

LE VOYAGE DES MAÇONS DE LA CREUSE

Ils venaient de toutes les communes de la Creuse, ils allaient dans tous les départements de France, pas seulement à Paris et Lyon.

Le voyage des « maçons de la Creuse », de mars à décembre, n'avait rien de touristique.

➤ **L'état des routes était loin d'être celui que nous connaissons aujourd'hui.**

Vers 1550, on pouvait estimer à seulement 25 000 km la longueur totale des routes en France, la chaussée, qui était pavée ou empierrée, avait de grands accotements latéraux qui élargissaient la voie, la circulation y était souvent tributaire du temps.

Sous Louis XIV et grâce à Colbert, le réseau routier connut sa première grande transformation avec la création d'une administration autonome qui devait devenir les Ponts et Chaussées.

Sous le règne de Louis XV, on met en œuvre les « chemins ferrés », un procédé qui consistait à donner à la chaussée des fondations bombées, recouvertes d'une épaisse couche de pierraille supportant une surface d'usure faite de sable.

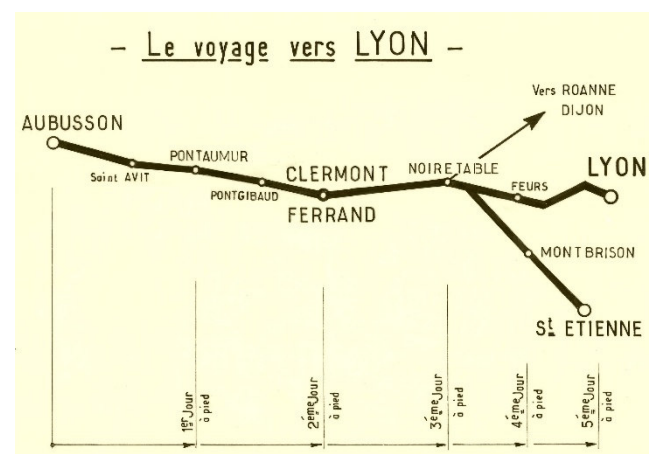
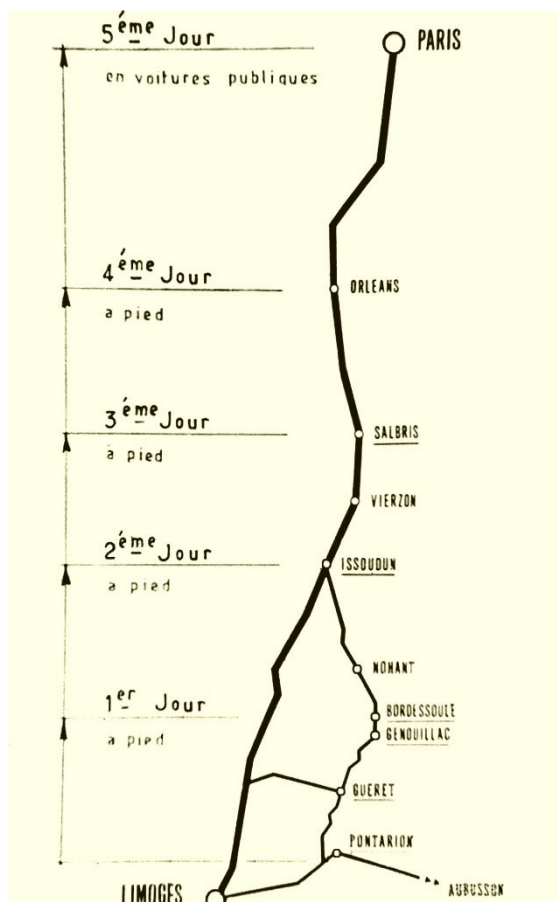
Pendant la Révolution, on ne s'occupe guère des routes, et sous le Consulat, dès 1799, Bonaparte ordonne la remise en état de 20 routes sur l'ensemble du territoire.

