

SOMMAIRE

Quelques pistes fluviales

Transporter des marchandises	5
Au commencement de l'ère fluviale	
L'ère des ingénieurs	
De la tyrannie de la nature à la maîtrise des eaux	19
Les rivières navigables, premières voies d'eau naturelles	
Les canaux de navigation : des voies d'eau artificielles	
De la porte marinière à l'écluse	
L'écluse à sas	
Les sept écluses de Rogny sur le canal de Briare	
L'échelle de Fonsérannes sur le canal du Midi	
Écluses... ascenseur... écluse... aux <i>Fontinettes (Pas-de-Calais)</i>	
Le plan incliné d'Arzwiller (Moselle)	
Les ponts-canaux	
Le souterrain de Riqueval	
Une extraordinaire richesse	
Naviguer, tractionner, pousser	41
Une grande diversité de bateaux	
Bateaux de basse Seine, bateaux d'eau douce	
La batellerie du Centre : du <i>Be de Cane au Berrichon</i>	
La batellerie du Nord et la péniche	
Du flottage à <i>bûches perdues</i> au diesel	
Le dernier mot	
Annexes - Notes - Références	65
1 - Les pirogues néolithiques de Bercy	
2 - Le port gallo-romain des Mureaux	
3 - Des canaux antiques	
4 - La navigation sur la Seine au temps des Gaulois	
5 - Les Compagnies Marchandes de la Seine	
6 - Régulariser le cours et augmenter la hauteur d'eau des rivières	
7 - Victimes de l'Inondation du siècle	
8 - Les endroits clés du transport fluvial et les principaux canaux	
9 - L'exemple du canal de Nantes à Brest	
10 - Trois exemples de produits transportés	
11 - Il y a 130 ans... la loi Freycinet du 5 août 1879	
12 - Le flottage du bois	
13 - Le bronze de Frémiet : chevaux de halage	
14 - Les différents types de pousseurs	
15 - La canalisation de la Seine	

La production de biens matériels par l'agriculture, l'artisanat ou plus tard l'industrie est une activité dont la réalisation se développe en plusieurs étapes : conception, fabrication, distribution du produit, puis transport vers l'utilisateur final. Ces échanges à travers des opérations commerciales nécessitent des déplacements puisque, si les produits peuvent être fabriqués et parfois consommés sur place, le plus souvent il faut les livrer dans un lieu éloigné en les transportant dans les meilleures conditions possibles (matérielles et financières) vers les destinataires.

Au commencement de l'ère fluviale

L'importance économique des échanges commerciaux apparut très tôt dans les relations entre les populations. Les producteurs fabriquaient ou récoltaient, les utilisateurs consommaient ce qu'on leur proposait. Les distances entre eux pouvaient être importantes, il fallait donc trouver un moyen de transport naturel ou artificiel. L'homme ne pouvant porter lui-même qu'une charge limitée il inventa des machines qui augmentèrent considérablement ses moyens. Afin d'utiliser au mieux les voies de communication existantes, il fallut faire des choix.

Lorsque nous remontons le fil du temps, la terre et l'eau apparaissent comme étant les deux seules voies de communication à notre portée. Les avantages et les inconvénients des deux espaces imposèrent leurs lois aux véhicules construits par l'homme auxquelles s'ajoutent les difficultés du transport terrestre qui sont telles qu'elles l'amènent progressivement à l'améliorer. Il aménage ou crée les voies spécifiques correspondant à ses besoins : sentiers et chemins d'abord puis beaucoup plus tard : voies ferrées, routes et autoroutes. Mais très tôt un élément naturel, la voie d'eau lui est offerte. Il l'utilise : l'ère fluviale est née.

L'homme fréquentait depuis longtemps les rives des cours d'eau qui lui apportaient boisson et nourriture (poissons, animaux qui traversaient à gué). Il y installa ses campements et dès que le besoin de commercer avec ses voisins, qui s'y étaient aussi établis, se manifesta, c'est la rivière, axe naturel de ses déplacements, qui lui permit de circuler aisément en suivant son cours.

