



BATELLERIE DU RHÔNE ET CROIX DES MARINIERS



Prenant sa source au glacier de la Furka dans le Massif du Mont Saint-Gothard, en Suisse, le Rhône est le seul fleuve reliant l'Europe du Nord à la Méditerranée.

Dès les Phéniciens, il constitue un axe majeur de circulation des hommes et des marchandises.

Le fleuve sert pendant longtemps de frontière entre le Saint-Empire romain germanique, rive gauche, et le Royaume de France, rive droite, d'où les expressions **Empi** et **Riaume** longtemps utilisées par les marins pour désigner ses deux rives.

Une intense activité commerciale se développe, desservant les ports des villes situées le long du Rhône et faisant de Lyon, d'Arles et de Narbonne de grands centres économiques.

A la fin du 18^e siècle le Rhône devient la voie incontournable pour le transport de céréales, fruits, café, vin, huile, bois et matériaux de construction. En raison de son impétuosité rendant toute navigation périlleuse, il est le lieu d'innombrables innovations et progrès techniques contribuant ainsi à la modernisation de la batellerie.

LE CONTEXTE HISTORIQUE

Bien qu'héritières de la civilisation gallo-romaine, les embarcations de la batellerie halée du Rhône sont différentes des autres bateaux de l'époque.

Pour faire face aux caractéristiques particulières du fleuve, elles sont conçues pour offrir une faible résistance aux frottements et concilier chargements et tirant d'eau. Grâce à elles, le Rhône participe à une importante activité portuaire, difficilement évaluable avant le 19^e siècle.

La "remonte", lente et pénible, exige par contre, un moyen de traction et encourage, à chaque époque, les techniques les plus nouvelles. Le transport de marchandises lourdes et encombrantes ne peut se faire que par voie d'eau jusqu'à l'aménagement des routes et la création des voies de chemins de fer.

La "décize" ou descente du Rhône est rapide malgré les courants violents et les écueils. Elle s'effectuait à "gré d'eau", les bateaux étaient dirigés individuellement à l'aide de grands avirons de pointe, placés à l'avant et à l'arrière.

1. Le halage

Le halage fut la seule technique de transport des marchandises par le fleuve à la "remonte" de l'époque romaine jusqu'au développement de la vapeur.

Jusqu'en 1475, les hommes souvent spécialistes du fleuve pratiquent le halage au col ceignant une large bretelle de chanvre en travers de leur corps et tirant ainsi le cordage principal.

Petit à petit des animaux principalement des bœufs, remplacent partiellement ou totalement les hommes et vers 1550, ce type de halage disparaît totalement, les convois devenant de plus en plus importants à remonter.



Barque transportant des chevaux – photo ©GEAH MORESTEL

Sur le Rhône moyen, la batellerie est constituée de bateaux à fond plat, à faible tirant d'eau, fabriqués généralement en sapin ou en chêne. Elle est l'embarcation principale d'un convoi, halée depuis la berge par des chevaux et plus tard vers 1900-1920, tirée par des remorqueurs. A savoir que depuis 1879, elles sont standardisées au gabarit Freycinet lié au passage des écluses : 38,50 m de long et 5 m de large. Elles portent jusqu'à 350 tonnes en rivière profonde.

Aujourd'hui, ce sont des automoteurs puissants de plus de 2000 tonnes, des pousseurs de barges de 5000 tonnes et des bateaux fluvio-maritimes qui sillonnent le Rhône.

La remontée exigeait de très gros attelages de chevaux. En effet, les trains de bateaux sont tirés par des équipages d'énormes chevaux attelés deux par deux. Chaque équipage peut compter jusqu'à 60 chevaux.

La remontée du Rhône n'avait pas d'égale en Europe et le halage était dangereux.

Les maîtres d'équipage devaient connaître parfaitement le fleuve et leurs hommes et exiger une organisation rigoureuse pour que le convoi et l'équipage de chevaux se coordonnent pour la conduite à tenir ; le porte-voix était le seul moyen de communication (*cf. photo de droite*).

L'itinéraire du halage n'était pas fixe, il pouvait varier à chaque voyage principalement en fonction des gravières et des bancs de sable plus ou moins recouverts d'eau. **Il était parfois nécessaire de traverser d'une rive à l'autre, en transportant les animaux sur des barques** (*cf. photo page 1*).

Cette opération entraînait une augmentation du coût final du voyage en raison du retard occasionné.



