe. Ce système aurait évité l'emprise, la création et l'entretien des chemins de halage. En 1803, un Toulouais, Poirot de Valcourt monte des moteurs à vapeur sur un bateau de l'Ohio, aux USA. (Etudes Toulouaises n°75) dans le même but.

Au XIX^{me} siècle, les halages les plus célèbres, les plus spectaculaires, ceux de la plus grande économie se situent sur les grands fleuves : Rhin, Rhône, Saône, Garonne, Meuse, etc.. d'autant plus s'ils sont en crue. Les bateaux montants, regroupés en train, sont halés par des attelages immenses de 6 à 10 courbes de chevaux ou de mules, et même plus, ce qui nécessite de nombreux charretiers, des relais importants. D'ailleurs certaines auberges sur la nationale 7, au bord du Rhône, portent encore le nom de relais des muletiers.

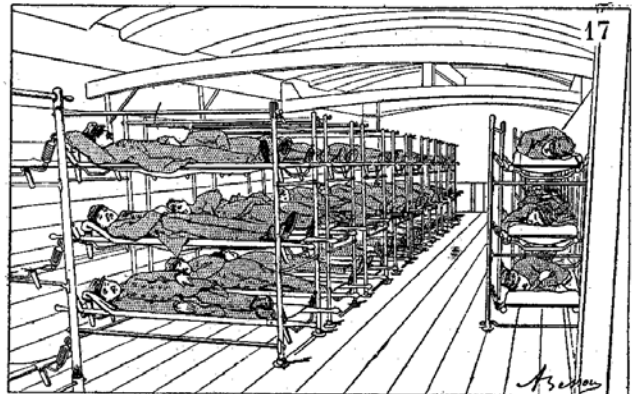
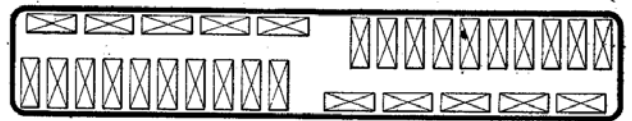
Pendant la guerre de 1914-1918, des péniches furent utilisées pour différents transports militaires. "L'aide mémoire de l'officier du génie en campagne" définit la flûte comme un bateau de 38 m sur 5 m, portant 290 tonnes, non ponté, avec une cabine fixée à l'arrière, une écurie fixe pour 4 chevaux au milieu, qui convient mieux pour le transport du matériel et des denrées (2 jours de vivres pour un corps d'armée). Des péniches furent aménagées en ambulance pour le transport des blessés car officiellement, le transport par voie fluviale permet d'éviter des secousses insupportables à certains blessés, officieusement de cacher aux journalistes, aux photographes de presse, certains blessés gazés ou "les gueules-cassées" et ainsi de les débarquer en quelques fermes aménagées ou hôpitaux isolés.

ASPECTS ETHNOLOGIQUES

Le nomadisme des mariniers avec leurs chevaux peut être comparé à celui des Tziganes ou à celui des rouliers.

Les Tziganes circulaient en roulottes ou *verdines*, utilisaient des chevaux de taille moyenne, qu'ils entretenaient en évitant d'acheter des aliments ou des équipements, qu'ils produisaient le plus souvent, dressaient, commerçaient. Les Tziganes avaient une vraie hippologie très particulière. Les mariniers utilisaient des chevaux comme les autres sociétés de transports routiers, les agriculteurs, les militaires.

Les rouliers, en particulier les Francomtois, dits *montagnons*, pratiquaient le roulage (transport de matériel, matériaux, denrée, etc..) dans toute la France avec leurs chevaux comtois et leurs chariots dits "*grandvallièrs*" ou "*charrettes comtoises*", ou les galvachers du Morvan avec leurs paires de bœufs.



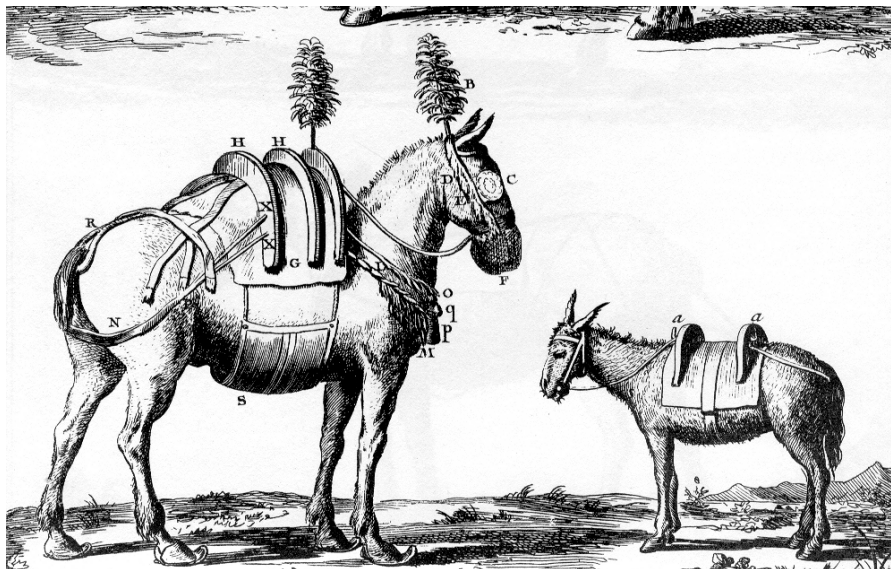
Disposition des brancards dans une péniche ambulance de l'armée avant la guerre de 14.
Extrait d'une planche du Larousse, 1907.

