

BATELLERIE ET NAVIGATION FLUVIALE

Les origines lointaines

par Michel HACHET, conservateur du musée de Toul

Tant que nos lointains ancêtres furent « chasseurs-cueilleurs », ce qui signifie qu'ils prélevaient dans un milieu naturel où ils étaient immergés toutes les denrées dont ils avaient besoin, leur transport ne devait, en général, poser que des problèmes mécaniques relativement simples à résoudre. Il était possible de porter ou de traîner sur le sol le corps d'un gibier abattu. Eventuellement s'il était trop gros, l'aide d'un ou de plusieurs coéquipiers était requise. Pour transporter des proies de moindre volume, récoltées en série ou pour les fruits, on dut, certainement, inventer des sacs de peau ou divers contenants en vannerie ou se servir de liens préfigurant nos ficelles pour lier en bottes certains produits. Lorsque fut maîtrisé l'usage du feu, pour transporter le bois, probablement du « bois mort », les plus gros morceaux devaient être traînés sur le sol mais nous ignorons si les plus petits fragments étaient portés comme le faisait encore au temps de La Fontaine « Le pauvre bûcheron tout couvert de ramée » ?

Lorsque fut progressivement mise en place une économie agricole entraînant la sédentarisation et confirmant la nécessité du stockage des denrées, les problèmes de transport se compliquèrent. Faisons référence au même auteur, c'est grâce à un petit coussinet que la laitière Perrette portait sur sa tête le pot au lait, elle le laissa choir et le brisa, victime de ses ambitieuses rêveries. Les femmes africaines et aussi les hommes sont capables de transporter sur de longues distances de considérables fardeaux selon cette méthode et les Amérindiens ainsi que d'autres peuples ont inventé un système de joug, simple courroie s'appuyant sur le front du porteur, répartissant la charge entre sa tête et son dos. Nous ne savons pas à partir de quelle époque vint l'idée de porter sur le dos, grâce à des bretelles prenant appui sur les épaules, le récipient d'osier que nous désignons sous le nom de hotte. Était-elle connue avant la sédentarisation ou lui est-elle

postérieure ? Nous ne le saurons jamais, mais ce qui est certain, c'est le succès durable que connut cette invention permettant à un homme de transporter un pesant fardeau même sur un terrain accidenté, sur le plus rustique des sentiers, avant que la terre ne fût, comme le disait Tibulle, parcourue en tous sens par de longues routes "priusquam in longas tellus est patefacta vias". Les plus anciens d'entre nous ont encore rencontré dans leur jeunesse des porteurs de hottes.

Porter est donc bien la façon la plus élémentaire de transporter et, transporter est une des opérations indispensables à toute économie, si primitive soit-elle. Mais pour réaliser un transport, il convient de disposer, non seulement d'un contenant (nous venons d'évoquer les sacs, les paniers et les hottes) mais aussi d'une chaussée, un espace de passage : sentier, chemin, puis route. Ces espaces d'itinéraires ne se sont réalisés et perfectionnés qu'au prix de longs efforts. Leur tracé emprunta bien souvent celui des grands herbivores sauvages et lorsque furent domestiqués les animaux susceptibles d'être employés comme bêtes de somme, il fallut encore inventer et perfectionner les bâts et les harnais ce qui demanda encore beaucoup de temps. Je ne parle pas de la roue, cette merveilleuse invention dont l'amélioration exigea encore, après sa découverte, des siècles pour parvenir à équiper les véhicules adaptés à de longs déplacements.

En même temps que se réalisaient, à petits pas, les progrès de ces procédés de transports terrestres, d'autres moyens se mettaient en place : les transports par voie d'eau. Toutes les voies aquatiques furent exploitées, bien sûr : la mer, les lacs et les fleuves, mais aussi les rivières, même celles qui nous paraissent maintenant bien modestes par leur largeur et leur débit. La Moselle, avant d'être canalisée, était largement exploitée, nous verrons comment ; mais n'oublions pas que ses affluents : la

Meurthe, la Seille, la Sarre, et peut-être des cours d'eau de moindre importance ont connu un trafic fluvial jalonné d'étapes portuaires. Songeons à Port-sur-Meurthe, devenue Saint-Nicolas-de-Port qui, durant tout le Moyen âge, fut un centre économique prospère en relation commerciale avec toute l'Europe et à Port-sur-Seille ; leur nom même révèle la fonction justifiant leur présence sur ces affluents de faible débit.