Scène de halage, d'après tableau d'Alexandre Dubuisson de 1843 (original au musée des Beaux-Arts de Lyon)

Source photo © GEAH MORESTEL



Outils de mariniers
Photo © GEAH MORESTEL

2. Des métiers éprouvants pour une économie florissante

Des milliers d'hommes, recrutés dans les villages et les marchés riverains, constituaient une population vivant à l'écart des "gens d' terre", avec ses propres coutumes, ses quartiers et ses fêtes. Le halage engendrait tout au long du Rhône une économie florissante. Chaque soir, les équipages faisaient escale. Toute une logistique se mettait en place pour réparer les barges et les appareils de navigation, ravitailler et soigner hommes et chevaux, garder les embarcations...de nombreux métiers vivaient du halage, comme les aubergistes, cordiers, fustiers, charpentiers constructeurs de bateaux, broquiers ou brochiers spécialisés dans le recrutement et l'encadrement de haleurs qui étaient particulièrement nombreux à Valence, ville considérée comme capitale du halage ou encore les mariniers de terre coupant les arbres et dégageant les obstacles, les compagnons de rivière employés à l'année pour effectuer les travaux d'entretien et de garde des bateaux tout au long du fleuve, les mulotiers qui assurent le transport à terre des marchandises.

A l'origine, le terme de marinier désignait les hommes embarqués sur les convois, mais il s'est étendu à l'ensemble des intervenants autour de la batellerie halée.

Aujourd'hui, le marinier est une personne salariée par opposition au batelier qui, lui, est propriétaire de son bateau.

Les accidents de navigation n'étaient pas rares. Les naufrages n'épargnaient pas les "maîtres du fleuve" évoqués par Mistral ou l'écrivain Robert Clavel et toutes les familles étaient touchées par la mort. Les chevaux eux-aussi souffraient et se blessaient sur les berges escarpées, les enrochements. Un courant vif pouvait les tirer vers le fleuve : aussi les charretiers disposaient-ils d'un large couteau permettant de couper les énormes cordages de tirage afin de sauver leurs chevaux de la noyade. Ces chevaux perdaient la santé en deux ou trois années.

"Les personnages mythiques, qu'ils soient bons ou mauvais, sont là pour rappeler les dangers et les bienfaits du fleuve. Salvateurs ou protecteurs, malfaisants ou diaboliques, ils sont là nombreux à habiter les rives et les profondeurs du Rhône. Les mariniers s'en méfient autant qu'ils les vénèrent et les respectent. A celui qui tombe à l'eau les mariniers criaient : recommande-toi à saint Nicolas, mais surtout nage ferme".

Ainsi, l'écrivain Bernard Clavel dans **Le Seigneur du fleuve** décrit-il cette navigation héroïque qui disparut aux alentours de 1840 devant la concurrence des grands bateaux à vapeur à roues à aubes.

LES CROIX DE MARINIERS, DES SIGNES DE PROTECTION

Si Valence est considérée comme la capitale du halage, le village de Serrières en Ardèche peut se prévaloir d'avoir fourni une belle lignée de mariniers illustres dont des maîtres d'équipages

OU PLACAIT-ON LA CROIX DE MARINIERS ?

Le fleuve était bordé, côté RIAUME et côté EMPI, d'un chemin de halage qui permettait, à l'aide de chevaux de tracter des "trains de bateaux".

A la tête de ces équipages et de leurs mariniens, il y avait un "patron"; sa barque dite barque patronne, portait à la proue, une croix en bois qu'il avait confectionnée lui-même.

Elle avait pour vocation de protéger l'embarcation et ses occupants mais aussi tout le convoi, le "train de barques", voire toute la corporation des mariniens.

Cette croix de marinier est en bois, sculptée et peinte durant la mauvaise saison par le patron.

Chargée de tous les attributs de la profession marinière et des instruments de la passion du Christ, elle est le symbole du marinier puissant, libre et indépendant.

fortunés inhumés à l'intérieur de l'ancienne église Saint-Sornin, désaffectée en 1935 et devenue musée des mariniens et de la batellerie du Rhône en 1939.

Les pépites de ce musée sont les croix de mariniens.

Les mariniens, ignorant les conventions artistiques académiques, les réalisaient eux-mêmes, pendant leur temps libre fréquent, lors des périodes d'inactivité dues aux basses eaux et aux crues, en travaillant le plus souvent des bois ramassés sur les rives, bois échoué ou flotté, trouvé sur le fleuve, sur les rives ou simplement acheté à la foire de Beaucaire, puis peintes de couleurs vives.

Les instruments sculptés sur les bras de la croix symbolisaient l'expression d'un art populaire oscillant entre croyance païenne et interprétation très personnelle de la pratique religieuse.

Les croix de mariniens constituaient aussi des évangiles historiés, faciles à décrypter par tous, car les analphabètes étaient nombreux dans les couches populaires à cette époque.



Musée de Serrières : maquette de barque patronne (première barque)
réalisée par Claudius, bénévole guide du musée - photo ©GEAH MORESTEL

Ces croix se trouvaient sur les bateaux rhodaniens, donc affectés aux transports fluviaux sur le Rhône. Elles mesurent généralement entre 50 cm et 1,50 m de haut.

Les croix de marinier étaient bénies par le prêtre avant le départ pour la "décize" (descente du Rhône) ou la "remonte".

