

# Transport fluvial : « la batellerie vit la même chose que la paysannerie »

Avec des politiques et des économies toujours centrées sur de grands gabarits et de larges voies navigables, le transport fluvial n'est pas épargné. La batellerie artisanale, motorisée ou halée, offre pourtant de nombreux avantages. Au delà de son aspect patrimonial et de son savoir-faire, elle conjugue une autonomie et un usage résilient des voies d'eau. Entretien avec André Ribo, batelier <sup>(1)</sup>.

Propos recueillis par Pascaline Pavard

## Comment définiriez-vous le transport fluvial ?

Dès que l'Homme s'est aperçu qu'un tronc d'arbre flottait, il a compris qu'il pouvait déplacer énormément de poids avec très peu de force. La magie du transport fluvial réside dans le fait qu'un enfant peut tirer jusqu'à 80 tonnes <sup>(2)</sup>. Tout a commencé avec le halage, la motricité humaine, puis les bateaux ont été améliorés selon les rivières et les canaux qui ont été creusés ces trois derniers siècles, jusqu'à unifier les bâtiments avec la mise en service du gabarit Freycinet, la péniche flamande en bois (38,5 m de long, 5,05 m de large <sup>(3)</sup>). Ces mesures empiriques définissent qu'un bateau de

▼ *Train de bois sur l'Yonne*



▲ *Passage à Agen d'un transport de tonneaux, de Bordeaux (canal de la Garonne) à Sète (canal du Midi)*

cette taille peut être exploité par un couple de mariners. C'est là que nous avons commencé à dévier vers l'absurdité du méga-transport.

## De quels volumes parle-t-on ?

Des bateaux de 250 à 3 500 tonnes, voire 12 000 sur le Rhin (des millions de tonnes sont transportées sur le Mississippi). Rien à voir avec le transport fluvial de bois qui a disparu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et qui, par le flottage, se rapprochait de celui des origines. Toutes les rivières de France ont systématiquement servi à descendre des trains de bois (radeaux de bois assemblés pour pouvoir

**Toutes les rivières de France ont systématiquement servi à descendre des trains de bois pour chauffer les fours à pain de Paris**

naviguer) pour chauffer les fours à pain de Paris et des grandes villes des plaines. Une fois la livraison effectuée, les mariners se dépêchaient de rentrer à pied pour reconstruire un radeau de bois et assurer une nouvelle livraison.

## À cette époque, le moyen de transport était donc le produit lui-même...

Effectivement ! Ensuite, sur la Dordogne par exemple, des systèmes de bateaux légers pouvant être démontés une fois arrivés en région bordelaise seront construits pour transporter des madriers, des poutres <sup>(4)</sup> – sans moteur à l'époque, il faut bien suivre le fil de l'eau... Par la suite, pour la traction, les bœufs ont été utilisés avant la guerre de 14-18 et après guerre, des chevaux, avant l'arrivée du moteur et par la suite, entre les années trente et soixante, les péniches motorisées modernes (dites automotrices) au diesel.



▲ *Un seul voyage pour quarante conteneurs et donc moins de camions sur la route, c'est possible tant que les gabarits des bateaux ne les cantonnent pas sur certaines voies d'eau, seules capables de les accueillir*



▲ *Décor champêtre et ombrage pour cette péniche amarrée pour une pause entre deux chargements*

**L'arrivée du grand gabarit pouvant uniquement naviguer sur de très gros canaux a condamné les bateaux de 250 à 3 500 tonnes à naviguer seulement sur la Seine ou le Rhône**

les bateaux de 250 à 3 500 tonnes à naviguer seulement sur la Seine ou le Rhône... Pourquoi le halage a-t-il pourtant longtemps perduré? Parce qu'il est extrêmement rentable face à l'automoteur qui restait cher. Néanmoins, après l'arrivée du moteur indépendant, les marinières se sont pris au jeu de la liberté offerte par l'hélice: je pars quand je veux, je n'ai plus à dépendre du remorqueur, je n'ai plus à payer pour faire tirer mon bateau, etc. Conséquence: depuis les années soixante, des pans entiers de canaux ont petit à petit été délestés de leur système de halage.

**Pourquoi le transport fluvial et notamment la batellerie ont-ils été moins visibles du grand public?**

L'arrivée du chemin de fer en 1850, avec un train qui peut grimper dans les montagnes, y a contribué. Il a permis de desservir avec régularité le centre de la France qui n'est pas irrigué ou qui n'a pu, faute de moyens, faire construire des canaux. Ceci explique pourquoi on s'est détourné de la voie d'eau. Autre raison, le peuple des bateliers est discret, nomade et vit un peu en autarcie. Il ne prend que peu part aux décisions politiques et économiques.