À Nancy, la Meurthe avant d'être canalisée était animée d'un trafic de batellerie et il existait même une grue dont le souvenir subsiste dans le nom de la rue du Crône. Ce terme, dérivé de l'allemand «Kron» désigne un type de grue comportant un treuil à axe vertical mis en mouvement par un cheval attelé à un manège. On peut encore en admirer au bord de la Moselle, à Trèves, où on les conserve pour leur intérêt historique. Les bateaux qui faisaient escale dans ces «ports» ne pouvaient être que de dimensions bien modestes : celle d'une très grosse barque mais on y pouvait entasser au moins autant de marchandises que sur un chariot. Le débat sur la concurrence des transports terrestres et fluviaux ne date pas d'aujourd'hui et on dû toujours tenir compte de multiples facteurs évoluant au cours de l'histoire, positivement ou négativement. N'oublions pas que l'excellent réseau routier de l'empire romain cessa d'être régulièrement entretenu à la fin de l'Antiquité et qu'on vit aux temps mérovingiens les chameaux utilisés comme bêtes de bât dans les Gaules.

Quels sont les avantages des transports des hommes ou des marchandises par voie d'eau ? De tout temps, ils bénéficient de l'application pratique du vieux principe qu'Archimède a exprimé en un langage scientifique et auquel il a laissé son nom : une poussée verticale de bas en haut aboutissant pratiquement à diminuer l'effort nécessaire à porter la charge. Il faut, pour bénéficier de cet avantage, placer ces charges dans ou sur une embarcation. Il faut donc construire des embarcations. Les plus élémentaires peuvent être de simples radeaux en bois, en matériaux légers tels que des bottes de roseaux ou consister en structures rigides soutenues par des outres gonflées d'air. Il y avait chez les Romains des corporations d'«utriculaires» qui exploitaient cette méthode de navigation.

Mais la méthode la plus pertinente pour naviguer sur l'eau est bien de construire une véritable embarcation. Est-il plus facile de construire une embarcation ou

un véhicule ? Sans aucun doute une embarcation, si on se contente de creuser le tronc rectiligne d'un gros arbre pour en faire une pirogue, qu'on qualifie de pirogue monoxyle (mot venant du grec traduisant son mode d'élaboration), un travail long et pénible qui exige beaucoup d'application. Il est attesté dans nos régions depuis les temps néolithiques et ne fut abandonné que très tard mais perdue en Afrique et dans d'autres pays. Le Musée de Toul présente une pirogue monoxyle découverte dans les alluvions de la Moselle au faubourg Valcourt, datée du milieu du II^e siècle après Jésus-Christ. Un texte classique, le poème «La Moselle» écrit au IV^e siècle par le poète Ausone fait allusion à ce type d'embarcation à Trèves à son époque et il est probable que l'usage s'en est encore prolongé aux siècles suivants.

Le mérite de ces embarcations de modestes dimensions (de l'ordre de 7 ou 8 m), quel qu'en soit le mode de construction, est de pouvoir naviguer sur d'étroits cours d'eau. Mais, le creusement d'un tronc d'arbre est une technique archaïque à laquelle s'est substituée, même avec une période de contemporanéité, une technique de construction par assemblage de pièces de bois : membrures constituant le squelette du bateau et coque de bois solidairement assemblées et calfatées pour en assurer l'étanchéité. Naviguer sur une rivière dans une légère embarcation de la dimension d'une pirogue permet, lorsqu'on la propulse à l'aide d'une pagaie simple, de parcourir sans grande fatigue des distances considérables même si le cours est sinueux, encombré d'obstacles, de rapides et de hauts fonds. Ils peuvent être contournés par portage ou franchis, si l'eau n'est pas trop froide soutenant l'embarcation par son fond, lui permettant ainsi d'accroître sa flottabilité en réduisant la charge transportée du poids du ou des pagayeurs.