Avec la nécessité d'utiliser un moyen de propulsion (naturel, animal ou mécanique) dont la puissance est limitée, il se trouve devant une situation paradoxale : en tant qu'animal terrestre, c'est la surface du sol qui s'impose à lui comme espace normal mais, c'est la surface des eaux qui constitue le milieu idéal pour déplacer des charges lourdes ou volumineuses. Il va donc inventer la navigation, d'abord la plus simple, par flottage puis construire des radeaux. Très tôt, bénéficiant de l'évolution des techniques et des matériaux, difficilement, il fabrique des embarcations de plus en plus perfectionnées tout en essayant de maîtriser les eaux. C'est pourquoi les fleuves et les rivières d'abord, puis les canaux furent un mode de trafic largement pratiqué.

A quelle époque remonte la création des premiers transports par eau ?

L'origine se perd dans la nuit des siècles. Les hommes du Néolithique et peut-être du Paléolithique construisent déjà des radeaux grossiers pour descendre les fleuves dans leurs voyages vers la mer. Ils se servent aussi du courant pour transporter les troncs d'arbres abattus, ce qui permet à Philippe Barrier de proposer l'hypothèse que « *Le tronc d'arbre fut vraisemblablement le premier véhicule nautique¹...* ». Nous connaissons à ce sujet les pirogues trouvées à Paris-Bercy en 1991-92 lors des fouilles d'un ancien bras de la Seine qui sont exposées au musée Carnavalet. Selon les archéologues, elles servaient, il y a plusieurs milliers d'années, à la pêche et au transport (lire annexe 1).

Les pirogues de Bercy



Pirogue néolithique (5,35 m x 0,90 m) - Dix pirogues, dont certaines à l'état de fragments, ont été trouvées à l'est de Paris, sur le site de Bercy. (Fouille archéologique de 1991-1992). Cet ensemble d'embarcations préhistoriques est l'un des plus anciens conservés au monde. Les deux plus complètes sont la pirogue P06 qui date de - 4800 - 4300 ans (culture de Cerny, spécifique à la Seine et à la Marne) et la pirogue P03 de - 2700 ans (photo). Elles étaient utilisées par les pêcheurs du Néolithique qui s'étaient installés sur la rive droite de la Seine, entre le lit du fleuve et un chenal latéral.

(Musée Carnavalet
Histoire de Paris)

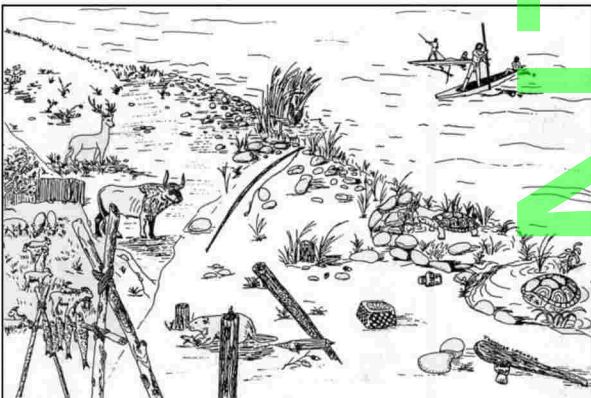
«Déjà, avant la conquête romaine, une part non négligeable des produits alimentaires et des matériaux transitait par voie d'eau. Le trafic commercial fluvial s'est largement développé pendant toute la période gallo-romaine et au Moyen-âge, 80 % des marchandises étaient acheminées par bateaux qui empruntaient essentiellement des voies navigables naturelles : la Loire, la Seine, le Rhône et leurs affluents respectifs.»

