



*Les Ardennes
à fleur d'eau*

Éditions Terres Ardennaises

La mignole ardennaise



Dans le préambule de l'article que j'ai écrit dans *Terres Ardennaises* sur l'Histoire du cheval ardennais¹, je prévenais le lecteur : *Une dernière précision, il faut pour appréhender le cheval ardennais oublier allègrement la frontière entre Ardennes françaises et belges, elle n'a vraiment pas sa place dans l'histoire de la race ardennaise.* Mes propos d'alors conviennent parfaitement à ce bateau que l'on appela mignole ardennaise.

L'excellente étude de Charles Berg² reproduit des lithographies du XIX^e siècle représentant la Meuse à

Liège, Namur et Dinant, sur laquelle voguent des mignoles aux formes caractéristiques.

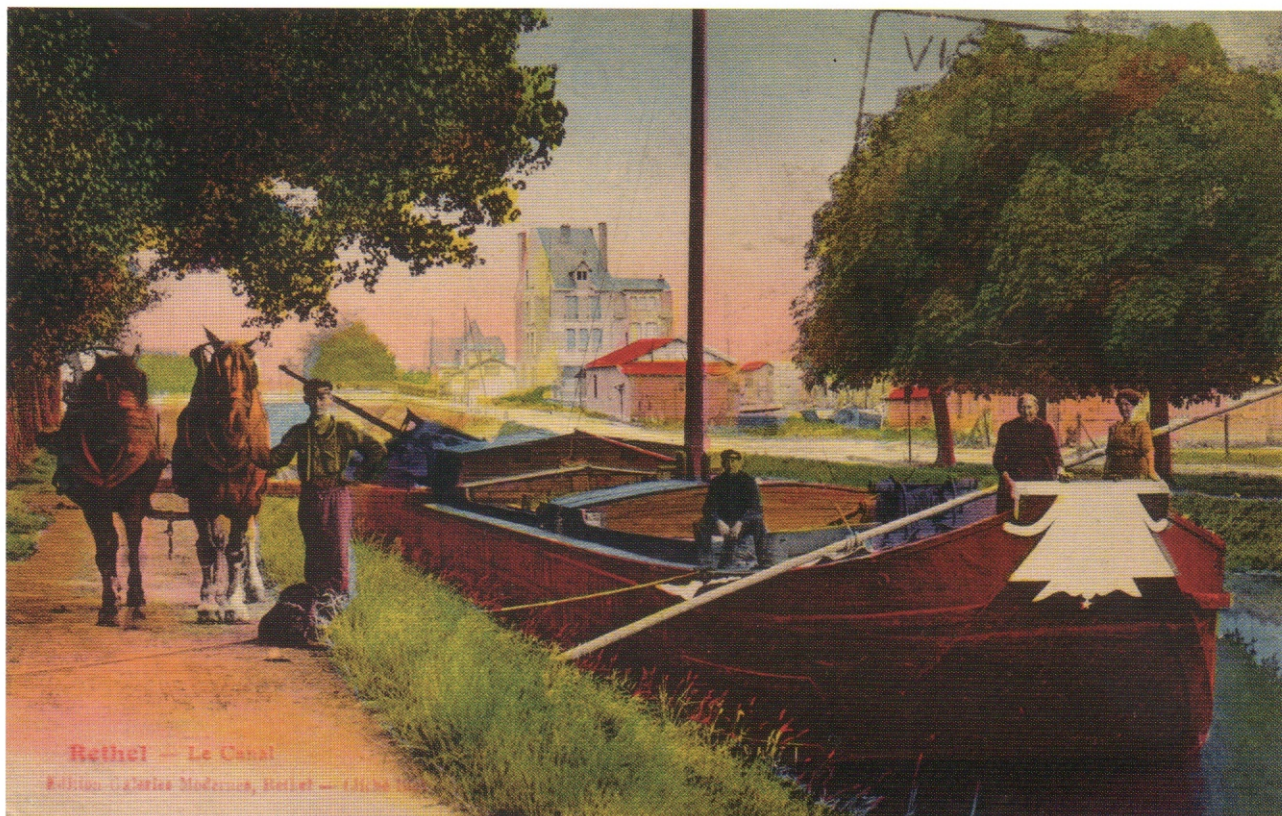
Ces formes caractéristiques sont *ses levées avant et arrière, qui lui donnent une allure amphidrome* (les bateaux sont presque symétriques à l'avant et à l'arrière), et *trahissent chez la mignole son origine purement fluviale : aux temps anciens où les rivières étaient sommairement aménagées, l'on s'amarrait souvent perpendiculairement à la rive constituée par une plage ou une grève en pente douce, pour décharger le fret en s'échouant à moitié*³.

Les statistiques du port de Fumay⁴ concernant les quatre-vingt-onze transporteurs d'ardoises du XV^e siècle révèlent qu'Ardennais et Belges se côtoyaient en permanence : *On dénombre une trentaine de Fumaciens et dix-sept Dinantais.* On comprend alors facilement comment un bateau belge devient ardennais...

Ou autre, puisque Charles Berg précise : (...) *Dans certains documents administratifs, l'on peut voir la mignole désignée sous le terme de "bateau prussien" ou "meusien". À ces qualificatifs, les mariniers cependant préféreront ceux d'"ardennais",*

Mignole à Pont-à-Bar, à quelques encablures du chantier Maubacq qui en a tant construit !
Coll. famille Maubacq.





Mignole à Rethel, tirée par des chevaux. Coll. Jean Bodaux.