Ils mènent, parfois seuls, jusqu'à 5 voitures pour un charretier, soit 5 à 8 tonnes transportées. Ils bénéficient aussi de relais où l'on loge à pied, à cheval, en voiture. Ils devaient suivre les routes aménagées comme les mariniers suivent les fleuves. Leur essor fut dû au développement du chemin de fer et à l'amélioration des routes. Comme les mariniers, ils ont une région d'origine, la Franche-Comté ; les mariniers se distinguant en 3 groupes : ceux du Nord, de l'Est et du Centre.

Sous Louis XIII, durant les campagnes guerrières en Lorraine, Crusy de Marcillac, évêque de Mende, chargé du ravitaillement des armées de Turenne en Alsace, étapier comme on le dira plus tard, organise des grands transports :

- 500 tonnes de blé sur des chariots de la Champagne aux Vosges, transportés sur des bateaux de Toul à Nancy
- 25 tonnes de blé sur des ânes, 50 kg par âne, de Chalons-en-Champagne à Saverne.

La plupart des routes étant mauvaises, il utilise donc tous les moyens possibles, bêtes de somme, chariots, bateaux. Durant la royauté, les routes carrossables et les voies navigables sont rares ou en mauvais état. Les animaux de somme et de bât circulent sans route en convoi de plusieurs centaines ou même milliers d'ani-



Cheval de halage et mulet bête.
Dictionnaire de Diderot et D'Alembert

3. Elle représente l'équipage des muets.

Ce cuir qui embrasse le museau, & qui fait partie du licol, se nomme *cademat*. Le dessus de la tête est surmonté de plumes de coq, à plusieurs étages; ce qui se nomme *le plumat* B.

C, deux plaques de cuivre relevées en bosse & dorées, au lieu d'œilères; il y en a une pareille au milieu du front.

D, glands qui tombent sur les oreilles, & qui se nomment *flots*.

E, autres glands qui accompagnent les montans du licol, & qui s'appellent *simouffes*.

F, espece de sac qui renferme la bouche & les narreaux, & qui se nomme *le moreau*. Les rênes du bridon vont s'accrocher à la selle, dont les panneaux G, se nomment *formes*.

H, H, especes de lieges qui s'élevent dessus le bât, & qui se nomment *des éleves*. La selle est au milieu des éleves. Il y a un poitrail O & un collier L qui est au-dessous, duquel pend le tablier M orné de simouffes. Ce collier est garni de grelots ou sonnettes; il y en a quelquefois une plus grosse au milieu qu'on nomme *gros grelot* q; & quand, au lieu du gros grelot, on attache une cloche, cette cloche ou clairon s'appelle *clape* p.

R, croupiere qui se nomme *le cavalo*. Pour orner la croupe, on met au milieu de l'éleve de derriere des cordons qui se séparent en plusieurs branches, & flotent sur la croupe.

N, fauchere. C'est une espece de tringle de bois, contournée par les deux bouts. Elle entoure lâchement la croupe sous la queue, & elle est suspendue en sa place par les suffles P, qui sont deux gros cuirs qui se séparent en deux accouplés appellées *polies* XX, lesquelles polies s'arrêtent à chaque côté de l'éleve de derriere.

S, morceau de grosse toile qui entoure le ventre lâchement, & qui s'appelle *le sous-ventre*. On met le sous-ventre aux muets pour qu'ils se crotent moins.

Il faut deux muets pour porter une litiere. On leur met à chacun une sellette qu'on place sur les dossiers des brancards. Elle est faite de deux fûts & de deux aubes de bois ferrées. On garnit le siege de paille & de foin. On met le harnois comme aux chevaux de carrosse, & des fangles de cuir. Les dossiers de la litiere sont de cuir de sept pouces de large.