Je peux attester par expérience, ayant beaucoup navigué en canoë canadien sur des rivières, qu'il est parfaitement possible de pagayer douze heures par jour et plusieurs jours de suite, alors qu'on ne peut pas marcher ou pédaler à bicyclette selon un tel rythme car l'effort est plus intense et moins réparti. Le sens du courant, s'il est violent, favorise ou contrarie l'effort du navigateur mais sur les rivières assez larges et de faible pente, en sens inverse du courant principal, perceptible au milieu du cours d'eau, il est possible d'exploiter l'aide de courants ascendants près des bords.

Puisque nous nous interrogeons sur les origines de la navigation fluviale dans notre région, nous pouvons affirmer que le cours de la Moselle a été utilisé très tôt par des hommes navigant en pirogues monoxyles. On sait même, puisque de notables fragments en ont été retrouvés à Richardménil, qu'un ingénieux dispositif avait été inventé pour solidariser parallèlement deux pirogues par un plancher pour transporter des marchandises volumineuses (Recherches Lagadec). Ce couplage ressemble à celui des deux coques d'un catamaran. Depuis quand ce type d'embarcation fut-il en usage ? Nous ne pouvons, pour répondre à cette interrogation, que formuler des hypothèses puisque nous ne disposons d'une datation scientifiquement établie que pour la pirogue de Valcourt. Mais, en nous référant à des découvertes réalisées, soit dans les alluvions des lacs du Jura, soit dans celles de la Seine à Paris, nous pouvons penser que ce type d'embarcation était en usage bien des siècles avant notre ère. Ces pirogues pouvaient être utilisées sur des rivières entrecoupées de rapides ou de haut-fonds et leur usage a pu s'y maintenir durant bien longtemps. Sur les biefs larges et profonds, correspondant aux parties de l'aval des rivières, il fut possible d'utiliser, lorsque les progrès de la construction nautique le permirent, des embarcations de plus grandes dimensions. Ce sont celles qui sont figurées sur les importants reliefs des tombeaux de négociants en vin de l'époque gallo-romaine conservés au Landesmuseum de Trèves. On peut y voir des piles de tonneaux entassés sur des navires propulsés par de nombreux rameurs. Bien que l'échelle de ces embarcations ne soit pas précisée on peut légitimement imaginer qu'elles

étaient de grandes dimensions. De telles embarcations, naviguant sur la Moselle à l'époque gallo-romaine, permettaient d'établir des relations commerciales avec de lointaines régions et on peut penser qu'elles pouvaient, par exemple, livrer aux verriers le natron égyptien que des navires de transport maritime avaient acheminé au voisinage de l'embouchure du Rhin.

Il ne faut pas oublier le rôle important du transport de bois assumé autrefois par flottage sur nos cours d'eau, tant celui du bois d'œuvre que celui du bois de chauffage. Cette activité était saisonnière et exploitait les débits d'eau importants consécutifs à la fonte des neiges vosgiennes. Empruntant le cours de la Meurthe, les trains de bois descendaient bien au-delà de sa confluence avec la Moselle à Custines, pour gagner Metz où des marchands des Pays-Bas venaient les acheter.

Aux XVIIIe et XIXe siècles de grands sapins des Vosges destinés aux mâts de la Marine Royale étaient acheminés par flottage jusqu'à Toul d'où ils repartaient par la route jusqu'à la Marne. Signalons, sans entrer dans les détails, que le franchissement des barrages entretenus par les propriétaires de moulins exigeait de minutieuses transactions.

La navigation fluviale, telle qu'elle put être pratiquée, changea totalement de caractère à partir de l'aménagement des rivières et de la construction des canaux. Son étude fera l'objet des articles suivants.



La pirogue du musée de Toul

(clichés BH)

Vue d'ensemble

Vue d'une des extrémités

Une image de sa découverte...