Doit-on rappeler, qu'en 2021, nombreux sont encore les Creusois qui ont connu des routes communales importantes non goudronnées. (ex : le mot goudronnage n'apparaît dans les délibérations de la commune de La Rochette qu'en 1955).

Le voyage des « maçons de la Creuse » se faisaient quasi-exclusivement à pied et très souvent en petites bandes, par village, par commune, sous la direction d'un maître-maçon, par métier, par destination... L'apparition progressive de moyens de locomotion, diligence, trains..., réduira les parties pédestres et rendra le voyage moins pénible.



Les voyages vers Paris et Lyon sont bien connus et auraient tendance à laisser croire que ces deux destinations étaient les seules.



Mais, comme on le verra lorsqu'on abordera leurs chantiers, **le marché du travail était leur véritable guide**. Ils allaient où les grands investissements nationaux ou privés les attiraient. Un canal, un château, une ligne de chemin de fer, une usine, un village détruit... ou une simple maison, une mare, un puits, une cheminée, un four... à construire et, leur réputation aidant, ils arrivaient.

Nous avons trouvé au moins un maçon-migrant dans chacun des départements français. Paris – Lyon – la Bourgogne sont des destinations bien connues de tous, d'autres régions ont aussi attiré les maçons creusois. Par exemple le Nord et l'Est, fin XIX^e et début XX^e, avec le développement des grands bassins miniers et sidérurgiques et avec les travaux militaires avant la guerre et de reconstruction après.

➤ **Leurs conditions de voyage : inconfort et insécurité**

Leur itinéraire passe également souvent à l'écart des grands axes, sur des sentiers d'animaux, et leurs heures de repos dans des auberges bruyantes, au confort modeste et à la propreté douteuse sont peu propices à la récupération. L'usage des voitures publiques, puis du train, là où ils existaient, pouvait être de mise sur la fin de la période migratoire, toute fin du XIX^e siècle. Un gain de temps et moins de fatigue, pour plus de productivité à l'arrivée.

Voyager en bande était gage de courage et de réconfort pour les plus jeunes, d'entraide et de solidarité pour les plus anciens, de sécurité pour tous. Beaucoup ne parlaient que le patois, beaucoup étaient plus ou moins illettrés, certains ne savaient même pas signer... être en bande facilitait la communication.

Être en bande permettait d'éviter les bandits de grands chemins sur la route ou dans les auberges quand la fatigue rendait le sommeil très lourd, notamment pendant le voyage retour lorsque les bourses étaient censées être bien garnies. Mais être en bande, c'était aussi se protéger des loups,

« 1679 : l'hiver fut si rude que la neige dura plusieurs mois. En Sancerrois, la neige a tenu du 26 janvier au 22 février... Le 2 avril, jour de Pâques, il y avait encore de la neige dans certains endroits. » (NB : C'est dire l'état des routes et chemins pratiqués par les maçons qui ont quitté la Creuse au printemps.)

« D'octobre 1677 à février 1683, dans une zone aux portes de Versailles – Essarts-le-Roi, Auneau, Dourdan, Epernon – une centaine de personnes a été dévorée par des loups, principalement des femmes et des enfants, mais aussi quelques hommes ». (NB : les plus jeunes des maçons-migrants avaient une douzaine d'années.)

Source : J-M. Moriceau – La mémoire des paysans 1653-1788 – éditions Tallandier 2020

À l'époque de ces événements, nous étions dans la troisième campagne, 1678-1684, des travaux au château de Versailles.

Travaux sous la direction de Jules Hardouin-Mansart. Le château prit les aspects que nous connaissons aujourd'hui. La galerie des Glaces avec ses salons jumeaux — le salon de la Guerre et le salon de la Paix, les ailes au nord et au sud ... Michel Villedo, maçon de la Creuse, né en 1598 à Pionnat en Creuse et décédé à Paris le 9 décembre 1667 n'était plus architecte des bâtiments du Roi, mais les « maçons de la Creuse » étaient certainement nombreux sur cet immense chantier.

nombreux et dangereux à l'époque en France et faire face aux intempéries.