**Le halage reste pourtant une pratique qui garantit autonomie et écologie?**

C'est pour cela qu'il pourrait perdurer. Certaines initiatives le laissent penser et qui sait, suivre certains élans comme ceux de la redécouverte du tramway ou encore la récupération de l'eau de pluie? Lorsque l'on tire un bateau depuis la terre ferme, la puissance développée est de 100%, l'équivalent d'un cheval-homme. Quand vous faites tourner un moteur de un cheval, cette puissance est divisée par dix. Alors quand on me parle de moteurs verts et autres innovations décarbonées, je réponds systématiquement qu'on diffère la pollution et que rien ne vaut le halage. Payer des personnes à tirer un bateau n'est pas plus bête que de les rémunérer pour remplir des papiers ou travailler à la chaîne. Contrairement aux idées reçues, tirer un bateau peut être très agréable. J'en ai fait l'expérience. En dehors de «coups de force» pour passer un pont par exemple, ou les moments où le vent n'est pas forcément un allié, le reste du temps, nous étions à trois ou quatre et nous discutons en faisant notre ouvrage.

**Pourquoi a-t-on préféré les hommes aux chevaux sur les halages?**

Faire passer un homme était beaucoup plus facile. Avec plusieurs points d'appui, il pouvait descendre dans l'eau ou encore s'accrocher à un arbre. Sur le Rhône par exemple, il fallait en permanence des marinières de terre pour défricher les chemins de halage, car les crues déformaient le lit du fleuve. C'est face à ces difficultés que les canaux, comme de celui de Briare ou celui de la Saône à la Marne vont être créés pour réaliser la jonction entre les différents bassins versants en France et entre les deux mers pour le canal du Midi.

**En quoi cette idée des canaux fut-elle ingénieuse?**

Des rivières artificielles ont été créées en rassemblant les eaux pluviales des montagnes, en faisant naître des lacs. C'est avec ces retenues que vont être alimentés les canaux qui vont couler de part et d'autre d'un bief de partage (petits ruisseaux détournés transformés en rivières). Contrairement aux idées reçues, il faut peu d'eau (une bassinée) pour faire descendre ou monter un bateau, et autant d'écluses, car l'eau coule uniquement vers l'aval. Donc provision d'eau, économie d'eau, et avec cela, on garde précieusement ce bien

magnifique, la portance de l'eau<sup>(6)</sup>. Toutes sortes de bateaux fréquentaient les canaux qui pouvaient désormais être remontés et permettre par exemple à un Sétois de se rendre à Carcassonne. Ils vont très vite s'agrandir à la dimension maximale pour les écluses, 28,50 m de long sur 5,50 m de large pour le Canal du Midi et lorsque Freycinet, fin XIX<sup>e</sup>, entreprend d'agrandir les gabarits, les canaux seront énormément réaménagés. Rappelons que tous ces canaux ont été construits pour acheminer de la nourriture. Sur le canal du Midi par exemple, alors que les crues empêchaient les bateaux de descendre la Garonne et que les charrettes s'enlisaient, les Bordelais qui mouraient de faim ont pu recevoir des céréales du Lauragais.

**Ces nouveaux gabarits sont-ils une première attaque manifeste contre la voie d'eau?**

Tout à fait, car la notion de capitalisme dans les transports est déjà bien présente avec la notion de rentabilité pouvant être obtenue en augmentant les tonnages. La vraie rentabilité pourtant, c'est simplement la magie de l'eau qui porte les charges... L'arrivée du grand gabarit pouvant uniquement naviguer sur de très gros canaux extrêmement rares et sur les rivières a condamné

## À quoi le panorama du transport fluvial ressemble-t-il en France aujourd'hui ?

C'est le règne du gabarit pharaonique et des grands projets comme le canal Rhin-Rhône ou celui de la Seine-Nord Europe<sup>(6)</sup>. Ce grand gabarit s'est ligoté pieds et mains en ne pouvant pas passer d'un bassin versant à l'autre. Le transport fluvial est marqué par cette vision, à l'instar des autoroutes, au détriment des plus petites voies sur la terre ferme. En 1990, voyant venir la fermeture des canaux à petits gabarits, nous avons tenu bon avec un certain nombre de bateliers pour continuer à les fréquenter afin d'éviter qu'ils ne se bouchent. Nous avons fabriqué notre propre voyage (voir encadré), de quoi empêcher qui que ce soit d'avoir prise sur ces trajets. Certains mariniers disent même que ce sont des chemins vicinaux non goudronnés... Certains canaux (notamment le canal du Midi) ont même été sérieusement menacés d'abandon ces deux dernières décennies. Malgré des ouvertures ponctuelles l'été, on nous parle de dénavigation. L'an

dernier, c'est le canal du Rhône à Sète, après des tergiversations sur l'augmentation ou non de son gabarit qui a été abandonné. Il aurait fallu tous les ans régulièrement le draguer, notamment dans des zones marécageuses. La décision retenue : ne rien faire pour l'améliorer, laisser bon an mal an les bateaux circuler et pourtant, cela fait peine d'y voir passer ceux de 1 350 tonnes qui avancent à deux km/h et frottent partout... Rien de comparable avec les ports maritimes aux rendements quotidiens de milliers de tonnes de marchandises, céréales et autres hydrocarbures, qui eux sont dragués de facto. Aujourd'hui le modèle de bateau qui peut naviguer en mer et qui n'est pas trop gros pour évoluer ensuite sur les rivières et les fleuves existe, mais il est limité.

