LE CHEMIN DE HALAGE DE LA SAÔNE NAVIGABLE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Dossier IA00141437 réalisé en 2017 revu en 2022
Auteur(s) : Aurélie Lallement, Guillaume Gézolme



Présentation

Pratiqué depuis l'Antiquité le long de la rivière, le halage, et plus spécifiquement l'entretien des chemins, a souvent généré des usurpations, notamment en termes de domanialité publique. Son entretien relevait des péagers depuis l'ordonnance royale sur la Police générale du Royaume de 1413. Selon L. Astrade, les plus vieux péages de la Saône remontent au Moyen Âge : 1188 pour Belleville et 1232 pour Thoissey (en Rhône-Alpes). C'est sous Colbert que les définitions se précisent, grâce à un texte fondateur : l'ordonnance des Eaux et Forêts de 1669. Cette dernière a fixé des normes : le chemin de halage servant à tirer les bateaux doit avoir 24 pieds de large (7,8 mètres) et la servitude de marchepieds, 10 pieds (3,25 m). La réglementation se concrétise encore davantage à la fin du 18è siècle : "un décret du 15 mars 1790 supprime les droits féodaux de péages, passage, de halage et autres perçus sur les cours d'eau" et à la fin de la même année, le principe d'une domanialité publique des cours d'eau navigables (naturels et artificiels) est entériné.
Désormais régie par le Code des transports, la circulation sur les chemins de halage est interdite sur les chemins appartenant à l'État sauf si une convention de superposition de gestion a été conclue avec une collectivité locale. C'est le cas des chemins de halage utilisés comme véloroutes.
Pour la Saône, la mission d'inventaire confiée à l'ingénieur Thomas Dumorey à la fin du 18e siècle visant à recenser les dangers pour la navigation et les problèmes récurrents du halage a mis en exergue la nécessité de construire des ouvrages, principalement des ponts, pour franchir les multiples cours d'eau qui coupent le chemin de halage. Ainsi, dans son *Mémoire au sujet de la Navigation sur la Rivière de la Saône* du 30 août 1779, l'ingénieur en chef des États de Bourgogne a pu observer « dans toute l'étendue du cours de la Saône que le chemin de hallage [sic] est presque partout resserré et très étroit, ou plutôt qu'il n'en existe aucun de fixe […] C'est entre les bois et le long des lieux habités qu'il est indispensable d'établir un chemin de hallage [sic] et d'en faire déterminer la largeur par une ordonnance du Roy ». Les usurpations de ce domaine public sont courantes (haies-vives, fossés, murs ou plantations d'arbres). Dumorey donne également de précieuses informations sur le côté de la rive sur laquelle se trouve le chemin : on sait ainsi que « depuis Gray jusqu'à Mantoche, le chemin de hallage [sic] est placé du côté du couchant, que les mariniers appellent du royaume : ils nomment le côté opposé de la rivière de l'empire » ; qu'« au bac du port Saint-Pierre, le chemin du hallage [sic] change ; il se porte sur la Bourgogne, du côté du couchant : le rivage opposé est encore sur la Franche-Comté […] le chemin du tirage reste au couchant jusqu'à Pontailler » ; le chemin de halage est au levant jusqu'à Lamarche ; « le chemin du tirage qui est du côté du levant jusqu'à ce port, se porte du côté du couchant, depuis ce port jusqu'à Pagny près Seurre » ; au niveau de Pagny, le chemin de tirage passe au levant, jusqu'aux Bordes alors qu'il était au couchant depuis Lamarche ; « depuis Verdun jusqu'à Mâcon le chemin du tirage est au couchant » ; enfin « depuis Mâcon jusqu'à Lyon le chemin de hallage est du côté du levant ».
L'étude des ouvrages de franchissement sur le chemin de halage, le plus souvent des ponceaux, est un témoin des travaux contemporains voire antérieurs à la canalisation de la rivière. Le pont de Dame Renaude qui existait déjà au 18e siècle en est un bon exemple. Les rares dates portées que l'on a pu relever sur les ponts sont sur ces ouvrages qui ont pour beaucoup conservé leur qualité de construction d'origine. La plupart de ces ponceaux permettent de franchir des ruisseaux, des biefs, des raies, des noues (les documents d'archives parlent de "royes") ou des cours d'eau plus importants se jetant dans la Saône. Leur construction était déjà indispensable à la suite de l'inspection conduite par Thomas Dumorey dès la fin du 18e siècle. En effet, il en propose un modèle-type décrit ainsi : "un pont de vingt pied d'ouverture, sur quatorze pieds de hauteur, et quinze pieds de largeur de passage avec des jouées de part et d'autre de six pieds de longueur, pour soutenir les terres, et des gardes-corps de trois pieds de hauteur pour prévenir les accidents dans le temps des hautes-eaux ; cette forme de pont sera la même pour tous ceux en bois [...]". Compte tenu du grand nombre de ponts à construire, Dumorey préconise qu'ils soient provisoirement en bois, mais suffisamment solides pour durer au moins vingt ans.
Les ouvrages étudiés sur la Saône sont souvent en pierre et présentent des caractéristiques communes : arche et voûte en plein-cintre ou arc surbaissé, murs en ailes, parapet en pierre de taille. Pour des raisons de sécurité, les garde-corps ont souvent été remplacés ou complétés par des garde-corps modernes, plus hauts, en métal bleu. Les ouvrages situés à la

