

La batellerie

6

Du début XX^e siècle à la guerre de 1914



Le transport fluvial en plein essor



Au début du XX^e siècle, pas moins de 15 000 bateaux sillonnent la France. Le commerce fluvial est le mode privilégié de transport de marchandises d'une province à une autre. L'organisation du transport se partage entre les flottes privées et publiques. Le climat d'avant-guerre est propice au développement de la batellerie. Les entreprises se multiplient et la « péniche » devient le terme générique pour désigner tous les types de bateaux. Dans beaucoup de régions, le halage se mécanise avec le tracteur sur berge d'abord à vapeur puis électrique qui permet de supprimer le halage animal. En 1904, une société minière reprend et développe pour son compte le tracteur sur rail. Il s'agit de développer le transport fluvial qui ne doit pas se retrouver dépendant du transport ferroviaire pour la livraison de son charbon. Une voie de chemin de fer d'un mètre de large se construit ainsi que plusieurs usines électriques. La traction sur berge s'impose progressivement sur une majeure partie des voies navigables.



La batellerie du Nord

En 1912, la flotte intérieure dépasse en volume celle de la marine : 45 000 personnes vivent à l'année sur 15 000 bateaux, dont environ 7 000 péniches. A eux seuls, les marins du Nord représentent 20 000 personnes. Le voyage jusqu'à Paris, dure de deux à trois mois. En 1913, plus de 36 000 passages sont enregistrés par éclusiers, soit près de 100 bateaux par jour, et pas moins de 76 « bacquetaneries », c'est-à-dire des chantiers de construction de péniches, sont recensés.

La péniche est alors, avec la sapine de Haute Loire, le bateau construit en plus grand nombre d'exemplaires en France. Toutes deux étaient destinées principalement au transport du charbon.

Le développement des industries

En 1914, le Nord de la France sombre dans la guerre, entraînant la nécessaire amélioration du réseau de la Basse Seine. La guerre nécessite la création et le développement d'industries métallurgiques, d'armement. La voie d'eau est sollicitée pour approvisionner les usines en matières premières. De nombreux ports sont construits afin de développer les connexions entre le réseau ferroviaire et le réseau fluvial. À Paris, le terre-plein et les rails du port de Javel sont allongés de 180 mètres. Le conseil général crée la « commission du port de Paris » dont l'objectif est de réaliser le projet, avant la guerre, d'implanter une zone portuaire industrielle à Gennevilliers. Ce port stratégique, situé en l'aval de la capitale fera écho au port de Bonneuil, campé lui en amont de Paris et directement raccordé aux chemins de fer de l'Est.



La Vie des marinières

Une vie de nomade

Par définition, les marinières se déplacent constamment. Habiter sur une péniche est donc synonyme de voyage et d'un style de vie que l'on pourrait qualifier de nomade. La rudesse des conditions de vie a longtemps été le quotidien des bateliers. Jusqu'au XIX^e siècle, les équipages étaient exclusivement masculins. Les navigateurs possédaient une maison à terre où ils retrouvaient leur famille. Les voyages étaient courts car ils suivaient les « saisons des fleuves », c'est-à-dire qu'en cas de crues ou de sécheresses, ils étaient interrompus. Il n'était pas rare de voir les marinières travailler la terre pour compléter leur revenu. C'est au XIX^e siècle que le nomadisme s'impose progressivement. Les bateaux reçoivent alors des logements et toute la famille vit à bord... y compris les animaux domestiques qui étaient très fréquents sur les bateaux. C'est une étape majeure de l'histoire de la navigation intérieure. Les raisons de cette transformation sont multiples. Tout d'abord, la canalisation des rivières rend la navigation beaucoup moins difficile et dangereuse qu'autrefois. Grâce à l'écluse, il n'y a plus de remontées derrière des cohortes de chevaux ou des descentes tumultueuses à gré d'eau et la durée des voyages s'allongent... Deux personnes suffisent désormais à la conduite et l'entretien des bateaux, pour une famille, ne plus avoir de maison à terre est une économie. De plus, si la femme « monte à bord », elle peut assumer le travail du matelot. Au début du XX^e siècle, ce phénomène est généralisé. Seuls quelques bateaux, demeurent masculins : les toueurs, les remorqueurs, les chalands et les pousseurs.



La vie sur les péniches

Traditionnellement, les péniches disposaient d'une ou deux pièces situées au milieu du bateau et de dimension restreinte. La première réunissait la cuisine, la salle à manger tandis que la seconde faisait office de chambre et de salle d'eau.

On s'éclairait alors à la bougie ou à la lampe à pétrole et on se chauffait au charbon. Alors que l'eau du canal servait à faire la toilette et la lessive, une provision d'eau potable était réservée à l'alimentaire. Bien que l'espace à vivre fut réduit, les familles comptaient en moyenne quatre à six enfants ! Pour assurer leur sécurité, on les attachait à un point d'attache par une corde. L'apprentissage de la rage était important. Une fois l'âge de la scolarité atteint (6 ans), les enfants quittaient les parents pour aller rejoindre un membre de la famille à terre ou bien l'intemat. Durant les congés, ils remontaient à bord pour participer aux tâches journalières et apprendre le métier de marinier qui se transmettait d'une génération à l'autre. A cette époque, on n'était pas et les marinières étaient de condition sociale modeste.

En dépit du déclin progressif de cette activité depuis 1950, ce mode de vie atypique continue d'éveiller chez certains des vocations.



Descriptif

1- Histoire de la péniche de l'Antiquité au XVIII^e siècle (3 panneaux)

4- Le développement fluvial au XIX^e siècle (2 panneaux)

6- Du début du XX^e siècle à la guerre de 14/18

7- 1936

8- La vie des mariniers

9- Reconstruction et renouvellement du parc fluvial 1945-1972

10- Les changements dans les années 2000

11- Aujourd'hui, le développement de la navigation intérieure et les ports (2 panneaux)