

Les frères Poirot de Valcourt et les bateaux à plâtre

Au début du XIX^e siècle, la presse régionale multiplie les annonces pour inciter les cultivateurs aisés à utiliser le plâtre comme engrais pour enrichir les prairies artificielles. Louis Poirot de Valcourt¹ réalise sur le domaine familial de Bicqueley des travaux expérimentaux pour déterminer si le plâtre cru est plus performant que le plâtre cuit ou mi-cuit, dans le cadre d'un concours organisé par la Société Centrale d'Agriculture de Nancy, présidée par Mathieu de Dombasle. Les expériences de l'agronome portent sur une surface de 5 hectares et concernent principalement la luzerne, le sainfoin et le trèfle. Les résultats obtenus permettront à Valcourt de se voir attribuer le prix décerné par la Société Centrale d'Agriculture pour ce concours en 1822. Mais, dans l'arrondissement de Toul, tous les efforts déployés pour la promotion du plâtre comme engrais sont contrariés par les difficultés à s'en procurer, difficultés dues au manque « d'usine à plâtre » sur ce territoire et à l'éloignement des sources d'approvisionnement.



Le domaine de Valcourt, plan cadastral de Bicqueley, 1810. ADMM

Les usines à plâtre et les carrières de gypse du département de la Meurthe

Dans les années 1820, la Meurthe compte 36 plâtreries (ADMM, 9M3). Les « usines à plâtre » désignent un bâtiment qui abrite le plus souvent en même temps un moulin (une ou deux meules verticales tournant sur une meule dormante) pour broyer le gypse, le four pour le cuire et le magasin. La plâtrerie possède aussi des moyens de transport : chevaux et charrettes pour acheminer la matière première et assurer d'éventuelles livraisons. Le personnel est réduit : à Saint-Nicolas, l'usine des trois frères Aglat est

dirigée par Michel, qui est chauffournier, alors que Louis est carrier, François étant à la fois carrier et voiturier. Le plâtre « *de plafond ou d'engrais* » proposé à la vente est conditionné en sacs. Le plâtre blanc pour le bâtiment est vendu près de 4 F l'hectolitre, deux fois plus cher que le plâtre d'engrais.

Dans les arrondissements de Nancy et Lunéville, les principales implantations sont situées sur Rosières-aux-Salines / Saint-Nicolas-de-Port / Varangéville, puis autour de Lunéville à Moncel, au Champel, à Chanteheux, et enfin dans la vallée de la Moselle entre Bainville-aux-Miroirs et Gripport/Vézelize. La proximité de la matière première, le gypse, est naturellement un critère majeur pour la création d'une plâtrerie. Dans les annonces de vente publiées *par le Journal de la Meurthe et des Vosges*, une faible distance entre la carrière et l'usine est soulignée comme un atout. À Gripport, en 1820, on vend « *un moulin à plâtre ainsi qu'une carrière à plâtre très productive située vis-à-vis* » ; à Rosières-aux-Salines, en 1829, l'usine de Nicolas Henry « *est alimentée par deux carrières...l'une n'étant éloignée qu'à un quart d'heure, l'autre sur le ban de Vigneulles.* » À Saint-Nicolas, c'est la capacité de l'unique carrière qui est mise en avant : « *la carrière qui y est attachée, distante d'environ ¼ de lieue, pouvant alimenter l'usine pendant vingt ans.* » La durée d'exploitation d'un gisement pouvant être bien plus courte, il est bon d'en posséder plusieurs. Ainsi à Vézelize, l'usine comprend « *une carrière à proximité et trois autres à Gripport.* »

