

## ***Pailleux*** ***Etienne Petitclerc***

« Pailleux [adjectif] : fait de paille ». Aucun dictionnaire ne donne à ce mot une définition professionnelle. Il a pourtant désigné, durant deux siècles et demi, les charretiers qui, depuis les grands domaines céréaliers de sa périphérie, ont approvisionné en « pailles » les écuries de la Capitale française.

Au fil des lignes qui vont suivre, nous allons évoquer l'histoire de ce commerce, découvrir des attelages extraordinaires et revivre (?) quelques heures de ce métier...méconnu !

## ***Un peu d'histoire***

Du fait de son histoire et de son relatif éloignement de la mer, Paris a toujours noué d'importantes relations commerciales avec ses environs immédiats, dont les ressources en vivres et en matériaux sont, au demeurant, longtemps restées suffisantes à son expansion.

### **Une noria de charrois**

De toutes les productions agricoles qui ont alimentées la capitale, les pailles et fourrages tiennent une place à part.

Les pailles, notamment, eurent des utilisations nombreuses. Litière des écuries, des laiteries urbaines, des ménageries plus ou moins exotiques et même de certains logis, les pailles ont aussi servi à la fabrication du torchis, de protection d'emballage... Proportionnellement au développement de la vie urbaine, un problème s'est posé dès le Moyen Age : le stockage. A la peur des incendies s'ajoutait l'incapacité à les préserver de l'humidité et de la vermine. La seule solution consista donc à multiplier les petits approvisionnements, avec un inconvénient majeur : additionner au coût de la fourniture celui d'incessants transports.

Les comptes des grandes abbayes et des palais médiévaux révèlent ainsi les sommes élevées consacrées aux livraisons. Un autre exemple : dans l'illustration de deux hagiographies de Saint Denis datant de la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle (Bibliothèque nationale de France, manuscrits 2092 et 5286) qui constituent un véritable inventaire des transports médiévaux, seul celui de la paille apparaît 4 fois.

C'est, sans doute ainsi, que fonctionna le « trafic des gerbées » jusqu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle, époque qui nous fournit un premier ensemble de dispositions réglementaires derrière lequel on peut voir la preuve d'une nouvelle importance prise par ces transactions. Par ordonnances (notamment celle du 6 octobre 1632 dont certaines dispositions ne seront jamais abrogées), le pouvoir royal se dote des moyens de surveiller la qualité, les flux, les vendeurs et les acheteurs.

Si une noria de charrois continue à satisfaire la demande, le commerce fluvial semble aussi considérable.

## **Toujours plus de chevaux**

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la culture équestre, pilier de la distinction sociale, connaît une profonde mutation.

Tandis que des maîtres de manèges codifient l'équitation à la Française, l'attelage devient un mode quotidien de déplacement et de paraître. En 1640, le Châtelet estime qu'environ 10.000 chevaux « de carrosse, de harnais et de selle » circulent déjà dans son ressort (pour 400.000 habitants).

C'est toutefois au déménagement de la Cour à Versailles qu'on doit la véritable... révolution.

Dès 1683, les écuries qui n'accueillent « que » 700 chevaux, augurent déjà de besoins colossaux. Elles abriteront 1.700 chevaux sous le règne de Louis XV et 2.200 au début des années 1780 !

Les contrats « de pourvoierie » se multiplient. Ceux du Paris intra-muros (écuries privées et administratives) sont traditionnellement réservés aux réseaux personnels du nord de Paris. Les « comptes de l'Ecurie » de Versailles montrent un glissement du commerce vers le sud et l'ouest parisien (le Hurepoix et le pays Mantais).

Très peu d'exploitants sont en réalité en mesure d'honorer les gros contrats. Seules les exploitations dépassant 100 hectares peuvent prétendre à ce commerce qui ne concerne que l'excédent de récolte : la plupart des baux n'autorisent la vente de la paille qu'après constitution de substantielles réserves.

