

# Le marinier



par Jean-Louis Morel



par Jean-Louis Morel

S. Koelant

**Péniches et mariniers. D'écluse en écluse, de courant de rivière en chemin de halage, voici l'histoire d'une corporation à la vie rude. Ses artisans sont d'année en année de moins en moins nombreux. Alors si l'aventure vous tente...**

## Fleuves et canaux

Les transports fluviaux existent en France depuis la Gaule romaine. Ils étaient alors divisés en Naviculaires (longues distances) et Candiculaires (courtes distances et transbordements).

Vers le XI<sup>e</sup> siècle, à cause du morcellement du territoire et des taxes imposées par les seigneurs, la navigation fluviale connaît un déclin. Les hanses, groupement de marchands, qui vont jusqu'à se substituer aux seigneurs, vont relancer l'activité. Toutefois les taxes restent très lourdes pour les mariniers.

Il faudra attendre la Révolution pour que soient supprimés les privilèges accordés. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les voies navigables appartenant aux seigneuries sont nationalisées. En 1802 les péages sont supprimés et remplacés par un droit de navigation, dont le produit sert à l'entretien des voies d'eau. Ce droit sera supprimé en 1878.

Métier de rivières et de canaux, on trouve naturellement le marinier dans les régions fluviales. En France, ce sont d'abord les grands fleuves et rivières : la Seine, la Loire, la Garonne, le Rhône, mais aussi, la Saône, la Somme, l'Oise, l'Allier, l'Escaut, la Meuse, le Rhin... Pour relier ces moyens de communication naturels, l'homme a creusé des canaux : canal du Midi entre la Garonne et le Rhône, canal de Bourgogne entre la Seine et la Saône... La France détient un important maillage de voies navigables (plus de 8000 kilomètres) permettant de relier la mer Méditerranée à l'océan

Atlantique, à la Manche, mais également aux pays voisins, Belgique, Hollande, Allemagne.

À partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle, une certaine uniformisation va commencer à voir le jour. À cette époque, les bateaux sont des constructions légères, avec de faibles tirants d'eau. La profondeur des canaux ne dépasse pas 1,50m. Leur charge maximale est de 130 tonnes.

La loi de 1879 va unifier les types de canaux et d'écluses, dopant du même coup le perfectionnement des bateaux. La "Péniche Flamande" va devenir l'unité de la batellerie. D'abord construite en bois, elle sera en métal à partir de 1945.

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, les péniches étaient tirées par les hommes ; c'était le halage à la bricole (la bricole étant le nom de la corde utilisée pour tirer le bateau) ; ils couvraient alors de 10 à 12 km par jour. Les mulets et les chevaux prendront ensuite la relève, et on atteindra alors des vitesses de 22 à 30 km par jour. L'automoteur deviendra prédominant à partir de 1920 jusqu'au début des années 60. Viendra ensuite le poussage : l'engin moteur, séparé des porteurs, pousse des trains de barges, chacune de ces barges pouvant charger 1800 tonnes, alors que l'automoteur est limité à 350 tonnes. ●●