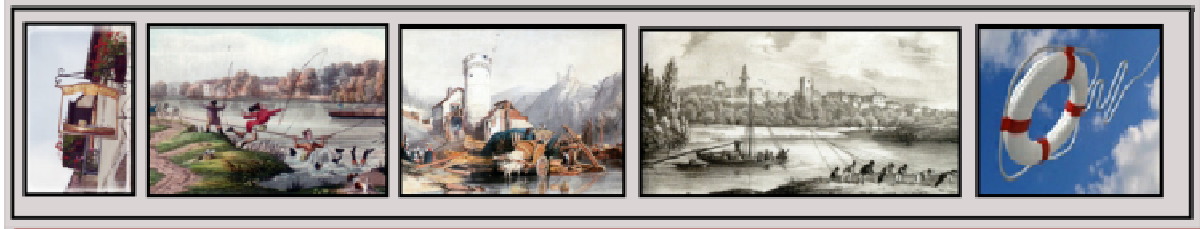


# L'Homme et la Rivière

---



Une relation particulière s'est établie au cours des siècles entre les mariniers et cet « espace linéaire et mouvant » qu'est la voie d'eau.

La voie d'eau : une voie de passage et de communication qui a été un des facteurs de la civilisation.

C'est à l'époque néolithique qu'elle acquiert l'importance qu'elle conservera pendant des millénaires, lorsqu'apparaissent les premiers cultivateurs «qui ont conçu une occupation du sol semblable à la nôtre».

Les premières embarcations, les pirogues monoxyles permettent alors l'expansion de ce nouveau mode de vie, la liaison entre les peuples, le transport de marchandises: pirogues de Scey/Saône à Vesoul, du lac de Chalain à Lons. La voie d'eau n'est plus uniquement recherchée comme site de pêche ou fossé de défense, mais comme voie de communication, suscitant l'installation des marchés aux confluent, les établissements aux étapes, la construction des cités. Les amphores, les lingots de fer et les armes témoignent de l'importance de l'activité batelière depuis la préhistoire.

Une voie de circulation tantôt favorable, tantôt défavorable à l'homme. Le batelier, s'il peut utiliser les moteurs naturels de la rivière, « le vent et le courant » devra aussi lutter contre elle, s'adapter à ses caprices, la domestiquer.

## **Les moteurs naturels : le courant et le vent.**

A la descente « decèze » le courant permet l'acheminement des marchandises. Mais il est quelquefois trop violent : la construction de barrages permet de le briser.

A la « remonte », le vent n'est pas toujours suffisant, comme sur la Loire, par exemple. Les bateaux remontent par halage humain ou animal. Certains passages difficiles requièrent une technique particulière.

C'est le cas sur la Saône, à Lyon, là où les piles des ponts accélèrent le cours de la rivière resserrée par des rives étroites. Pour franchir ce point, on avait recours aux « modères ». Ils s'arc-boutaient des mains et des pieds à une échelle posée à plat-pont, faisant avancer le bateau sous leurs pieds, contre le courant.

La navigation fluviale connaît son apogée au début du XIXe siècle.

La batellerie traditionnelle est progressivement supplantée par le bateau à vapeur, inventé par Jouffroy d'Abbans. Le halage est remplacé par le remorquage à vapeur à partir de la 2ème moitié du XIXe siècle.

Saint-Jean-de-Losne était alors avec Lyon, Chalon et Gray, l'un des dépôts de la compagnie H.P.L.M. qui assurait le monopole du remorquage à vapeur sur la Saône depuis 1904.