Sans la multitude d'objets qu'elles arborent les croix seraient de simples crucifix. En adoptant, la croix de la Passion du Christ comme emblème de leur corporation, les mariniens du Rhône ont eu le souci de la personnaliser : une embarcation rhodanienne,

sculptée et perchée au sommet de la croix évoque la réalité quotidienne des travailleurs du Rhône (cf. photos de croix de mariniers en bas de page).

La tradition veut que les mariniers qui cessent d'exercer leur activité portent définitivement leur croix à l'église. Ainsi de nombreuses églises sont dotées de tels objets, exposés sur des trépieds et qui deviennent, de facto, des *ex-voto*.

Ce sont les premiers bateaux à vapeur qui feront décliner la batellerie rhodanienne vers le milieu du 19^e siècle, entraînant avec eux la fin de la réalisation de ces superbes croix.

Symbolique autour des Croix de Mariniers :

A quelques variantes près, voici "Arma Christi ou armes du Christ" (mêlés avec les outils ou objets nécessaires aux mariniers dans leur quotidien, qui ici représentés deviennent des symboles religieux) qui ornent les croix de mariniers :

- **Le bateau à fond plat** au sommet.
- **Le coq**, qui chante trois fois lors du reniement du Christ, également emblème de la France et symbole de virilité.
- L'inscription **I.N.R.I.** signifiant "Jésus de Nazareth, Roi des Juifs".
- **Le cœur traversé d'une flèche** qui symbolise la Passion du Christ.
- **Le ciboire et le calice** : ceux du Christ partageant son dernier repas avec les apôtres, mais aussi la quête de perfection de tout marinier.
- **Les palmes** rappelant la Fête des Rameaux, mais aussi le végétal symbole de l'eau.



Musée des mariniers de Serrières : croix des mariniers du Rhône – photos © GEAH MORESTEL

- **La tenaille et le marteau**, qui servirent à crucifier Jésus, mais outils indispensables aux charpentiers et aux maréchaux-ferrants travaillant sur les berges.
 - **Quatre quilles** symbolisant les joies, les fêtes (la Saint Nicolas) ; elles marquent la place du jeu chez les marinières.
 - **Le pichet ou le tonnelet**, Pilate se lave les mains du sang du Christ, mais aussi le vin symbole alchimique et du bon vivre
 - **La main**, Jésus accusé de blasphème est giflé et injurié, mais aussi celle de la Justice et celle qui hale.
 - **La lune**, l'Ancien Testament. La journée des marinières se terminait quand la lune pointait.
 - **Le soleil**, le Nouveau Testament (cf. Evangile de Luc verset 44). Au point du jour, le travail commençait.
 - **Les glands** qui pendent sous le bras horizontal rappellent qu'au temps des druides le chêne était un arbre sacré. Ils sont aussi symboles d'abondance et de prospérité, les années où la navigation était plus aisée.
 - **Les fouets** des charretiers
 - **les lanternes**, de l'arrestation du Christ au Jardins des Oliviers, mais aussi celles qui, au nombre de trois permettaient de positionner le convoi de péniches sur le fleuve.
 - **Les fanaux** pour éclairer les bateaux, la nuit.
 - **Le glaive**, l'apôtre Pierre abat le glaive et tranche l'oreille d'un serviteur du Grand Prêtre, mais aussi le couteau des marinières.
 - **La verge** de la flagellation du Christ, mais aussi les piques de marinières.
 - **La tunique du Christ** qui tombe jouée aux dés.
 - **La bourse renversée avec les 30 deniers** jetés par Judas dans le Temple mais aussi a bourse des échanges commerciaux.
 - **La lance** du Romain qui perça le côté du Christ.
 - **La perche** qui a tenu l'éponge imbibée de vinaigre à boire, tendue au Christ sur la croix.
 - **Les 3 dés**, ceux que les soldats utilisèrent pour tirer au sort la tunique du Christ, mais aussi jeu traditionnel des marinières à la veillée.
 - **La tête de mort et les tibias**, le Christ porte sa croix au lieu-dit du crâne ou Golgotha, **mais aussi** pour conjurer le sort.
 - **Deux pénitents au pied de la Croix** (les plus patients sculptaient parfois tous les personnages de la Passion).
 - **l'échelle** : celle de Jacob, certes, mais aussi **le poulain** pour décharger les marchandises, **le palonnier** permettant aux marinières de tracter.
- A savoir que de petite croix de marinières étaient destinées aux maisons et parfois étaient mises en bouteilles (oratoires en carafe).

Présentation proposée par Solange Bouvier

Sources (texte) :

- https://mydigimag.rrd.com/publication/?i=691197&article_id=3865685&view=article
[Browser](#)
- <https://www.linflux.com/lyon-et-region/la-batellerie-sur-le-rhone-a-travers-les-siecles/#chapitre1>
- Visite du Musée des marinières et batellerie du Rhône de Serrières (Ardèche)