➤ **Des « étrangers » dans leur pays, une migration contrôlée et surveillée**

Le voyage des « maçons de la Creuse » commençait au printemps, février ou mars et prenait fin en novembre ou décembre. Un rythme migratoire qui, associé à leur blouse de travail blanche, leur ont valu l'appellation « d'hirondelles blanches ».

Une appellation qui pourrait laisser croire, à l'image de ces oiseaux qui peuplaient nos étables, qu'ils étaient annonciateurs de présages heureux, porte-bonheur, symboles de liberté, de fidélité, de courage...

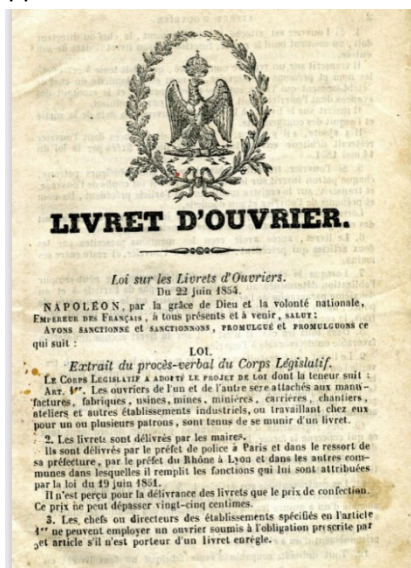
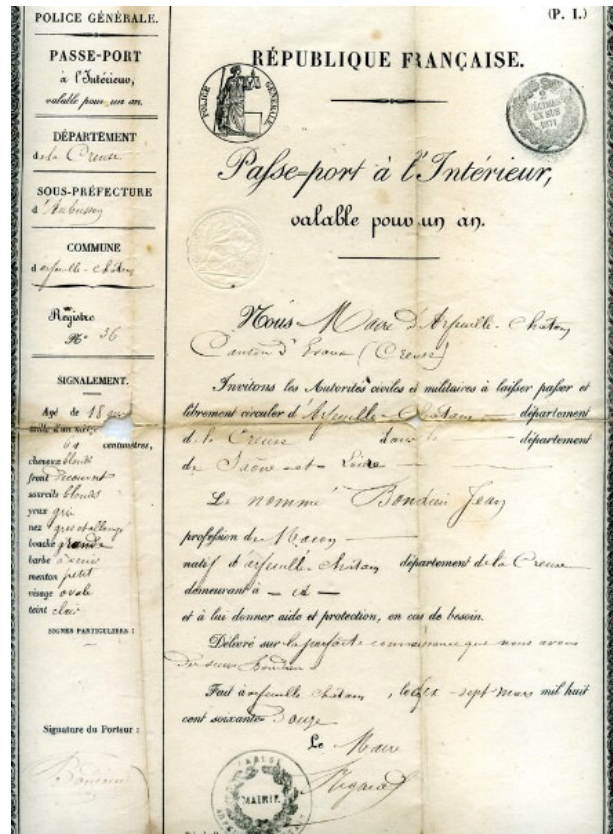
La réalité était moins poétique. Comme toute migration, celle des « maçons de la Creuse » est loin de faire l'unanimité des habitants de villes et villages traversés. Ce sont des « étrangers ». Aussi, leurs déplacements sont très tôt soumis à contrôle.

Chaque « maçon de la Creuse » doit posséder un passeport délivré pour l'aller par le maire. Il permet, en application des directives gouvernementales, de limiter ou interdire les départs vers telle ou telle région.

Le passeport désigne, dès le Moyen Âge, le certificat permettant la libre-circulation des marchandises, puis le sauf-conduit garantissant celle des personnes. En 1690, Antoine Furetière, lexicographe français, définit le passeport comme la « *lettre ou brevet d'un prince ou d'un commandant pour donner liberté, sûreté et sauf-conduit à toute personne pour voyager, entrer et sortir librement de ses terres* ».