Il arrive donc, souvent, que derrière le nom d'un fermier pourvoyeur se cache une « société » mutualisant des stocks insuffisants individuellement, celui-ci étant surtout capable financièrement d'entretenir un attelage dédié à ce seul transport. (Cf. à ce sujet J.M Moriceau, *Les fermiers d'Île-de-France XV<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle*, Ed°Fayard, 1998)

A la toute fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le terme de « pailleur » ou « pailleux » désigne confusément fournisseurs et transporteurs.

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'essor de l'activité « pailleuse » est tel qu'une réflexion agronomique propre s'impose aux pays céréaliers. Un nouveau mode d'élevage ovin saisonnier est adopté. Afin de dégager des excédents significatifs de fourrages, les fermiers se séparent d'une partie de leur bergerie pour l'hiver ; les troupeaux sont réduits aux foires d'automne, reconstitués au printemps puis parcourent les champs au gré des jachères et des récoltes.

Ce cheptel temporaire produisant toutefois moins de fumure, une solution est trouvée pour amender les surfaces cultivées : ramener le fumier des écuries livrées en fourrages. Ce système, encore attesté au début du XIX<sup>e</sup> siècle, semble disparaître rapidement avec la conversion des surfaces céréalières de moindres rendements en prairies artificielles permettant d'entretenir à nouveau un élevage substantiel.

## **La ville contemporaine, fille des chevaux**

Passés les troubles révolutionnaires, l'activité « pailleuse » ne cesse de croître.

On compte à Paris, en 1789, un plus de 20.000 chevaux (600.000 habitants), le double vers 1850 (alors que le seuil du million d'habitants est dépassé). En 1878, il y en a officiellement 78.051 intra-muros, 105.600 dans l'immédiate périphérie.

La circulation préoccupe les autorités : 17.000 véhicules sont recensés à Paris en 1829.

Il y en aura 82.000 en 1909 (dont un peu moins de 16.000 véhicules automobiles) mais les ingénieurs de la voirie estiment que 430.000 véhicules entrent et sortent de la Capitale quotidiennement.

Les chiffres du commerce des fourrages donnent désormais le vertige. Dans sa magistrale étude sur *le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Ghislaine Bouchet (Ed° Droz, 1993) indique qu'avant 1860, 6 à 9 millions de bottes de fourrages passaient annuellement l'octroi. Les entrées atteignent près de 20 millions de bottes entre 1880 et 1890, avant de décroître dès 1900 (15 millions en 1910).

La paille suit le même mouvement : 25 millions de bottes en 1860, environ 40 millions vers 1880-1890, 33 millions en 1905.

### **Un commerce sous contrôle**

Les enjeux financiers, donc fiscaux, ont été très tôt compris par l'Administration qui a soumis les échanges à son étroit contrôle. Pour la partie des fourrages qui ne trouve pas acquéreur préalablement à son transport, il existe des marchés (évoluant dans le temps) dont le fonctionnement est très règlementé : il est interdit de commercer dans les auberges et les rues adjacentes, d'arrher, entamer ou décharger la marchandise en chemin, d'acheter pour revendre séance tenante, d'introduire sur la place des pipes, d'autres voitures et les chevaux de selle ! ...

Les charretiers arrêtés sans « lettre de voiture » dûment établie, sur papier timbré indiquant une destination particulière, sont verbalisés et le chargement conduit au marché le plus voisin. Aucune voiture ne peut quitter un marché sans que son conducteur soit aussi muni d'un bulletin de vente délivré par le préposé, idem des invendus.

Le poids des bottes et la qualité des chargements ont été particulièrement surveillés par les préposés de la Préfecture de police mais, considérant ces prescriptions contradictoires avec le régime de liberté industrielle et commerciale, le contrôle est abrogé en 1865. La vente se règlera désormais à leur gré entre le vendeur et l'acheteur.

L'autorisation des entrepôts à domicile en 1873 réforme complètement le commerce des fourrages. Les greniers et les magasins municipaux n'ont bientôt plus lieu d'être. En 1878, un unique marché municipal est annexé au marché aux chevaux du Boulevard de l'Hôpital, mais il ferme en 1885, laissant l'initiative à la seule industrie privée.