Les bords de Seine

à la période du Néolithique. (Vue d'artiste)

« Les fouilles du site de Bercy ont donc montré de façon spectaculaire qu'il est encore possible de dévoiler des pans entiers de l'histoire très ancienne de la navigation sur la Seine. Elles nous donnent un aperçu saisissant des résultats possibles si l'on pouvait exploiter sur plusieurs hectares d'autres sites du Bassin Parisien. »

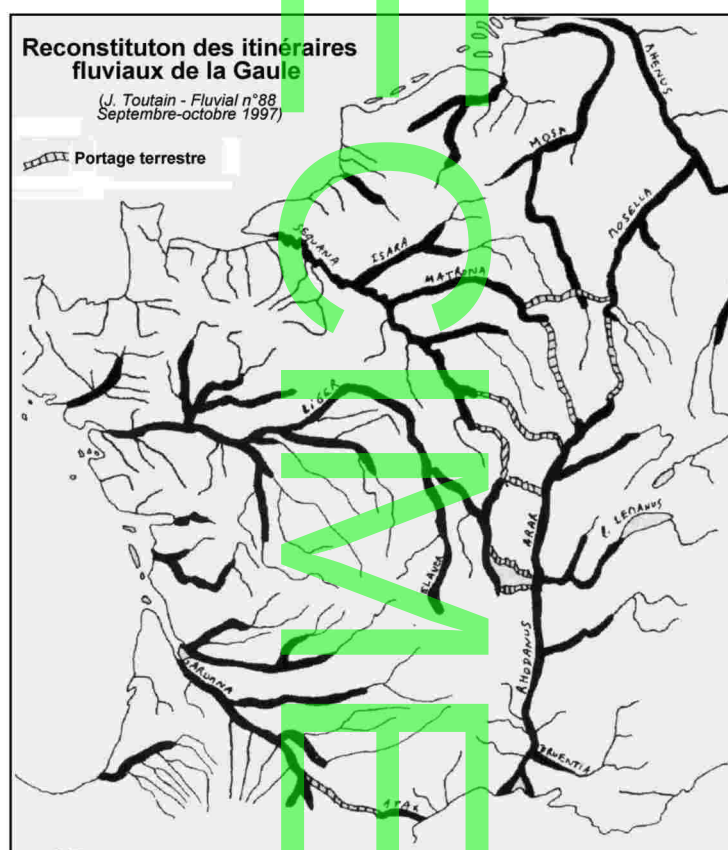
(Bernard Hoisnard – Lire annexe 1)



Les berges de la Seine à l'époque chasséenne 4000 ans avant notre ère. (Reconstitution Française Lagarde - *Les pirogues néolithiques de Bercy - Exposition Paris, mairie du XII^e - 1992 - p. 7.*)

A l'époque gallo-romaine, la navigation fluviale a tenu un rôle important sur les grands fleuves et souvent même les plus modestes rivières furent utilisées comme des sortes «*d'artères secondaires.*»¹ Ce trafic par voie d'eau prit un essor considérable après la conquête romaine. La maîtrise des artisans gaulois en matière de charpente et de technique du bois leur permit de fabriquer des bateaux sûrs et solides². Une construction d'autant plus justifiée que le réseau fluvial de la Gaule, dense et harmonieusement disposé, offrait aux transporteurs des itinéraires reliant des villes importantes entre elles.

Après avoir subi les grands bouleversements géologiques, le réseau fluvial s'était stabilisé ; les fleuves «*sont restés fidèles à la pente géologique*»² qui existe encore actuellement. S'ajoutait un facteur très important qui permettait une bonne navigabilité des rivières et des fleuves de cette époque : les vastes forêts qui couvraient alors une large part de la Gaule avaient une influence stabilisatrice sur le régime des fleuves dont la profondeur et la régularité relative était appréciées.³



Quelques fleuves gaulois

Voici le nom que portèrent quelques uns des cours d'eau, d'où découlent leurs noms actuels, et qui ne se terminent par par « ix » mais ont plutôt une connotation latine : Indre (Andria), Saône (Arar, Saucona), Aude (Atax), Eure (Autura), Aisne (Axona). Cher (Cabris), Charente (Carantonus), Dordogne (Duranius, Dorononia), Yonne (Icaunus), Oise (Isara), Loire (Liger), Marne (Matrona), Rhin (Rhenus), Rhône (Rhodanus), Somme (Samara), Seine (Sequana).