### Il n'y a donc pas de volonté affirmée de conserver et de développer le maillage de voies navigables tel qu'il s'est créé au fil des siècles ?

Non seulement cette politique est inexistante, ou alors juste pour le folklore, en utilisant l'image de

l'artisan batelier, mais rien n'est fait pour maintenir un transport fluvial alors que les canaux constituent la seule façon de transporter efficacement les marchandises et les forts tonnages. Pour chaque bateau de 250 tonnes qui circulerait entre Toulouse et Sète, on enlèverait quand même sept camions sur l'autoroute. Comme nous l'expliquons simplement aux enfants qui montaient à bord : « *Un bateau, ça porte dix fois plus, ça coûte dix fois moins, ça pollue quarante fois moins, il n'y a qu'un conducteur et il va passer une seule fois dans chaque village, et le taux d'accidentologie est cent fois moins important que sur la route* » ! Sur ce sujet VNF (Voies navigables de France) noie le poisson en arguant que si l'on trouvait un moyen de transport propre, la voie d'eau serait la panacée, alors que c'est déjà juste incroyable de pouvoir transporter autant de tonnes avec un effort minime.

### En optant pour une batellerie artisanale, notamment ?

Bien sûr, en gérant ces questions humainement et en direct, nous avons toujours l'intelligence et l'autonomie qui va avec. On pourrait même utiliser les chevaux ou les ânes des paysans, comme autrefois, car le canal du Midi a été conçu pour eux. Avec la suppression des petites structures à dimension humaine, la pression des normes entre autre et la disparition de savoir-faire relevant d'un certain bon sens, la batellerie vit la même chose que la paysannerie. Aujourd'hui dans les écoles, les apprentis bateliers n'apprennent malheureusement plus à naviguer avec leurs sens. Un transport fluvial pensé avec discernement et un entretien suivi du maillage de voies d'eau existantes auraient pourtant de multiples atouts. Et peu importe les pénuries d'énergie : avec nous, les bateaux avanceront toujours, car nous les tirons à la main ■

## Remises à flots : alternative au tout camion

**D**epuis 1996, une fois par an, un bateau chargé de produits régionaux voyage depuis le canal du Midi et emporte vers le nord vins, jus de fruits, pâtes, riz, anchois, salaisons et charcuteries, huiles, miels, savons, etc. Ce voyage établit des liens de circuit court entre paysans non industrialisés, artisans et consommateurs avisés, rétifs aux asservissements marchands de la société de consommation. Des groupes aux affinités diverses, d'amis, de voisins ainsi qu'une trentaine d'Amap achètent directement aux producteurs pour être livrés par bateau. Le transport par eau est de loin le moins vorace en énergie. Pourtant, décimée dans de plus larges proportions encore que la paysannerie, la batellerie artisanale française est en voie d'extinction et compte aujourd'hui moins d'une

centaine d'unités. Modestement, Remises à flots œuvre à la continuité du transport fluvial à taille humaine ; les trente tonnes de fret habituelles ne remplissent pas encore le bateau et le réseau a besoin d'être renforcé.

Une centaine de groupes de personnes à qui sont destinées les productions d'une trentaine d'artisans et paysans forment avec ces derniers ce réseau, sans oublier bateliers et bénévoles qui organisent le voyage. Ensemble, ils forment une communauté qui sait prendre le temps du bien-vivre et qui veille au respect de la Terre et du vivant.

*Si vous souhaitez vous grouper et commander vos produits auprès de Rémy Zaphlot :*  
[remisesaflots@gmail.com](mailto:remisesaflots@gmail.com)

▼ *La péniche Séraphine, pouvant acheminer soixante tonnes de marchandises, amarrée à Pantin pour livrer les groupes parisiens.*



### Notes

- 1- André Ribo a contribué pendant vingt-sept ans à transporter des milliers de tonnes de marchandises qui partaient du Sud vers Paris, mais aussi des milliers d'enfants qui sont venus en classe verte ou en colonies de vacances.
- 2- Vers 1913-1914, des archives font état d'un enfant de huit ans et de sa sœur de treize ans tirant un bateau de 60 à 80 tonnes sur le canal du Berry.
- 3- Charles de Freycinet, ministre des travaux publics de 1877 à 1879. Il a mis en place le gabarit éponyme en 1879.
- 4- Du temps des Romains, on utilisait la traction humaine pour remonter l'Ardèche à contre-courant avec des esclaves accrochés aux parois rocheuses, premières via ferrata.
- 5- Un siècle après la construction des canaux, les bateaux pouvaient déjà transporter 250 tonnes de marchandises.
- 6- Coût estimé du chantier, 5 milliards d'euros minimum. Voir : <https://www.eelv.fr/cf-2024-02-1718-mf-be-canal-seine-nord> <https://www.fnaut.fr/le-canal-seine-nord-europe-un-grand-projet-inadapte-et-ruineux>

### POUR EN SAVOIR PLUS

[www.fondationberliet.org](http://www.fondationberliet.org)