La méthode d'exploitation du gypse, souvent par cavités souterraines pour des raisons de rentabilité à courte vue, est parfois cause d'éboulements qui provoquent l'arrêt du chantier, mais aussi des accidents corporels allant jusqu'au décès de deux carriers à Saint-Nicolas. Enfin, la demande étant supérieure à l'offre, il arrive fréquemment que les usines soient en rupture de stock, ce qui entraîne une attente de plusieurs heures supplémentaires pour les clients voire le retour à vide pour les voituriers. Ce cas de figure est suffisamment fréquent pour apparaître dans les annonces publicitaires. Ainsi, en 1825, à Saint-Nicolas, le nouveau propriétaire, M. Marin, fait préciser « *que les magasins sont et seront toujours approvisionnés de manière à ne causer aucun retard aux voituriers qui vont en charger.* » L'avis est encore plus explicite à Gripport en 1829, où la nouvelle fabrique affiche : « *Les amateurs y trouveront en tout temps des plâtres de première qualité, propres*

1. Sur Louis Poirot de Valcourt, agronome, voir l'article de Claude Paturaud dans *Études Toulouses* n°75, année 1995.

à l'engrais et à la bâtisse ; les magasins n'en seront jamais dépourvus...Les voitures n'auront point à subir l'inconvénient du retard, et souvent même celui de retourner à vide, les moyens les plus prompts pour les chargements devant être mis en usage. »

Les frères Poirot de Valcourt créent leur propre usine à plâtre

Pour se fournir en plâtre, les cultivateurs et les entrepreneurs en bâtiment du Toulouais sont contraints de se rendre au plus près à Saint-Nicolas-de-Port distant de 8 lieues. Les voyages des voituriers durent donc deux journées avec une nuit en auberge, sans compter les éventuelles heures d'attente et peut-être même un retour à vide comme on l'a vu plus haut. Les tarifs pratiqués dépendent de la qualité du produit : chez Gauché-Chaumont, le plâtre blanc pour bâtiment est vendu 3,75 F l'hl et le plâtre d'engrais cuit 2 F Ce dernier est noté à un prix de revient de 2,50 F l'hectolitre dans la comptabilité de Louis sur le domaine de Valcourt (Poirot de Valcourt, 1841). Mais les frères Poirot de Valcourt, Louis, l'aîné, Victor et François-Joseph, ne vont pas laisser les choses en l'état. Ils vont se livrer à une analyse de la situation, ce qu'on appellerait aujourd'hui une étude de marché et une enquête de faisabilité, avec l'objectif de créer leur propre usine à plâtre. Chacun d'eux va consulter ses relations et faire appel à son vécu. Louis, l'agronome, a vu en Amérique, en 1803, un entrepreneur de Philadelphie broyer du plâtre comme engrais pour l'agriculture. « *Son plâtre était celui des environs de Paris qui, ainsi que les pierres meulières (de La Ferté-sous Jouarre), descendaient en bateau jusqu'au Havre où on les mettait comme lest à bord des navires allant à Philadelphie.* » (Poirot de Valcourt, 1841, page 373). Il a lui-même fait construire un bateau de 100 pieds de long, 17 de large et 6 pieds ½ de creux sur la rivière du Kentucky, bateau qu'il a piloté sur l'Ohio et le Mississippi. Il s'y est échoué plusieurs fois sur des hauts fonds, devant attendre pendant plusieurs semaines la montée des eaux pour pouvoir repartir. (op. cité p. 142/44). François-Joseph, ancien officier de la Garde Impériale, devenu marchand (son oncle, marchand de tabac, était surnommé « *l'entrepouseur* »), a reçu une prime de la Société d'Agriculture pour son élevage de chevaux en 1820. Il a de bonnes relations avec les autorités administratives et militaires de la place de Toul. Quant au discret Victor ², son rôle au sein de la fratrie aura besoin de nouvelles recherches pour être défini.

2. Victor Poirot de Valcourt est témoin au mariage de Joseph Victor Bigeard, 21 ans, le 12 mars 1825. Il a alors 50 ans, donc né vers 1775 (registre d'état-civil de Biqueley). Il ne figure pas dans l'arbre