4. Elle représente les bâts. Les bâts communs ne sont autre chose qu'une espece d'arçon composé de deux fûts de bois, joints avec des bandes de même matiere. Chaque fût est accompagné d'un crochet aa, pour tenir les cordes qui soutiennent aux deux côtés du bât des paniers, des ballots ou des échelletes.

Le dessous du bât est garni de panneaux; on y ajoute une fangle, ou bien on fait passer un surfaix par-dessus. On met au fût de derriere une courroie qui sert de croupiere.

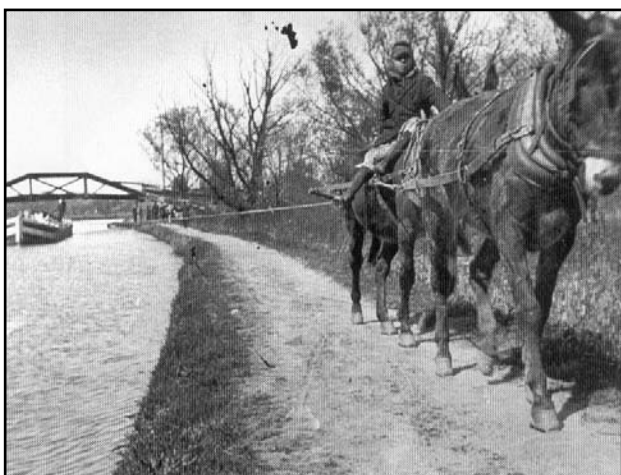
maux, comportant des équipes de 5 à 10 muets menés par un muetier, dirigé par un maître muet ou une jument dite "marraine" toujours très décoré selon une tradition très lointaine et très généralisée. Actuellement, dans les fouilles archéologiques prati-

quées dans les ravins en bordure des anciennes routes muetieres, on découvre des plaques de cuivre, des grelots, des clous décoratifs, les mêmes cuivres que sur les harnais de marinières.

D'ailleurs, chez les muletiers des Pyrénées, du Vivarais et même des Abruzzes, le mot courbe désigne encore l'ensemble des mulets d'une équipe. C'est peut-être pourquoi nos chauffeurs routiers décorent leur pare-brise de pompons ?

La traction par les animaux nous semble devenue rare. Cependant plus de 50 % des terres agricoles du monde sont cultivées par plus de 400 millions d'animaux que ni le nucléaire, ni le pétrole ne peuvent remplacer.

Les excès de gaz carbonique contribuant pour beaucoup à l'effet de serre et au réchauffement du globe, il faudra réduire la consommation de pétrole et développer d'autres énergies : éolienne, solaire, etc.... Certains chercheurs de l'Institut National de Recherche Agronomique envisagent actuellement, parmi d'autres sources d'énergie, un recours à la traction animale. En Angleterre, en Suisse, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suède et même aux USA, des lycées agricoles, des universités, des écoles vétérinaires enseignent la traction animale. La longue alliance de l'homme et de l'animal n'est pas morte. Comme le disait un marinier, "On vivait une vie de chien, mais de chien heureux".



Halage par des mules aux Usa (1915). Attelage de file, dit à la française. Peut-être ces mules finirent-elles leur vie sur le saillant de Saint-Mihiel où les troupes américaines perdirent des milliers d'hommes, mais aussi de mules. Charles Philip Fox, Working horses, Whitewater (Wisconsin), 1991.

Saillant de Saint-Mihiel, armée US, artillerie hippomobile.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. *Le Seigneur du fleuve*. Bernard Clavel. Robert Laffond. 1972
2. *La vie des mariniers*. Josette Colin. Paris 1990. Plon. 156p
3. *Aide mémoire de l'Officier du génie en campagne*. 1909
4. *Encyclopédie*. Diderot et d'Alembert. 1765
5. *Le cheval dans la vie quotidienne*. B.Lizet. Berger Levrault. Paris 1982. 218p
6. *Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transports*. Tome II. E. Lavalard. Firmin Didot. Paris 1894. 426p
7. *Traité de génie rural*. Tome III. H.Mangon. Dunot. Paris 1875. 840p
8. *Le Rouet d'ivoire*. E. Moselly. 1907
9. *L'arrière aux armées sous Louis XIII*. Cruzy de Marcillac par le GL Legrand-Girarde. Berger Levrault. Paris 1927. 288p
10. *Louis Poirot de Valcourt* par Cl. Paturaud in "Etudes Toulouses" n°75. 1995
11. Implication de la prochaine crise de l'énergie pour l'occupation et l'exploitation des sols en France métropolitaine. Jacques Hamon in "Le courrier de l'environnement de l'INRA". Octobre 2001 n°44. 73p