### **L'utilisation du cheval en ville est alors à son apogée.**

Envisagé dès les années 1890, le déclin de la traction hippomobile urbaine est bien entamé en 1910. Il reste 56.000 chevaux à Paris en 1912 ; la Compagnie Générale des Omnibus remise son dernier attelage le 11 janvier 1913 alors que ses écuries abritaient près de 13 000 chevaux dix ans avant !

Le remplacement du cheval d'attelage par le « moteur inanimé » (expression d'époque) est massif dans les années 1930. Il ne subsiste bientôt que quelques chevaux de livraison chez de rares entrepreneurs (glaciers, laitiers, charbonniers)... Les abattoirs (La Villette, Vaugirard) sont devenus les plus gros consommateurs de fourrages. Si la route reste un moyen d'approvisionnement actif dans l'entre-deux guerres et jusqu'au début des années 1950, les trajets s'effectuent de plus en plus en camion. Les charretiers-pailleux deviennent chauffeurs routiers.

# Les attelages

Il est évident qu'en un peu plus de 2 siècles, pour correspondre à des besoins toujours croissants, les attelages utilisés au transport commercial des fourrages ont connu de notables adaptations.

Aucun véhicule agricole français antérieur à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle n'a survécu. Le recours aux documents d'archives est donc l'unique moyen de constater l'évolution des véhicules. Les archives notariales surtout (inventaires, baux, contrats), livrent de précieuses descriptions dont l'iconographie (peintures, gravures, dessins) ne témoignent toujours pas aussi précisément.

Jusqu'en 1650, le seul véhicule lourd des exploitations aux environs de Paris est un chariot (4 roues) dit « brancart », aux ridelles amovibles variant selon les transports, pourvu d'une limonière (brancards), ordinairement attelé de 2 chevaux en file. Les plus longs atteignent 18 pieds (5,85m). Seuls ceux-ci semblent pourvus d'un avant-train tournant...

Dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, les chariots disparaissent rapidement des inventaires au profit des charrettes (2 roues). Il en existe de 2 tailles : le « chartil » courant de 8 à 9 pieds de charge (2,60m à un peu moins de 3m. de long) et le « grand chartil » de 12 à 15 pieds (entre 4m. et 5m.). Leur description préfigure celle des charrettes que nous connaissons.

Vers 1680-1690, les grandes charrettes prennent le nom (ambigüe selon les provinces) de « guimbardes ». Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le transport vers Paris repose essentiellement sur ces voitures qui, paradoxalement, au titre des véhicules agricoles échappent aux dispositions les plus contraignantes de la Police du roulage (ancêtre du code de la route). Pour ces modèles agrandis et alourdis, la mention d'essieux en fer (et non plus en bois) est de plus en plus fréquente.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les jantes des roues sont encore abondamment clouées sur leur circonférence (et non cerclées de fer) pour prévenir l'usure. Les bonnes chaussées qui conduisent à Paris résistent au passage répété des lourdes charrettes mais plusieurs mémoires (rapports) alarment les autorités de l'état désastreux des chemins ruraux abîmés par ces têtes de clous saillantes. Peut-on y lire une nouvelle preuve de la densification du trafic ?