La création de l'usine à plâtre de Biqueley et son fonctionnement nous sont dévoilés par une lettre des trois frères Valcourt au Préfet de la Meurthe, en date du 10 mai 1825 et débutant en ces termes : « *Vous n'ignorez sûrement pas l'effet presque surnaturel du plâtre sur les prairies artificielles. C'est à lui qu'on doit la culture du trèfle qui se répand rapidement dans cet arrondissement dont les carrières à plâtre les plus rapprochées se trouvent à Saint-Nicolas. Cet éloignement a engagé les frères Valcourt, demeurant à Valcourt, sur la Moselle, un peu au-dessus de Toul, à établir sur leur propriété un moulin à plâtre allant par eau. M. de Villeneuve, ancien préfet du département de la Meurthe a bien voulu s'intéresser à leur établissement dont il voyait l'utilité et leur faire obtenir du gouvernement la possibilité de le bâtir (ordonnance du 12 février 1823). Les frères Valcourt vont chercher leur pierre à plâtre en bateaux à Velle-sur-Moselle et à Ferrières, au-dessus du pont de Flavigny. Comme il est d'une excellente qualité, ils ne peuvent suffire aux demandes nombreuses qu'on leur fait pour l'agriculture et pour les bâtisses.* » (ADMM 3S23)

L'entreprise des Poirot de Valcourt est audacieuse mais pleine de dangers. Les derniers bateaux qui ont remonté la Moselle, entre Méréville et Charmes, de 1713 à 1719, étaient ceux d'Antoine Soriot, marchand de bois de Nancy. Celui-ci avait l'exclusivité du transport, par chalands et radeaux, du charbon de bois et autres fagots et cordes depuis les forêts ducales de Châtel et de Charmes jusqu'à Méréville. La marchandise était ensuite voiturée depuis cette dernière paroisse jusqu'à Nancy. Le duc Léopold avait alors contraint les communautés riveraines à entretenir, sur chaque berge de la Moselle, un chemin de halage de 5,15m de largeur et à arracher les « *tocs d'arbres qui, dans le lit de la rivière, pourraient empêcher le passage des bateaux soit en montant, soit en descendant.* » Il réduira le droit de péage des Prieurs de Flavigny de 4 à 1%. Meuniers et conducteurs de bacs devaient aussi tout faire pour faciliter le passage des bateaux d'Antoine Soriot (ADMM, H157). Ceux des Valcourt ne bénéficieront pas des mêmes privilèges.

Le train de bateaux des frères Valcourt

Les trains de bateaux utilisés sur les rivières navigables de Lorraine à cette époque sont formés de trois gabarres à fond plat reliées entre elles par des amarres. Celle de tête est la plus grosse et porte la cabine du maître marinier. Elle mesure 26 mètres

généalogique donné par Claude Paturaud, ni dans celui d'Alain Wagner sur internet (généalogie A. Wagner).

de long pour 5,20 mètres de large et près d'1,30 m. de hauteur de bord. La seconde a pour dimensions 23 mètres de longueur et 4,55 mètres de largeur. La troisième est la plus petite et ne fait que 16,20 mètres de longueur (Bonfont, 1992). Seuls, les deux premiers bateaux sont chargés, le troisième reste normalement vide. Il n'est utilisé qu'en cas d'échouement d'un des deux autres : une partie de la cargaison lui est alors transférée à l'aide d'embarcations annexes (passe-cheval, grosse nacelle).



Parcours des bateaux de Valcourt à Vel(le), Géoportail.

Les Valcourt réalisent un investissement de plusieurs milliers de francs dans ces bateaux³ pour transporter dans leur usine de Bicqueley des quantités considérables de gypse. La charge est vraisemblablement de l'ordre d'un millier d'hectolitres par voyage. L'objectif est de pouvoir fournir en plâtre, non seulement l'arrondissement de Toul, mais aussi une partie du département de la Meuse. Pour se rendre de Bicqueley à Velle, les bateaux et leurs équipages doivent remonter la Moselle, sur environ 40 km., tirés par des chevaux conduits par un charretier. La rivière n'est pas classée navigable sur ce parcours, il n'y a donc pas de véritable chemin de halage mais un « *marchepied de flottage* » large de 3,25 mètres, parfois encombré de ronciers, sur chacune des rives. Entre Pont-Saint-Vincent et Flavigny, la Moselle est errante et vagabonde, n'ayant pas de lit stable. En raison de hauts fonds, la profondeur d'eau, en plusieurs endroits, n'est que de 0,20 à 0,25 m. en bas étiage. La navigation n'est donc possible qu'à certaines périodes de l'année, quand les eaux sont hautes ou moyennes. Il faut aussi négocier avec les passeurs des bacs à Tonnoy, Flavigny, Méréville, Maron, Pierre-la-Treiche, pour qu'ils lèvent leurs câbles au passage des bateaux. Le franchissement des arches des ponts de Pont-Saint-Vincent et de Flavigny (qui est en cours de réparation) est aussi dangereux. Dans cette dernière localité, le cours de la Moselle est entièrement