La Révolution française établit par le décret du 10 vendémiaire an IV (02/10/1795), la mise en place d'un passeport pour l'intérieur ou l'étranger : « *...nul ne peut quitter le territoire de son canton ni voyager sans être porteur d'un passeport* ». Cette législation sera complétée par l'Empire avec les décrets du 18/09/1807 et du 11/07/1810. Ces règles resteront en vigueur jusqu'aux alentours de 1860, et tomberont peu à peu en désuétude.

Le maçon-migrant doit également être en possession d'un **livret ouvrier** qui doit être visé à l'arrivée dans la ville et remis à l'employeur qui le rendra à la fin de la campagne après avoir porté des appréciations sur la manière de servir.



Le livret ouvrier, document officiel à caractère administratif permettait aux autorités de contrôler les déplacements des ouvriers et leurs différents lieux d'emplois.

Ce livret a des origines anciennes et on retrouve dès 1749 l'obligation pour les employés d'être munis d'une lettre de patente faisant office de « billet de congé ». Cette patente ayant, elle-même, des origines dans une réglementation médiévale qui imposait de se munir d'un congé en bonne et due forme lorsqu'on quittait un maître pour être embauché ailleurs.

Le livret ouvrier, sous sa forme quasi définitive, a fait son apparition en 1781.

Il est supprimé sous la Révolution au nom du libéralisme économique.

C'est le Premier Consul Bonaparte qui, par la loi du 22 germinal en XI (12/04/1803), réinstalle le livret ouvrier avec un paragraphe interdisant les coalitions d'ouvriers.

Son utilisation déclinera à partir de 1860, pour s'éteindre vers

1890 après la loi du 02/07/1890 qui le remplace par le certificat de travail).

Les **registres des garnis**, tenus par les logeurs, sont eux aussi un moyen de suivre chaque

Plusieurs livrets ouvriers sont annexés à certaines fiches de l'annuaire numérique de l'Association. Par exemple, un livret daté de 1870 dans la fiche **Bondieu Jean** (1854-1949), maçon-migrant dans la Saône-et-Loire, la Haute-Marne et la Côte-d'Or.

migrant.

Comme dans toutes les migrations, communautés... les bagarres, vols, petits larcins, vagabondages, révolte, coalition... alimentaient la **rubrique des faits divers et les salles de tribunaux**.

Les relevés de la Société Généalogique Lyon-Beaujolais donnent un aperçu de cette petite délinquance.
Saisir « Saint-Paul » ou « Saint-Joseph », deux prisons lyonnaises, ou « prison », dans la rubrique mot-clé du moteur de recherche de l'annuaire pour découvrir certaines condamnations.

➤ **Une organisation (réseau, filière, recrutement...) à découvrir**

Si les voyages des « maçons de la Creuse » peuvent s'imaginer, il en va différemment de leur organisation au fil des siècles. Aujourd'hui, dès qu'on aborde la thématique de la migration, on évoque immédiatement les mots réseaux, filières, passeurs, recruteurs... Or, dans l'histoire des « maçons de la Creuse », telle que connue à ce jour, rien de tel.

Au contraire même, dans un même village, à la même époque on peut trouver des maçons prenant des directions très différentes.

Un même maçon peut travailler en un même lieu et pour une même entreprise pendant plusieurs années (Ex : Sylvain Baudy, 1817-1854, maçon, migre de 1848 à 1853 il part en mars de Sardent pour Saint-Didier-au-Mont-d'Or (69) où il travaille toujours dans l'entreprise Solignat).

Certains changent de destination quasiment tous les ans. (Ex : François Boulot, né en 1872 à Saint-Pardoux-d'Arnet, cimentier, migre en 1895 à Saint-Etienne (42), en 1900 à Bordeaux (33), en 1901 à Béziers (31) et Marseille (13), en 1902 à Saint-Chamond (42) et en 1903 à Lyon (69).

Certains se constituent en équipe dès le départ, d'autres trouvent du travail dans des entreprises locales, d'autres partent sans travail et confient leur sort Place de Grève à Paris.