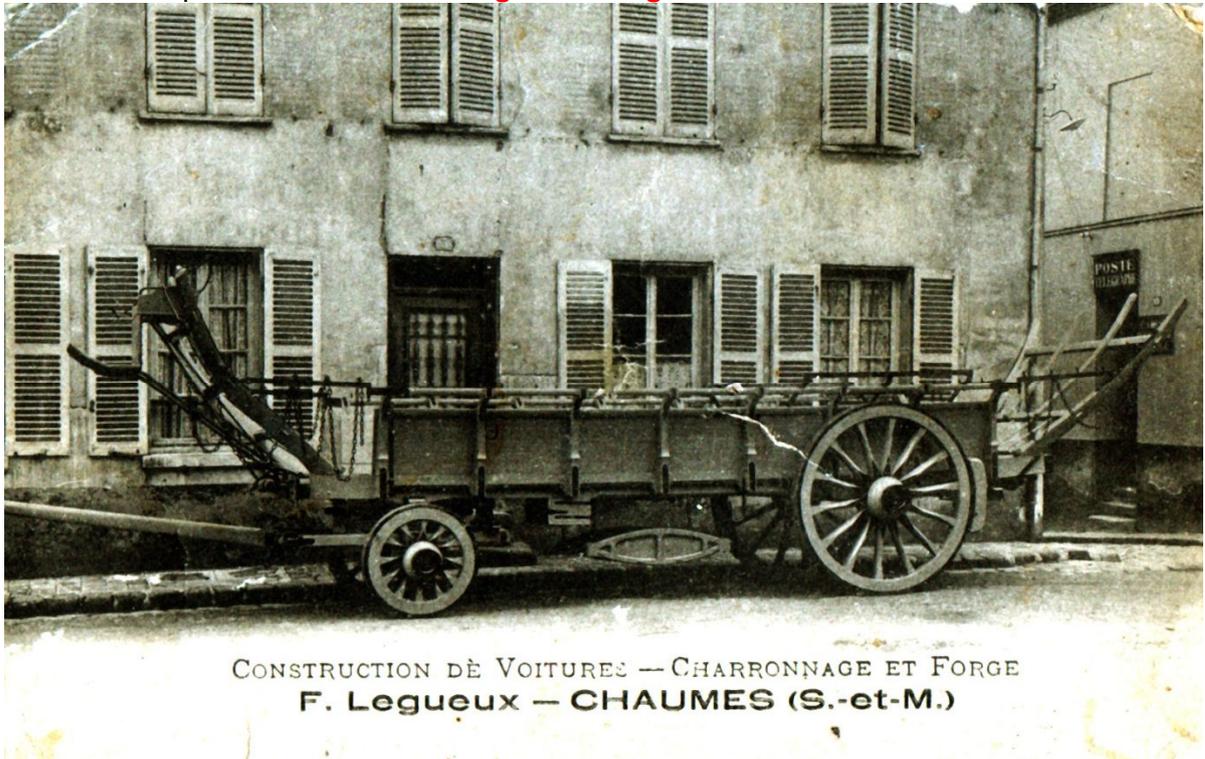
Pour la plupart des véhicules agricoles, ceux du roulage (les transports routiers) et bon nombre de voitures commerciales, le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle est le temps de toutes les améliorations, de toutes les spécialisations. Avec l'avènement des chevaux « de gros trait » (qui n'existaient pas avant), de nouveaux types de voitures sont adoptés. Parfaitement aboutis, ils resteront en usage jusqu'à la disparition de l'activité pailleuse, dans sa phase hippomobile.

La suite du propos va porter sur les années 1900 – 1950, à l'appui de 5 témoignages (recueillis trop laconiquement il y a 30 ans), d'un corpus personnel de 58 photographies et l'observation de 4 voitures.

### Géographie et typologie des attelages

Les attelages de pailleux sont de 3 types, géographiquement bien marqués.

- **Au nord de Paris**, on utilise ordinairement des chariots à timon. Quatre chevaux y sont généralement attelés et conduits depuis un siège avec des guides croisées, plus rarement à pied et au cordeau. **Image 1** et **image 2**



- De l'est au sud-est de Paris, les chariots à limonière (brancards) ont le monopole du transport routier; ils sont attelés de trois à cinq chevaux en file, menés à pied, au cordeau. **Image 3** et **image 4**



- **Du sud à l'ouest de Paris**, on observe exclusivement des grandes gerbières à deux roues. Généralement attelées de trois ou quatre chevaux, elles sont conduites à pied et au cordeau. **Image 5** et **image 6**



Les grands chariots emportaient environ 800 bottes de foin ou de paille à 5 kg l'unité, un peu moins pour les grandes gerbières.

### Tranches de vie

Le temps de trajet fixait évidemment l'heure de départ. Il fallait de toute façon se lever bien avant le soleil. A raison de 4 à 5 kilomètres par heure en moyenne, il fallait 6 heures aux charretiers des exploitations les plus éloignées pour rallier les portes parisiennes et parfois plus d'une heure encore pour gagner le lieu de la livraison. Les voitures des *pailleux* passaient généralement l'octroi entre 6 et 8 heures. **Image 7**

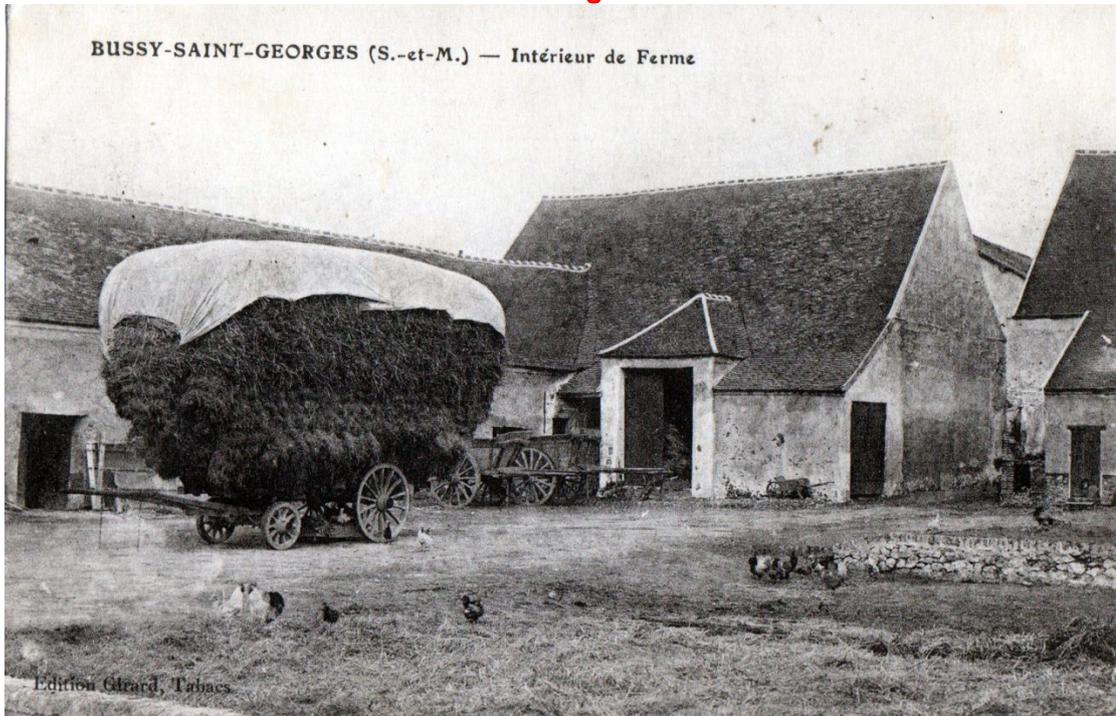


En hiver, le vent froid et les pluies glacées pénétraient jusqu'aux os, endolorissaient les articulations. Assis sur son siège rudimentaire, le *pailleux* était relativement protégé par son chargement mais, à vide ou à pied, il s'exposait aux caprices de la météo. De simples sacs en toile de jute lui assuraient, par exemple, une couverture aussi économique qu'efficace contre le vent et les giboulées. L'été, la même route virait à un autre enfer : la chaleur, la poussière, la déshydratation. Suspendue sous la voiture, une *civière* permettait de transporter les « vêtements » et toutes sortes de petits matériels, les rations des chevaux et le casse-croute.