obstrué par une digue de pierres très oblique, longue de 200 m et haute de 1 m au milieu, qui dirige les eaux vers le canal du moulin. Pour faire passer leurs bateaux, les mariniers doivent pratiquer une brèche dans la digue puis la réparer et indemniser le meunier. Le chargement du gypse a lieu à Velle, sur la rive droite de la Moselle où les carrières sont nombreuses de même que dans la commune limitrophe de Ferrières. Il est probable que les Valcourt ont passé un contrat d'exclusivité avec leurs propriétaires au regard des volumes qu'ils achètent. Au retour à Bicqueley, les bateaux chargés descendent la Moselle par la seule impulsion du courant. Les chevaux sont alors embarqués dans le bateau de 16 mètres. À Valcourt, la pierre à plâtre est débarquée sur un terrain spécialement aménagé pour son dépôt, au bord de la Moselle, à proximité du moulin à plâtre conçu pour fonctionner par énergie hydraulique et par chevaux.

Conflit avec le sieur Pierre, propriétaire du moulin de Flavigny



Flavigny : à droite, la digue du moulin, carte d'état-major, vers 1820, Géoportail.

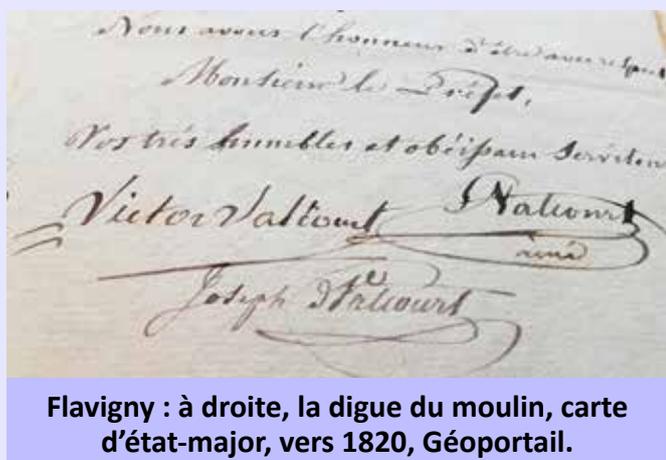
Au printemps 1825, le sieur Pierre, propriétaire du moulin de Flavigny, n'accepte plus que les bateaux passent sur sa digue. Il l'écrit au préfet de la Meurthe, le 30 avril 1825, dans les termes suivants : « *Le sieur Pierre a l'honneur d'exposer que déjà plusieurs fois les frères Valcourt demeurant à Gare le Cou, près de Toul, se sont permis de remonter la rivière de Moselle avec de gros bateaux lorsque les eaux étaient hautes et de franchir les vannes qui conduisent l'eau à son moulin en y causant des dégradations conséquentes particulièrement dans la partie supérieure dont les pierres sont tombées au fond de l'eau. Qu'il a fait dresser procès-verbal contre les sieurs Valcourt, en sorte qu'un procès était sur le point de s'élever entre eux lorsqu'ils sont convenus de recourir à l'autorité administrative pour régler leurs droits attendu que la chose est de son ressort. Que les droits sur lesquels le réclamant s'appuie sont que la rivière de Moselle n'a jamais été navigable sur le territoire de Flavigny et même beaucoup plus bas... Qu'il serait extrêmement préjudiciable pour lui que chacun*

3. À titre de comparaison, le bac de Flavigny, de 14,50 m x 3,90 m, et la nacelle, commandés en 1824 au sieur Pierfitte, de Portieux, en

raison de la mise hors service du pont, sont facturés 2 840 F.

ait la liberté de remonter ainsi la rivière et de dégrader ses vannes aux réparations desquelles le revenu de son moulin ne saurait suffire... L'exposant a recours à vous M. le Préfet, à l'effet de faire ordonner qu'il ne sera permis à qui que ce soit comme cela a toujours été de remonter la rivière Moselle avec des bateaux et ferez grande justice. » (ADMM 3S23).