confluence des gros affluents de la Saône sont plus imposants, et aux premiers ponts en bois ont succedé des ponts métalliques ou en maçonnerie au 19e siècle : pont sur la Lanterne à Conflandey, ponts sur la Vouge ou sur la Dheune par exemple.
L'amélioration du halage passe aussi par des aménagements spécifiques qui ont pu être étudiés, comme à Raconnay, où une banquette de halage a été construite. Sous les ponts, des banquettes de halage sont également aménagées au milieu du 19e siècle pour éviter des manœuvres difficiles.
Plus récemment, les rives sont aménagées de rampes de mise à l'eau, d'aires de stationnement pour personnes à mobilité réduite, etc. La véloroute qui emprunte ou suit en partie le chemin de halage impose un entretien et une mise en sécurité des ouvrages de franchissement. Par ailleurs, les pêcheurs sont encore nombreux à sillonner les bords de Saône.

Sources documentaires

Documents d’archives

- **Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 51. Halage. 1838-1855.**
  Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 51. Halage. 1838-1855.
  Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon- Cote du document : 3 S 51
- **Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 52. Halage. 1838-1902.**
  Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 52. Halage. 1838-1902.
  Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon- Cote du document : 3 S 52
- **Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 55. Halage. 1846-1867.**
  Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 55. Halage. 1846-1867.
  Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon- Cote du document : 3 S 55
- **Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 53. Halage. 1839-1859.**
  Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 53. Halage. 1839-1859.
  Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon- Cote du document : 3 S 53
- **Archives départementales de Saône-et-Loire : 3 S 56. Halage. 1841-1894.**
  Archives départementales de la Saône-et-Loire : 3 S 56. Halage. 1841-1894.
  Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon- Cote du document : 3 S 56

