

Le halage sur le canal



Le canal a été construit au gabarit défini par l'Ingénieur Freycinet, pour des péniches d'une longueur de 38,50m, d'une largeur de 5,05 m, d'un tirant d'eau de 2,00 m, et pouvant transporter 310 tonnes de fret.

Le canal " Freycinet " fait normalement 2, 10 m de profondeur.

Mais le canal de la Marne à la Saône a été réalisé à 1,90 m, autorisant le passage des bateaux à 1,80m d'enfoncement.

C'était le " gabarit Freycinet réduit " un peu moins onéreux à construire.

Il faut dire que les péniches " Freycinet " n'ont fait leur apparition qu'au cours du XXème siècle.



Aux débuts du canal circulaient des " Flûtes du Berry " d'une longueur de 25 mètres, et de 2,60 m de large. Elles pouvaient emmener 50 à 60 tonnes de marchandise, et des " Briares " qui elles, chargeaient 80 tonnes dans leur 4 mètres de largeur.

Construites en bois, elles étaient manoeuvrées par un gouvernail et une barre dite franche (barre reliée directement au gouvernail) et disposaient d'une seule cabine faisant office de logement de la famille du marinier.

La traction se faisait par " halage ". La péniche était reliée à un " haleur ", qui circulait sur le chemin de halage, par une corde en chanvre prolongée par une chaîne.

Il y avait différents type de halage.

Le halage par des hommes.

La plus part des chalands vides étaient tirés par le marinier qui passait autour de son torse une grosse lanière, " la bricole ", la femme guidant le bateau à la barre.



Le passage des écluses était pour notre homme une période de 20 minutes de repos, et l'occasion d' " écluser " un bon verre de vin, chaud l'hiver.

L'expression "écluser " en parlant de boire un verre est rentré dans le langage courant.

Un chaland " Briare " vide demande très peu d'effort pour le faire avancer, et la plus grande fatigue venait des 20 km journaliers, à pied, par tous les temps. Quand le chaland était chargé, la force de traction à développer devenait à la limite des capacités d'un homme.

Alors notre marinier faisait appel à un charretier ou un agriculteur qui lui " halait " sa péniche avec un cheval, et toujours la corde de chanvre et la chaîne. C'était pour les paysans la pratique des " longs jours ", car une fois parcouru les 20 ou 25 Km de la journée de halage, notre charretier devait refaire le chemin inverse pour rentrer à la maison.

Ils convenaient d'avance d'un tarif.

Beaucoup de chalands transportaient du charbon, et il n'était pas rare que notre charretier soit payé de 50 Kg de charbon pour la journée.

Si à l'arrivée il manquait 4 ou 5 tonnes de charbon, cela ne faisait pas un gros trou dans les 60 ou 80 tonnes chargées au départ.

Et ma fois, si une journée aucun attelage n'était disponible, on ressortait la bricole, et " hue nénette ".

Crédit Photo : Jean-François Feutriez

Carte Postale : coll. V.N.F.

Le halage avec des chevaux et la CGTVN

Le halage avec des chevaux.

Les mariniers les plus riches avaient des " péniches écuries " et un cheval.

Sur le chaland, une cabine supplémentaire était aménagée pour servir d'écurie pour le cheval, d'où le nom de "péniche - écurie".

La grande difficulté dans le halage est le croisement avec un autre bateau.

Il faut qu'un des deux "abandonne " son halage et le récupère ensuite.

Le chaland étant du côté opposé au halage, on ramenait la chaîne au bord avec le " bachot ".

Ce bachot est une petite barque à fond plat manoeuvrée à la godille que l'on traîne derrière.

Une autre difficulté est l'entrée dans les écluses.

Il n'y a pas toujours un dégagement suffisant pour haler, alors on tire le chaland avec un renvoi sur une poulie.

Cette poulie existe encore sur certaines écluses, et toutes sont marquées du frottement des chaînes qui a entaillé la maçonnerie.

Pour haler avec un cheval il faut être deux : un qui mène le cheval, un qui dirige le bateau.

Notre couple de marinier était alors bien occupé !

Certains se rappellent avoir encore vu dans les années 50, des chalands en bois, tirés par des chevaux et même par des hommes.

Après la " der des der " la sidérurgie Française est en panne.

Plus de matériel ferroviaire à construire. Le matériel de guerre n'est plus d'actualité, seule planche de salut : la navigation.

Tout comme on lance la construction de grands Transatlantiques, on construit des péniches " Freycinet " en acier.

Celles ci sont beaucoup plus lourdes que les " Briares " et les " Flûtes du Berry " en bois, et emmènent 250 tonnes de marchandises, à 1,80 m d'enfoncement.

La traction humaine de ces nouveaux chalands n'est plus possible.

C'est alors que la société " Panama " s'installe sur le canal en créant des relais à Saint-Dizier, Joinville, Riaucourt, Chaumont et Champigny les Langres.

A Riaucourt et Champigny les bâtiments de la " panama " sont toujours existants, et bon nombre ne connaissent pas la raison d'être de ces écuries au bord du canal.

A chaque relais des équipages composés d'un cheval et son conducteur, prennent en charge les chalands jusqu'au relais suivant, moyennant rétribution.

A chaque départ le chef du relais donnait au conducteur une somme d'argent qui comprend : son salaire pour le halage jusqu'au relais suivant. Ses frais de déplacement pour le temps estimé, une dotation pour la nourriture du cheval.

Cette dernière part était plus souvent convertie en pintes de vin, et le pauvre cheval devait se contenter de l'herbe du bord des chemins.

Les " panamas ", comme on les appelait, étaient réputés pour n'avoir que des rosses squelettiques.

Des " péniches – écuries " au gabarit Freycinet ont bien continué d'être construites.