Le 15 mai suivant, la réponse des frères Valcourt, qui reçoivent l'appui du sous-préfet et du chef du Génie de la place de Toul, affirme : « Depuis trois ans qu'ils ont commencé, personne ne s'était opposé au passage de leurs bateaux... Lorsque le sieur Pierre a acheté son moulin, de M. Berthier de Roville, il y avait (dans la digue) une portière ou gisoir pour faire passer les flottes mais il l'a détruit, il l'a comblé par un batardeau à pierres perdues... Notre demande est donc, s'il ne veut pas que nous ouvrons la digue, qu'il ait à reconstruire sa portière ou gisoir selon l'ordonnance et nous offrons de payer le chômage (de son moulin) selon la loi. » (ADMM, 3S23).



Les Valcourt obtiennent le soutien de l'ingénieur chargé de la navigation, M. Jaquiné. Puis l'affaire est portée à Paris, auprès du Conseiller d'Etat, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, par le Préfet de la Meurthe qui souligne que « On voit par une note du chef du Génie militaire de la Place de Toul que le plâtre des Valcourt étant d'une très bonne qualité on trouve avantage et économie à s'en servir pour les travaux de la Place tandis qu'auparavant il fallait aller s'approvisionner à grands frais à Saint-Nicolas distant de Toul de plus de 8 lieues. Cette usine est aussi très utile à l'agriculture à laquelle elle procure à peu de frais, un engrais dont elle n'avait pu faire usage jusqu'alors. Il y a donc nécessité, dans l'intérêt public, d'encourager et de faciliter l'exploitation de cette usine... Or puisqu'il est démontré qu'il existait il y a peu d'années encore un pertuis que l'on a refermé sans autorisation, je pense que le meunier doit être contraint de le rétablir. » (lettre du 6/06/1825, ADMM, 3S23)

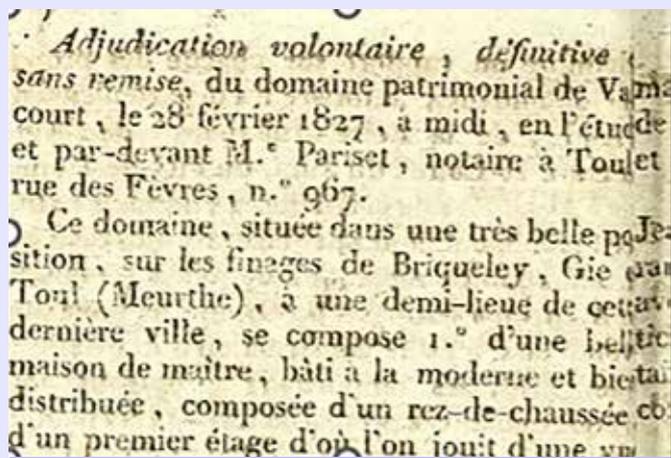
Le Conseiller d'Etat répondra le 30/09/1825 en ces termes : « J'ai reconnu, M. Le Préfet, qu'il est utile d'encourager la petite navigation qu'il paraît possible d'établir sur la Moselle entre Flavigny et au-dessous, mais on ne peut, sous ce prétexte, imposer des servitudes et des cessions de propriétés sur une rivière qui n'est pas encore déclarée navigable sans qu'il ait été préalablement rédigé un projet général de navigation qui exigerait un long travail et la chose n'est pas encore reconnue d'une utilité assez générale pour motiver dans l'intérêt public, ces mesures longues et dispendieuses. » (ADMM, 3S23)