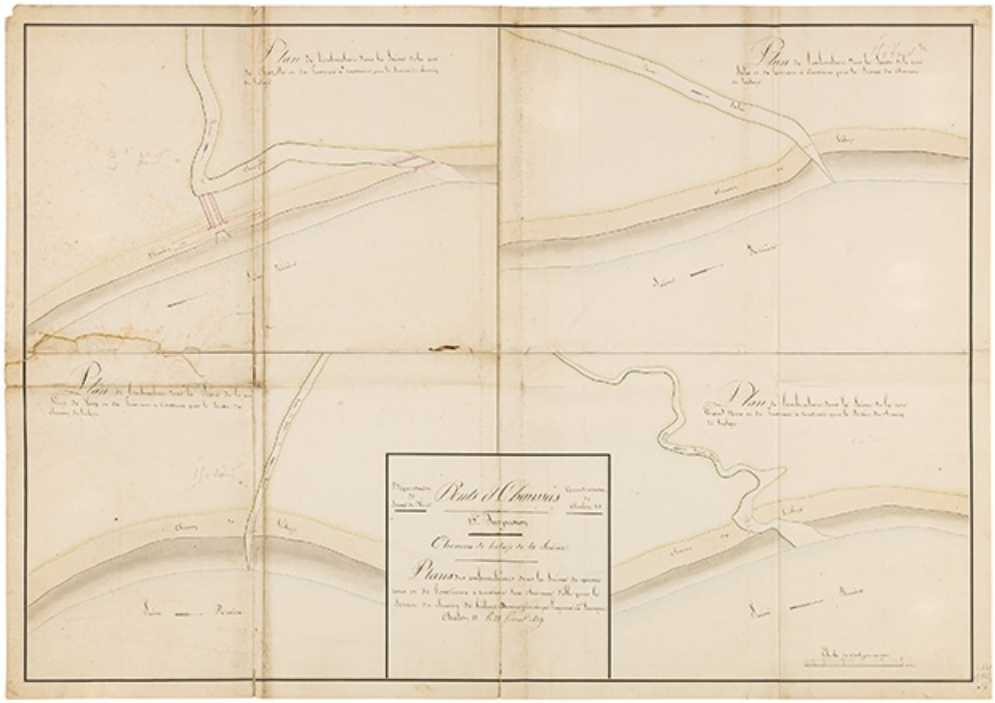
Bibliographie

- **ASTRADE, Laurent. La Saône en Crue. Dynamique d'un hydrosystème anthropisé. Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 2005.**
  ASTRADE, Laurent. La Saône en Crue. Dynamique d'un hydrosystème anthropisé. Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 2005.
- **Louis Bonnamour, Marc Bonnetain, Jean-Claude Mallard. La Saône navigable : deux siècles d'aménagements, 2009.**
  Louis Bonnamour, Marc Bonnetain, Jean-Claude Mallard. La Saône navigable : deux siècles d'aménagements. Paris : Presses de l’École nationale des Ponts du Chaussées, 2009. - 243 p. : ill. en noir du en coul. ; 24 cm. ISBN 978-2-85978-442-3
  Lieu de conservation : Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire et Patrimoine, Besançon- Cote du document : R.HI.5569
- **Le Sueur, Bernard. Le domaine public des rivières et canaux, histoire culturelle et enjeux contemporains. L'Harmattan. Paris : 2015.**
  Le Sueur, Bernard. Le domaine public des rivières et canaux, histoire culturelle et enjeux contemporains. L'Harmattan. Paris : 2015.

Informations complémentaires

Thématiques : Saône navigable en Bourgogne-Franche-Comté (la)

© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Plans des embouchures dans la Saône de quatre roies et de ponceaux à construire sur chacune d'elle pour le service du chemin de halage. 28 février 1839.

Source :

Plans des embouchures dans la Saône de quatre roies et de ponceaux à construire sur chacune d'elle pour le service du chemin de halage. Dessin, 28 février 1839, 57 x 80 cm. Archives départementales de Saône-et-Loire, 3 S 46.
Lieu de conservation : Archives départementales de Saône-et-Loire, Mâcon - Cote du document : 3 S 46

N° de l'illustration : 20217100008NUC4A
Date : 2021
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Le chemin de halage longeant la rive droite de la Saône à la hauteur du franchissement de la Vouge.

N° de l'illustration : 20162101434NUC4A
Date : 2016
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Chemin de halage goudronné et rampe de mise à l'eau.

N° de l'illustration : 20162101406NUC4A
Date : 2016
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Ponceau (IA21005608) vu depuis le chemin de halage.

N° de l'illustration : 20172100515NUC4A
Date : 2017
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Le château de Pouilly vu depuis le chemin de halage, rive gauche de la Saône.

N° de l'illustration : 20172100509NUC4A
Date : 2017
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Rampe de mise à l'eau moderne le long du chemin de halage. Rive gauche, en amont du pont des Maillys.

N° de l’illustration : 20162101404NUC4A
Date : 2016
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Traces des cordes utilisées lors du halage des bateaux.

N° de l'illustration : 20167001865NUC4A
Date : 2016
Auteur : Sonia Dourlot
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Le chemin de halage.

N° de l'illustration : 20157000788NUC2A
Date : 2015
Auteur : Sonia Dourlot
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine