



La Gazette

Publication trimestrielle de PHILAPOSTEL

N° 190
Jan. 2022

ISSN 1295 5108



P.7

Mémoire de postier



P.12

Les infos PHILAPOSTEL



P.25

Les cartes de La Poste



<https://philapostel.net>

Visuel de couverture - Cartas postales du Jour de l'An

LE TRAIN ET LA RÉVOLTE DES VIGNERONS DE 1911

Faisant suite à son article paru dans La Gazette d'octobre 2019, l'auteur nous emmène par la carte postale à ce qui a été certainement le détonateur de la révolte des vignerons de 1911, le train. Il leur servira par la suite de moyen de transport pour venir aux différentes manifestations.

Depuis des années la colère gronde dans le vignoble champenois de la Marne. En cause, la misère, les mauvaises récoltes et la fraude. La fraude qui résulte du viol du décret du 17 décembre 1908 qui stipulait que l'appellation Champagne était exclusivement réservée aux vins récoltés et totalement manipulés dans la Marne, et une partie de l'Aisne (l'Aube en est exclue), par les négociants en Champagne qui n'hésitent pas à s'approvisionner en vin provenant de vignobles situés hors de la zone de « Délimitation Champagne ». Il faut se rappeler qu'à cette époque, les vignerons cultivaient la vigne et vendaient leurs vins aux Maisons de Champagne qui les transformaient en Champagne. Il n'y avait pas comme d'aujourd'hui des centaines de petites Maisons de Champagne qui fabriquent et commercialisent leur propre marque.

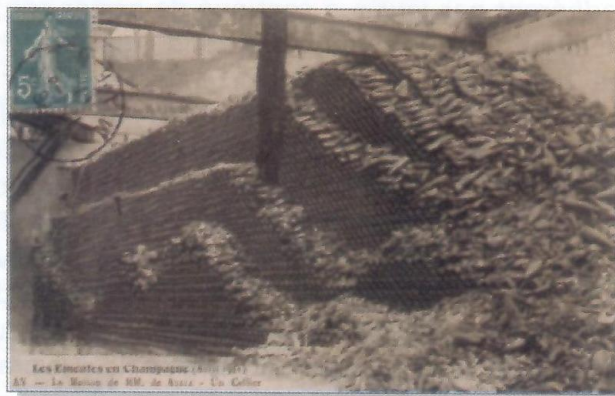
Le train va jouer un rôle important dans la révolte. Il en sera au cœur, à la fois comme son détonateur, puis en transportant les troupes d'occupation, et les manifestants dans l'Aube.

Un détonateur

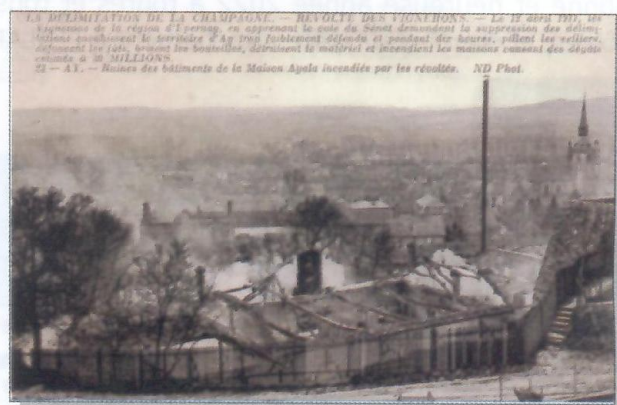
C'est en voyant constamment des trains déchargeant du vin en gare d'Épernay (51) en provenance de l'Aube et du Midi, que les vignerons marnais au désespoir vont laisser éclater leur colère. Le 17 janvier 1911, la Maison de Champagne « Achille Perrier » située à Damery (51) est pillée. Puis, comme leurs revendications n'aboutissent pas, et alors que le gouvernement,



La Maison Achille Perrier de Damery après le passage des émeutiers le 17 janvier 1911.



Le 12 avril 1911, des milliers de bouteilles de vins et de Champagne sont détruites.



Les restes de la Maison Ayala après l'émeute.



L'expédition de vins blancs en gare de Bar sur Aube pour la Marne.

face aux immenses manifestations auboises qui réclament leur réintégration dans la zone d'appellation, envisage de faire volte-face, la violence se déchaîne les 11 et 12 avril 1911 dans les villages de Damery, Dizy et particulièrement à Ay. Des Maisons de Champagne sont incendiées et pillées.



La Maison Bissinger en feu à Ay.

Le train, convoyeur de troupes

Au lendemain du 12 avril, des milliers de soldats convoyés par le train convergent tant vers le vignoble marnais que vers le vignoble aubois. En tout ce seront plus de 60.000 soldats qui occuperont les deux vignobles entre janvier et septembre 1911. Ils viendront de toute la France ; Chalon sur Saône (71), Commercy (55), Tours (37) Châlons-sur-Marne (51), Verdun (55), Oyonnax (01), Dijon (21), etc. Les régiments se relèvent régulièrement, générant des mouvements de troupes transportées par le rail. Les premiers trains partiront de Châlons-sur-Marne et de Reims le 12 avril dans la nuit. Au mois d'avril 1911, le préfet de la Marne peut compter sur 12 régiments de cavalerie, 6 régiments d'infanterie, soit près de 15 à 16 000 hommes.



L'arrivée du 155^e Régiment d'Infanterie de Commercy (55).



Le départ aux grèves d'un Régiment de Dragons, deux jours après les incendies et pillages d'Ay.

Voies et gares, des points stratégiques

Considérés comme des lieux stratégiques, les voies, les gares et les passages à niveaux des CBR (Chemins de Fer de la Banlieue de Reims) de la Marne sont gardés par l'armée. Les C.B.R sont susceptibles de transporter les émeutiers de la Vallée de la Marne sur Reims, il est donc impératif de les stopper avant. En réalité, nous n'avons pas connaissance de tentatives de ce type. En effet, les actions resteront concentrées sur les Maisons de Champagne de la Vallée de la Marne. La première ligne des C.B.R est ouverte en 1896 pour relier Reims à Ludes, soit 15 kilomètres. Celle reliant Reims à Epernay le sera en 1903, sur une distance de 25 km. Elle sera fermée en 1937.



Le passage à niveau des CBR (Chemins de Fer de la Banlieue de Reims) placé entre Reims et Epernay est gardé par le 151^e Régiment d'Infanterie de Reims.

La gare d'Epernay, par où transitent tous les vins en provenance de « l'étranger » (Aube, Midi, Algérie, etc...) avant d'être dispersés dans les Maisons de Champagne fraudeuses, et dans laquelle depuis le mois de janvier sont pratiqués régulièrement des sabotages sur les transports de vin, est gardée militairement.

Le coût de l'intervention militaire dans la Marne sera chiffré par le Trésor Français à 250.000 francs de transport ferroviaire, soit près de 80 millions d'euros d'aujourd'hui.



La gare d'Epernay est gardée. « Aujourd'hui nous couchons dans les docks de la gare ».

LE TRAIN ET LA RÉVOLTE DES VIGNERONS

Le transport de manifestants

Dans l'Aube, le train est utilisé par une partie des manifestants pour se rendre aux manifestations.

- Poliset, le 19 mars 1911



Arrivée dans la matinée d'une partie des vigneronniers de l'arrondissement de Bar-sur-Seine pour la manifestation. Ici ceux de la commune de Fontette.



L'arrivée des trains spéciaux.

- Troyes, le 9 avril 1911

C'est particulièrement le cas pour la manifestation de Troyes du 9 avril 1911 où se sont rassemblés plus de 30.000 participants. À cette occasion les Chemins de Fer de l'Est avaient refusé de mettre en place des trains spéciaux en



Débarquement des troupes à Bar sur Seine lors des manifestations en Champagne.

Gaston Checq, le défenseur de la cause en tête de la manifestation.

provenance de Bar sur Aube et Bar sur Seine. Face à ce refus, le Comité d'organisation avec à sa tête Gaston Checq menace de couper les voies pour interrompre tout le trafic.

Devant cette menace, et conscient que c'est toute une région qui se soulève et que des milliers de personnes manifestent, il cède.

Finalement des trains spéciaux sont organisés. Ils seront sept à se succéder toutes les 10 mn jusqu'à 11 heures en provenance de toutes les gares « viticoles » comme Bar sur Aube, Bar sur Seine, Poliset, amenant près de 7.000 manifestants, majoritairement des femmes et des jeunes filles. Respectueux, les manifestants ont tous réglé leur billet dont le tarif était baissé de 50%, et ne dépassent pas le nombre de passagers autorisés. Endimanchés, les manifestants débarquent avec leurs pancartes et banderoles revendicatives et accompagnés d'une musique. Ils seront plus de 20.000 à manifester. Le soir, après la dispersion de la manifestation vers 19h, la ville se vide et les trains se succèdent les uns aux autres pour ramener les manifestants et les Bataillons de Fer qui ne feront pas le retour à pied, dans leurs communes respectives.

Le train, élément essentiel de l'exportation

À l'époque, du fait des mauvaises récoltes de 1908, 1910 (pas de vendange) et 1911, la production de bouteilles de champagne est tombée à 3 millions d'unités. L'exportation représente les 2/3 de la production. Une grande partie de celle-ci est expédiée par train circulant dans toute l'Europe jusqu'à la Cour du Tsar de Russie. ■

Thierry DELMOTTE

Il est toujours temps, si ce n'est pas fait, d'acquérir le livre La révolte de 1911 des Cossiers Champenois (35 €) auprès de son auteur, Thierry Delmotte (mail informerparlacpa@gmail.com ou par téléphone 07 07 24 37 20).

A noter que cet ouvrage vient d'obtenir une médaille de Grand Vermeil (86 pts) au Championnat de France 2021 de philatélie à Valenciennes.



MANIFESTATION des VIGNERONS CHAMPENOIS de L'AUBE TROYES EN CHAMPAGNE, 9 Avril 1911 M. Checq, l'honneur du jour, le grand organisateur de la grande Manifestation viticole dans l'Aube

Collection S. Roussier - Troyes