L'avis du Conseiller d'Etat est donc en défaveur des Valcourt et François Joseph se voit alors contraint de passer, avec le propriétaire non-voyant du moulin, un accord rédigé le 16 mai 1826 dans les termes suivants : « Nicolas Jean Pierre et François Joseph Poirot de Valcourt, propriétaires demeurant à Valcourt, commune de Bicqueley, sommes convenus à l'amiable et avons passé le bail suivant, savoir : que M. de Valcourt pourra monter et descendre avec son bateau le plus petit appelé passe-cheval et que sa grosse nacelle passera par-dessus le marché, ses gros bateaux étant exceptés de la présente convention, pendant l'espace de 9 années consécutives à dater de ce jour, moyennant qu'il paiera de suite comptant au sieur Pierre la somme de 75 F et en outre celle de 2 F de droit chaque fois qu'il passera sur la dite vanne avec le passe-cheval soit en montant soit en descendant. Il est bien entendu qu'aucun autre que M. de Valcourt ne pourra passer avec ses bateaux sur ladite vanne pour aller chercher du plâtre et que le présent bail expiré les conventions deviendront nulles. (Le sieur Pierre a fait sa marque pour n'avoir l'usage de la vue.) » (ADMM, 3S23)

Les frères Valcourt se séparent

Le bail ci-dessus est signé uniquement par François-Joseph de Valcourt. En 1826, le quotidien des trois frères a été profondément bouleversé. Le 28 janvier 1826, François-Joseph, 42 ans, épouse, à Toul, Marie-Anne-Antoinette Saint Léon, fille d'un docteur en médecine toulouais. Sur le registre d'état-civil, l'acte de mariage porte les signatures de cinq membres de la famille Saint Léon et uniquement celle du marié, François-Joseph, pour les Valcourt. Celles de ses frères Louis et Victor n'y figurent pas.

Le 28 février 1827, le domaine de Valcourt est mis en « adjudication volontaire » (procédure utilisée notamment pour les indivisions) chez Maître Pariset, notaire à Toul. Elle concerne toutes les terres et toutes les constructions y compris « deux usines, l'une à huile et l'autre à plâtre, toutes deux en pleine activité... ces



**Signatures des frères Valcourt, ADMM, 3S23.
Journal, affiches... de la Meurthe du 09/01/1827**

deux usines marchent par eaux et par chevaux. Trois grands bateaux et deux nacelles servant au roulement des usines feront partie de la vente. » A l'issue de celle-ci, François-Joseph deviendra l'unique propriétaire de tout ce qui constituait le domaine des Valcourt. Il est vraisemblable que c'est en 1826 que Louis cesse de diriger l'exploitation des terres du domaine, son cahier de comptabilité s'arrêtant en août 1826. Il quitte alors Valcourt pour Paris.

La Moselle et ses dangers

L'usine à plâtre de Bicqueley va continuer à fonctionner, à l'aide du train de bateaux, pendant plus de 25 ans, jusqu'en 1848/49. En février 1841, François-Joseph se plaint au Préfet des conditions de navigation. « Le sieur Valcourt, marchand à Toul, fait chercher par bateaux à Flavigny les pierres à plâtre dont il a besoin pour alimenter l'usine qu'il possède à Bicqueley mais le chemin de halage se trouvant intercepté par des plantations de saules est devenu impraticable au point que les chevaux qui tirent les bateaux ne pouvant plus suivre le chemin dont il s'agit sont forcés de se mettre à la nage, ce qui récemment a exposé la vie de son charretier et de trois des chevaux. » (ADMM, 3S19). Un ingénieur chargé de la navigation constatera en effet qu'il existe sur les propriétés des sieurs Grandjean et Malgras, à Richardménil, jusqu'au bac de Méréville, des plantations de saules et de peupliers qui obstruent le marchepied de flottage. Valcourt signale en outre : « Il est actuellement impossible de passer avec les bateaux sous la première arche du pont de Pont-Saint-Vincent du côté de Neuves-Maisons car il s'est découvert à 15 ou 20 cm des eaux moyennes une quantité d'anciens pilotis qui proviennent sans doute d'un ancien pont de bois qui existait avant le pont actuel et sous les autres arches il n'y a point assez d'eau si bien que le 31 janvier dernier j'ai eu deux bateaux chargés de pierres à plâtre qui se sont

