

Le 6 juillet 1899 est reconnu d'utilité publique une voie ferrée d'intérêt local (V.E.I.L.) d'EPERNAY à MONTMIRAIL dont l'exploitation sera confiée à la compagnie C.B.R.

Les chemins de fer de la Compagnie de la Banlieue de REIMS, ou C.B.R. était un réseau secondaire à voie métrique du département de la Marne desservant 180 communes dont SAINT MARTIN D'ABLOIS.

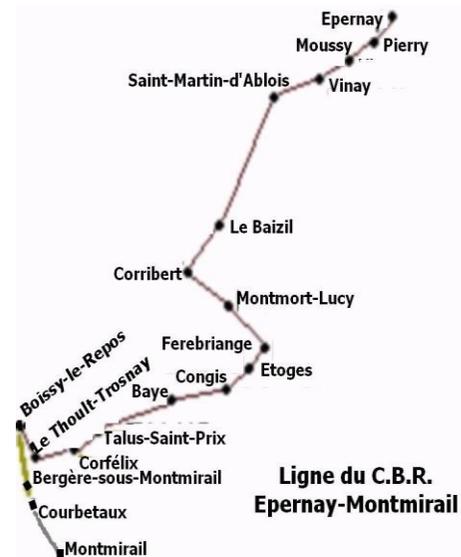
La première ligne REIMS-LUDES entre en service en mars 1896. Son réseau couvre RETHEL, SOISSONS, EPERNAY, REIMS et CHALONS.

Quelques gares subsistent encore de nos jours, dont celle de SAINT MARTIN sise à 100m à droite qui fait partie aujourd'hui de la coopérative vinicole.

L'arrivée des autocars dès 1931 et le développement de l'automobile vont entrainer son déclin. Le trafic voyageur cesse en 1947 et celui des marchandises en 1953

Le 29 avril 1900, l'emplacement de la future gare de ST MARTIN est défini.





La ligne EPERNAY-MONTMIRAIL (61 km) fut mise en service le 27 juillet 1903 transportant voyageurs et aussi pierres (meulières), blé, bois... Elle ferma par décret le 12 mars 1937, la gare et la ligne furent cédées gratuitement à la commune en 1950.

La section dite « Banlieue d'EPERNAY » finissant à ST MARTIN D'ABLOIS comportait 2 arrêts à EPERNAY, 1 pour MOUSSY/PIERRY, 1 à VINAY. En 1913 il fallait 40 mn pour aller d'EPERNAY à ST MARTIN et 3h15 de MONTMIRAIL à EPERNAY. L'arrêt au SOURDON était facultatif. Dans la côte de VINAY, on devait pousser le train, c'est ainsi qu'il prit le surnom "Le poussif" et celui plus malicieux de "Compagnie des Brouettes Rémoises" !

Le tracé du C.B.R. de plus de 2 km à SAINT MARTIN dans le Bois de l'Épée, a engendré des coûts de construction et d'entretien importants à cause de la nature du terrain. Il a fallu consolider le ballast avec de la pierre concassée et construire des caniveaux de ciment encore visibles de part et d'autre de la voie en bordure des talus escarpés. Ce tracé fort fréquenté des promeneurs est aujourd'hui un tronçon du chemin de randonnée « le sentier des murmures ».



La ligne du C.B.R. assurait le transport de passagers, et de matériaux en particulier bois et pierres, *meulières*.

SAINT MARTIN D'ABLOIS fut un centre très important d'extraction de meulières et de fabrication de meules à moulin dans la Marne depuis le XVIIème siècle. Il fut même l'un des 3 centres principaux en Brie et Champagne occidentale avec la Ferté Sous Jouarre et Montmirail.

La meulière est un minéral composé de silice très dure, légèrement colorée de dépôts ferrugineux.

Autour de nous, ce sera dans les forêts d'Enghien, d'Epernay et de Vassy que pendant des siècles furent exploités à ciel ouvert les bancs de meulières. On procédait à leur recherche en sondant le sol d'une *broche*. Lorsqu'elle était dégagée, la meulière était taillée en rond et striée par les meuliers.

