

La navigation fluviomaritime en 10 questions

1. POURQUOI CE CHALAND EST-IL DESTINÉ À UNE NAVIGATION UNIQUEMENT FLUVIALE ?

Le milieu fluvial exige des bateaux présentant des caractéristiques architecturales différentes de ceux du milieu maritime car les conditions de navigation ne sont pas les mêmes.

Les bateaux adaptés à la navigation sur les fleuves sont appelés « chalands » ou « barges ». Ils se distinguent des bateaux de mer par l'absence de quille et par la présence d'un fond plat (la sole) avec des extrémités qui remontent doucement (les levées). Le fond plat permet de naviguer dans des eaux peu profondes. Arles-Rhône 3 rentre dans cette catégorie de grandes embarcations fluviales que l'on peut rapprocher de nos péniches actuelles.

A l'époque gallo-romaine (I^{er}-III^e s. apr. J.-C.), les chalands se rencontrent dans l'ensemble des bassins fluviaux d'Europe. Arles-Rhône 3, découverte en 2004, correspond à l'heure actuelle à la seule épave de chaland fouillée intégralement dans la section inférieure du Rhône.

2. Quelle est la particularité d'un port fluviomaritime tel que celui d'Arles ?

Arrivent dans le port d'Arles de petits bateaux maritimes et des bateaux fluviomaritimes, capables de passer l'embouchure du Rhône (les bancs de sables) en raison de leur faible tirant d'eau

Le port d'Arles disposait-il d'un avant-port sur le littoral méditerranéen ? A ce jour, une zone de mouillage a été repérée aux Saintes-Maries-de-la-Mer, servant pour un premier déchargement des plus gros navires maritimes vers des embarcations nommées allèges et pouvant remonter le Rhône jusqu'à Arles. Pour les petits bateaux maritimes (à faible tirant d'eau), le déchargement ou le transbordement se faisaient à Arles. Les expressions « port fluviomaritime » et « point de rupture de charge » peuvent donc être employées pour désigner le port d'Arles.

3. Combien durait la remonte du fleuve d'Arles à Lyon ?

30 à 40 jours dans de bonne condition de navigation pour la remonte du Rhône (d'Arles à Lyon) et seulement quelques jours pour la descente.

4. Parle-t-on de marin, marinier ou batelier ?

Le terme de « marin » est réservé pour la navigation en mer. Aujourd'hui, le terme de « marinier » est plutôt employé dans le nord de la France tandis que le terme de « batelier » s'emploie plutôt dans le sud et le centre du pays. Donc, pour Arles-Rhône 3, on parlera de préférence de « batelier »

5. Les bateaux circulaient-ils de nuit ?

En mer, oui, si nécessaire, mais sans doute pas sur le fleuve.

La nuit, sur un fleuve, les bateaux étaient certainement amarrés à quai ou à la berge afin de limiter les accidents.

Image 3D du chaland Arles-Rhône 3 © Supinfocom-Arles/MDA



6. Où dormaient les bateliers du chaland exposé au musée?

Probablement pas sur le chaland : une zone de vie a été retrouvée à l'arrière mais pas de cabine comme sur les bateaux maritimes ou certains bateaux fluviaux. Ce chaland navigant en milieu fluvial et sur de courtes distances, les bateliers dormaient sans doute sur la terre ferme lors des haltes du bateau.

7. Comment se fait la descente et la remonte du fleuve ?

L'énergie motrice utilisée pour faire naviguer le bateau dépend du sens de circulation :

- pour la descente, on utilise naturellement le courant
- pour la remonte on utilise le halage humain.

8. Qu'est-ce que le halage ?

On dispose de très peu d'éléments sur le halage à l'époque antique mais on sait qu'il a perduré jusqu'à la fin du XV^e siècle donc on se réfère souvent à des textes du Moyen Age qui en parlent.

Le halage permettait la remonte du fleuve au moyen d'un mât de halage. Sur celui du chaland on voit la trace de la corde que des hommes, des haleurs, tiraient depuis les berges.

9. Combien d'homme fallait-il pour tirer le chaland Arles-Rhône 3 ?

Il fallait 26 hommes pour tirer le chaland. L'homme est employé pour le halage car il est plus « rentable » qu'un animal. En effet, un cheval coûte plus cher que 5 hommes et il est plus facile sur le Rhône d'avoir recours à des hommes car ils passent partout, notamment d'une rive à l'autre quand il faut changer de chemin de halage. Economiquement parlant c'est plus intéressant de prendre des hommes plutôt que des chevaux.



Scène de halage © Aquarelle J.-C. Golvin/MDAA/Edition Errance

10. Y avait-il un sens de navigation sur le Rhône : exemple à droite pour ceux qui montent et à gauche pour ceux qui descendent?

Non, il n'y a pas de sens préétabli : le sens de circulation dépend de la « praticabilité » des berges pour la remonte du fleuve à contre-courant. Sans doute le bateau qui remontait était-il prioritaire sur celui qui descendait.

En effet, le Rhône est un fleuve tumultueux et l'entretien des berges est compliqué car elles bougent d'une saison à l'autre. Aussi la remontée se faisait-elle sur la berge la plus praticable.