**Image 8**



La pluie était « l'ennemi n°1 ». On prenait toujours grand soin à brûler la voiture à l'aide d'une forte corde en forme de Y (fixée à l'avant, les 2 branches étant prises sur le moulinet arrière) mais quand le temps était humide, il fallait impérativement couvrir la précieuse marchandise d'une lourde bâche de toile huilée. **Image 9**



Arrivé à destination, le déchargement s'opérait rapidement, motivé par l'objectif de repartir au plus vite, repasser la « barrière » avant midi et entamer le chemin du retour, sur lequel se trouvait une halte où les *pailleux* avaient l'habitude de se retrouver. Les chevaux s'arrêtaient d'eux-mêmes devant le bistrot ! La pause ne devait pas s'éterniser, l'attelage était attendu pour un nouveau chargement. **Image 10, image 11, image 12, image 13**



102. - JUVISY-sur-ORGE (S.-et-O.). - Halte au Hameau de la Cour de France - Maison AVIGLAIN - Au bon Vin de Bourgogne



Collection Paul Allorge - 5000 A 1 3





Les chevaux étaient choisis avec soin : des mâles, achetés à 4 ou 5 ans, Percherons, Boulonnais, « Normands » (en fait, des chevaux Percherons ou Boulonnais purs ou métis élevés hors berceaux), ramenés par les marchands des foires de Normandie, d'entre-Beauce-et-Perche, du Berry. Généralement de grande taille, bons marcheurs, énergiques et puissants, ils pesaient 700 à 800 kilogrammes, avec une tolérance à 850kg pour ceux qui assuraient le contrôle de la voiture : « au-dessus, les chevaux trainent leur poids, non plus la charge » ! **Image 14**



Ces chevaux étaient entretenus avec soin : les trois rations quotidiennes étaient composées chacune de 5 litres d'avoine, une demi-botte de foin et, le soir d'aliments rafraichissants comme les carottes, les betteraves, le son humecté, le tourteau de lin.

Une attention particulière était portée aux pieds. Les fers qui s'usaient vite, étaient changés tous les 8 à 10 jours, malgré une épaisseur initiale supérieure à celle des autres chevaux. L'hiver, la route devenait glissante, des fers spécialement taraudés de 4 trous (2 en pince et 2 en talon) permettaient de visser des crampons. Mais il fallait redoubler de vigilance...

**Image 15**



Les *pailleux* étaient des charretiers confirmés et sérieux. Ils occupaient une place à part dans la profession, avec un salaire équivalent à celui d'un premier charretier.

Le *pailleux* devait avant tout épargner son attelage. L'harmonisation des allures était indispensable pour éviter l'épuisement prématuré des chevaux, de même qu'un réglage « millimétré » des harnais, de la ligne de traction. Les limoniers des grandes gerbières à 2 roues devaient être particulièrement ménagés. **Image 16**



Lorsque le *pailleux* ne livrait pas le fourrage, il assurait des charrois de bois, d'engrais ou de grain. Les chevaux ne restaient jamais inactifs, une « promenade » était un minimum afin d'éviter des problèmes digestifs. **Image 17**



Le faible nombre d'accidents rapportés conforte l'idée du professionnalisme des *pailleux*. Le plus grand des dangers fut la densification du trafic routier dans l'entre-deux guerres. En 1935, la route appartenait déjà à l'automobile ! Pendant la guerre, des *pailleux* furent aussi pris pour cible par les chasseurs de la Luftwaffe, plusieurs y laissèrent la vie...

Tandis que le commerce des fourrages avec le centre de Paris allait en diminuant, et avant que la traction animale ne disparaisse totalement de la « grande agriculture », les *pailleux* retrouvèrent le chemin des champs le temps d'une éphémère dernière *attelé*. Quelques-uns continuèrent au volant d'un camion. Beaucoup quittèrent les chevaux pour l'usine, avec ou sans regrets. S'ils ne gardent toutefois pas de mauvais souvenirs de leurs années de route, ces charretiers d'exception témoignent invariablement de la dureté d'un travail qui n'épargnait pas plus les hommes que les chevaux. **Image 18**



Etienne Petitclerc

« Voiture chargée de 850 bottes foin Septembre 1909. Gare Paris-Reuilly (coll. personnelle) »