arrêtés sur les dits pilotis puisqu'il est impossible de les éviter et qu'ils ont manqué de périr corps et biens si on n'y avait apporté un prompt secours. Etant propriétaire depuis 20 ans d'une usine à plâtre qui alimente la sous-préfecture de Toul et une partie du département de la Meuse ... (Je vous demande) que les pilotis soient sciés sous l'eau de manière que les bateaux ne puissent plus les toucher et de pratiquer des travaux afin de forcer le courant à passer sous la deuxième arche. » Le Préfet de la Meurthe prendra un arrêté, en septembre 1841, stipulant que les propriétaires riverains devront rendre les marchepieds libres de « toutes plantations, clôtures, haies et autres obstacles ... sur une largeur de 3,25m. »

Malgré les dangers que présente la navigation sur la Moselle, de Bicqueley à Flavigny, les marinières et charretiers de bateaux de F.-J. de Valcourt n'ont apparemment pas subi d'accidents corporels graves. Pourtant, les drames ont été nombreux sur ce parcours pendant la même période. Citons-en quelques-uns.

- Le 25 novembre 1836, Jean-Nicolas Medon, domestique au moulin de Flavigny, s'est noyé près de ce moulin en voulant traverser la Moselle sur une nacelle qui a chaviré.

- « Le pont bâti sur la Moselle près de Flavigny menace depuis longtemps ruine et les nombreuses et énormes fissures que l'on y remarque présagent d'une destruction imminente et prochaine. »

- En 1825, le bac de Méréville est en très mauvais état et le passeur doit avoir sur pied nuit et jour du monde pour en vider l'eau. Le 2 décembre 1825, le maire « certifie que la dernière fois que le bac est allé à fond, il y a huit jours, pour le remettre à flot il a été employé 12 chevaux de la veuve Bacourt et 40 à 50 personnes de la commune de Méréville. »

- Le 30 août 1829, les sieurs Thierry fils, 40 ans, et Sébastien L'huillier, 29 ans, se sont noyés au gué de Villers-le-Sec en traversant la rivière, enflée par les pluies, avec une voiture chargée de bois attelée de 9 chevaux. Cinq des chevaux ont péri avec eux.

- Dans des circonstances semblables le sieur Goury s'est noyé à Messein avec un cheval le 2 mai 1836. Au même endroit, en avril 1837, un grand chariot attelé de 5 chevaux, appartenant au sieur Bailly, a été entraîné par le courant. Un des occupants du chariot s'est noyé et les 5 chevaux ont péri.

François-Joseph Poirot de Valcourt vend son domaine

François-Joseph, devient veuf en 1844. Son épouse, âgée de 39 ans, décède le 2 novembre à Toul. Elle était née à Basse-Terre, en Guadeloupe. François-Joseph ira habiter rue de l'Esplanade à Toul et vendra le domaine de Valcourt le 8 juin 1845 en trois lots, en l'étude de Maître Jordy, notaire à Toul.

Le 1^{er} lot comprend une belle maison de maître, au bord de la Moselle, à 3 km de Toul, bâtie à la moderne, composée d'un rez-de-chaussée, d'un premier étage, d'où l'on jouit d'une vue superbe, avec greniers au-dessus, vastes écuries, engrangements, une grande et belle cave voûtée propre à loger 640 hl. de vin, un pressoir et une machine pour battre et vanner les grains, cour, basse-cour, remise et hallier, un jardin de maître avec allées et berceaux de charmilles Ce lot comprend aussi un grand verger, un rucher et un vivier qui communique par une portière avec la Moselle... ainsi qu'une maison de ferme, à côté de celle du maître, avec écuries, greniers et colombier garni....

Etude de M.^e RAMPONT, avoué à Toul.
Extrait.
Purge d'hypothèques légales.