La généralisation des " automoteurs " a rendu le touage désuet.

Jusqu'en 1980 le passage sous le tunnel se faisait 12h dans un sens, 12h dans l'autre.

La Compagnie Générale de Traction des Voies Navigables.

1946 a été pour la France une année de renouveau économique avec la création des grandes entreprises publiques : S.N.C.F., E.D.F., Charbonnages de France.

La navigation fluviale ne devait pas rester à l'écart de ce renouveau, et l'on créa la Compagnie Générale de Traction des Voies Navigables. C.G.T.V.N.

Elle reprit tous les personnels de la " panama "

Cette compagnie installa sur le chemin de halage des voies ferrées type " Decauville " (espacement des rails de 60 cm) et assura le halage des péniches avec des tracteurs électriques ou diesel qui circulaient sur ces rails.

Tout le canal n'a pas été équipé en rails, et sur certaines sections des tracteurs diesel sur pneus ont été utilisés.

Les automoteurs de développent (péniches dotées d'un moteur) et de moins en moins font appel à la traction par halage.

La CGTVN cessera toute activité dans les années 60, le personnel sera repris par le Service navigation du Ministère des Ponts et Chaussées.

A Condé sur Marne, à la jonction du canal de la Marne à l'Aisne et du canal latéral à la Marne, un tracteur diesel sur rail de la CGTVN est exposé.

Malheureusement, sur notre canal, aucun souvenir de cette époque glorieuse n'a été conservé et rare sont ceux aujourd'hui qui se rappellent des Panama et de la CGTVN.

Grandeur, décadence et renouveau du canal

Le canal a toujours connu un trafic important.

Le bois, le charbon, le minerai de fer, les profilés métalliques, les céréales étaient ses " clients ".

Jusqu'en 1940 la voie d'eau et le chemin de fer étaient les seuls modes de transport à longue distance.

Les premiers " automoteurs " ont fait leur apparition, en Hollande notamment, vers 1930. Les fameux "cul de poule" avec leur étrave verticale et leur arrière arrondi et relevé, dont un certain nombre naviguent encore.

On comptait journalièrement à chaque écluse un minimum de 4 à 5 bateaux, avec des pointes de 25 bateaux par jour.

Le trafic, très variable le long du canal, dépassait les 2000 bateaux par an, dans la partie nord, la plus fréquentée.

A partir de 1945 les camions ont fait leur apparition.

Mais soucieux de préserver " ses outils " qu'étaient la SNCF et les canaux avec la CGTVN, l'Etat a mis en place un système draconien pour éliminer la concurrence de la route.

Il créa la " coordination des transports "

Tout transport hors du Département devait être soumis à l'avis de cette coordination qui décidait si le transport se ferait par rail, par voie d'eau ou par route.

De plus les constructeurs n'avaient le droit de construire que des camions dont le poids total était fixé par le Ministre des Transports.

Si bien que jusqu'en 1960 le transport routier était limité aux dessertes locales, ou aux longues distances pour les seuls produits périssables.

A partir de 1960 la " coordination " a été de plus en plus souple à l'égard des Routiers, pour disparaître en 1970, et laisser se développer le transport routier à un rythme effréné.

Pour finir d'assassiner le transport fluvial, l'Etat est allé jusqu'à donner des subventions aux marinières qui " déchiraient " (découper pour la ferraille) leur péniche.

Et comme la mode était plus à la route qu'à la voie d'eau, combien de villes ont transformé des canaux qui les traversaient, des gares d'eau, en Boulevard ou en parking.(exemple : Lyon, Troyes)

Un Directeur Départemental de l'Equipement a même fait étudier, en 1974, une déviation de Chaumont qui empruntait le canal près de Foulain, pour rejoindre la route de Saint-Dizier vers Condes.

Il aurait suffi qu'un homme politique influant appui cette idée pour que le canal soit rayé de la carte.

Le trafic est tombé vers 1975 à moins de 300 bateaux par an.

Mais à coté de chez nous les Belges, les Hollandais et les Allemands croyaient encore au transport fluvial, construisaient des bateaux et venaient en France assurer des transports.

Certains gros négociants, en particulier dans les domaines des hydrocarbures et des céréales, convaincus que le transport fluvial était le plus économique, ont fait pression auprès des Ministres pour que les canaux ne soient pas abandonnés.

Ils ont été entendus et à partir de 1990 les crédits d'entretien du canal ont abondé, en même temps que les grands itinéraires fluviaux étaient modernisés.

Le trafic a repris, on compte maintenant environs 500 péniches par an et près de 400 bateaux de plaisance.

Les fervents du transport fluvial ont imaginé de nouvelles péniches adaptées aux transports modernes : containers, vrac vidé par des suceuses, plus grande sécurité pour le transport des hydrocarbures.

Pour le moment ces nouveautés concernent les bateaux de 1500 ou 3000 tonnes, mais beaucoup pensent que le gabarit "

Freycinet " a encore de l'avenir.

Une nouvelle législation édictée en 2001 simplifie les affrètements des péniches, en supprimant le fameux " tour " qui imposait des attentes parfois très longues.

Exemples :

Aujourd'hui à Paris tous les matériaux de construction sont approvisionnés par péniches de 300 ou 750 tonnes.

Dans le Nord de la France les ordures ménagères sont acheminées aux usines d'incinération par péniche.

Toutes les céréales transitent soit par chemin de fer, soit par péniches.

L'Office National des Céréales a signé un contrat avec VNF (le nouveau gestionnaire des voies Fluviales) pour que le maximum de céréales et de produits de l'agro-alimentaire (engrais, tourteaux) soient transportées par péniches.

Textes réalisés par Bernard Gioni

Sources : Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures

www.anpei.org