“meusan”, “herna” ou “sambresse”. (...) On trouve aussi parfois l'appellation de “cailloutier”, qui en dit long sur le genre de fret transporté ordinairement par ce bateau.

François Squevin⁵ atteste la construction de mignoies dans les Ardennes, par le plus vieux chantier (...) installé sur l'île de Donchery à la fin du siècle dernier et qui n'a travaillé que

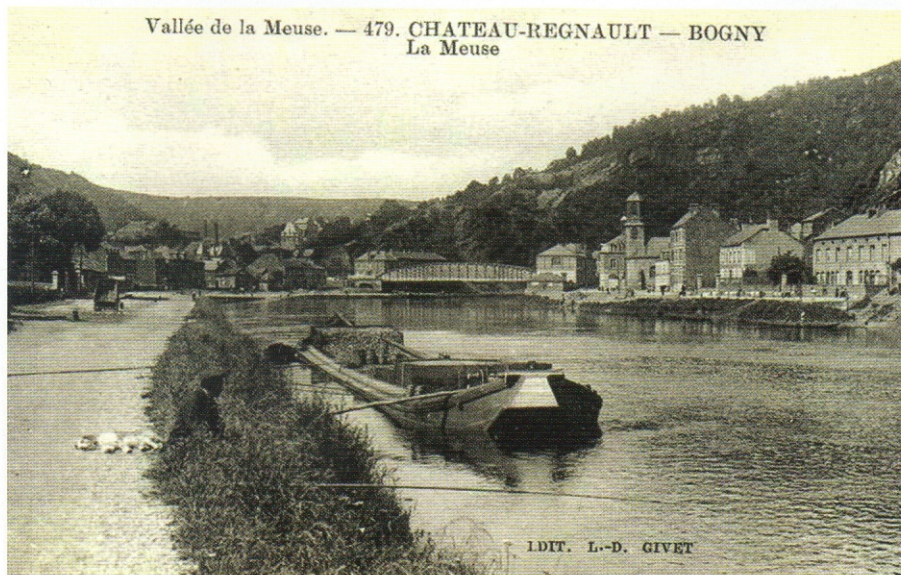
sur des péniches en bois. Il semble être aussi à l'origine des premières mignoies en bois.

La mignole, avec la construction du réseau Freycinet, change de dimensions⁶ : elle grandit et ses flancs deviennent verticaux afin d'agrandir “l'houle” (la cale). Le logement, le reu, occupe l'arrière du bateau si l'écurie est au centre. S'il n'y a pas

d'écurie, c'est le logement qui s'installe au centre, bien plus spacieux qu'à l'arrière où la levée fait perdre une place considérable. Il peut y avoir un autre petit logement pour un mousse à l'avant⁷.

La première mignole en fer, selon François Squevin, aurait eu pour nom La Retourne et pour constructeur, au début du XX^e siècle, le chantier du

La mignole ne se colle pas à terre. Coll. François Renaud.





Quai Roussel à Charleville-Mézières, qui produisit aussi La Fourmi et Le Boré. Il ne précise pas si la dizaine de péniches en fer, parmi lesquelles l'On-dine, le Rip, l'Albatros, le Gilbert et le Surcouf, construites à Warcq, étaient des mignoles. En revanche, il est formel lorsqu'il précise que vint (...) *l'époque florissante de la mignole ardennaise avec sa coupe bien en cintre à l'avant et à l'arrière pour permettre des économies sensibles de traction. Maubacq eut l'art de l'adapter au mieux et, entre 1928 et 1936, 7 "mignoles au nez blanc" sortiront du*

Quand le transport fluvial battait son plein...



Croisement de mignoles. Coll. François Renaud.



L'Irma, tirée à terre au chantier Maubacq, vers 1960.
Coll. Jean Bodaux.

chantier en pleine effervescence : Ésope, Josiane, Lac d'O, Titine, Nautilus, Régina et Saint-Christophe. La construction de ces mignoles pouvait prendre plus d'un an car la réparation des péniches était prioritaire. Le fer venait des aciéries de Longwy à Torcy-Sedan et les rivets de la fonderie Lagrange à Nouvion-sur-Meuse. Ce furent les derniers bateaux 100 % ardennais.

Après la Seconde Guerre mondiale, le tiers des bateaux naviguant dans les Ardennes était des mignoles construites aux chantiers de Pont-à-Bar (Maubacq), de Vitry-le-François (Maubacq) et de Warcq (Germey)⁸.

Jacques LAMBERT

1. LAMBERT (Jacques), *Histoire du cheval ardennais* in Terres Ardennaises, numéro 10, mars 1985.
2. BERG (Charles), http://projetbabel.org/fluvial/la_mignole.htm
3. BERG (Charles), *ibid.*
4. BIGORGNE (Didier), *Mariniers* in **Transports et communications** (1), Terres Ardennaises, numéro 24, octobre 1988.
5. SQUEVIN (François), *Le Chantier Maubacq à Pont-à-Bar*, in **Le Canal des Ardennes**, Société d'Études Ardennaises, 1987.
6. BERG (Charles), *ibid.*
7. BERG (Charles), *ibid.*
8. SQUEVIN (François), *Les Mariniers*, in **Le Canal des Ardennes**, Société d'Études Ardennaises, 1987.



Mme Bodaux, la mère de Jean, à la barre – l'amintot – de l'Irma, vers 1930. Coll. Jean Bodaux.



Le Maurice, montant vers Joigny en 1960. Coll. Walbrecq-Roffidal.



L'Ésope, mignole construite par le chantier Maubacq entre les deux guerres. Coll. famille Maubacq.