Par acte portant adjudication publique, reçu de M.^e JORDY et son collègue, notaires à Toul, en date du 8 juin 1843, transcrit au bureau des hypothèques de Toul, le 5 juillet 1843, vol. 426 n.^o 36, avec inscription d'office, le même jour, vol. 480 n.^o 324, reçu 8 fr. 74 cent., signé Barbelin; M. François-Joseph Poirot de Valcourt, ex-officier des chasseurs de la garde impériale, propriétaire, demeurant à Valcourt, commune de Biqueley,

A vendu à M. Louis Ulriot, propriétaire, demeurant à Toul, une partie de son domaine de Valcourt, situé sur le territoire de Biqueley. *Désignation.* La vente a eu lieu en deux lots. Le premier se compose 1.^o d'une **belle maison** de maître, au bord de la Moselle, à trois kilomètres de Toul,

**Journal de la Meurthe et des Vosges du
16/09/1845.**

Le 2^e lot se compose d'une usine à plâtre avec son four, d'une huilerie, d'un moulin à grain et d'une féculerie, le tout étant monté pour marcher par eau et par chevaux..., le pré de 1 ha. 9 a. 85 ca. où se trouve l'étang, s'étendant jusqu'à la chapelle, le terrain depuis le pont sur le ruisseau de Valcourt jusqu'à la Moselle pour le dépôt des pierres à plâtre, ... un petit pré au-dessous des buttes où est la tête d'eau, enfin une maison devant l'auberge, sur la route...(On remarquera que les bateaux ne figurent pas dans la vente.)

Le 3^e lot est composé de 31 hectares de terres, prés, vignes, bois, pâtures, chènevières et jardins.

Les deux premiers lots seront vendus à Toul, à 9 h du matin, en l'étude. Le troisième lot sera vendu en détail à Valcourt, le même jour à 2 h de l'après-midi.

Les deux premiers lots seront acquis par M. Louis Ulriot, propriétaire demeurant à Toul pour la somme totale de 43 900 F. payables dans un délai de 8 années, un quart dans un an, date du jour de la vente, les 3 autres ¼ par 1/7^e d'année en année avec intérêts... Toutefois, il devra conserver une somme de 22 000 F. pour être payée aux enfants de M. de Valcourt à leur âge de majorité. (*d'après le « Journal de la Meurthe et des Vosges » du 24 mai et du 16 septembre 1845*).

Le nouveau propriétaire sera victime de cambrioleurs, par « *escalade et effraction* », dans la nuit du 17 au 18 décembre 1846. « *Ils ont enlevé tant en argenterie qu'en linge, pour une valeur de 1 500 F.* ». M. Ulriot passera dans la presse, en octobre 1849, une annonce pour mettre en location l'huilerie et la plâtrerie (*que F.-J. de Valcourt a probablement exploitée jusqu'à cette date.*)

Jean-Paul LAGADEC

Sources

ADMM : Archives Départementales de Meurthe-et-Moselle, H157 : Procès au sujet des droits à percevoir par les religieux sur les flottes qui passaient sur la Moselle à Flavigny. 9M3/4 : Statistiques industrielles du département de la Meurthe : 1816-1826, 1827-1834. 3S19 : Flottage et navigation sur la Moselle : 1811-1920 ; 3S23 : Moulin de Flavigny : 1803-1921.

Bonnefont, Jean-Claude : *La navigation et le flottage du bois sur les rivières lorraines dans la première moitié du 19^e siècle*. Mémoires de l'Académie de Stanislas, 1991-92, 8^e série, t.VI, p. 175-191.

Poirot de Valcourt, Louis : Mémoires sur l'agriculture, les instruments aratoires et d'économie rurale, avec Atlas de 37 planches gravées sur cuivre, comptabilité agricole, Paris 1841.

INTERNET : Géoportail : carte d'état-major 1820-1866. Limédia Kiosque : Presse ancienne : Journal de la Meurthe et des Vosges. Journal, affiches, annonces et avis divers du département de la Meurthe.