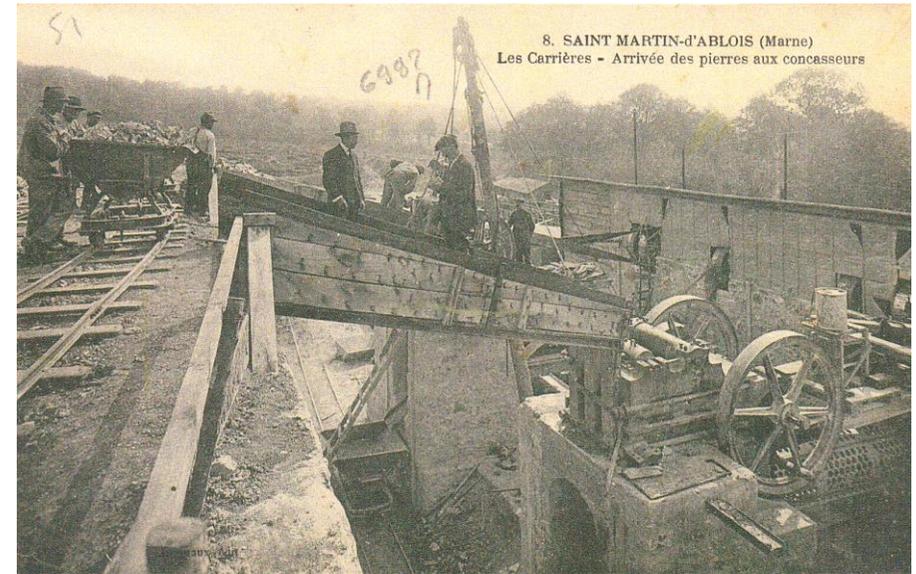
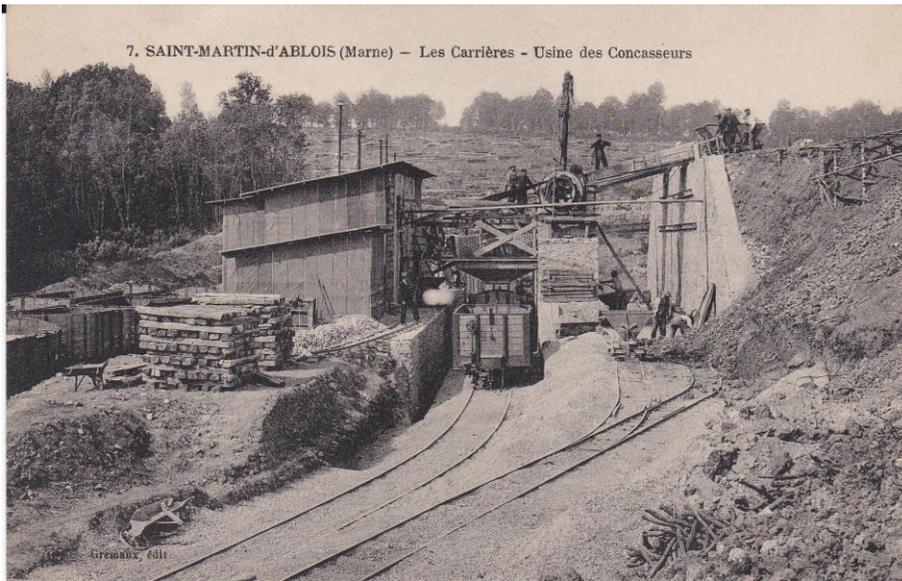
Elle mesurait alors environ 40cm d'épaisseur et de 1,5 à 2,3 de diamètre, pesant 970 à 1200kg.

Les meules françaises étaient d'un seul bloc. Les meules anglaises, car destinées le plus souvent au marché anglais, étaient composées de plusieurs morceaux assemblés au plâtre puis cerclés de fer. (de Mr Geraudel à Saint Martin)



La plupart des moulins étaient constitués de 2 meules l'une au-dessus de l'autre sans se toucher, la dormante celle du dessus et la tournante du bas entraînée par l'eau (moulin à eau) ou l'air (moulin à vent). En 1855 il est fait état de 600 meules façonnées chaque année à St Martin, soit 900 tonnes/an. Elles faisaient l'objet d'un négoce presque entièrement aux mains des *marchands* d'EPERNAY. Elles étaient ensuite chargées sur des chars et expédiées en CHAMPAGNE et autres provinces plus éloignées, et même en Belgique, Angleterre ou Allemagne.

En aval de l'étang de Noire Fontaine dans le Bois de l'Epée, on observe encore de nombreuses cavités d'où étaient extraites les meulières. Plusieurs ébauches de meules sont restées sur place, comme les 3 en photo ci-dessus cf *l'Auberge des trois meules* à ST MARTIN.



Tout près d'ici il reste des traces de l'emplacement d'anciennes carrières d'exploitation où d'énormes concasseurs broyaient les meulières dans un vacarme étourdissant pour produire des pierres destinées à la construction (réparation des prisons d'Eprenay en 1693), ou encore au remblaiement des chemins ou aménagement de routes.

Ces installations disposaient de voies de chemin de fer reliées à la ligne du C.B.R..., elles ont été abandonnées vers 1930.