



L'ECHO RHODANIEN



Le journal de l'Alliance des Rhodaniens

Pour une vision globale de
l'entité fluviale Rhône-Saône



Alliance des Rhodaniens

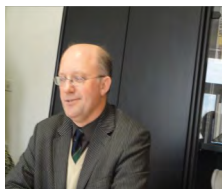
Siège : 1 bis, rue de Dole
69007 LYON

n° 55 - janvier 2019

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du président.
- Page 2 ➤ Journées du Patrimoine 2018.
- Pages 3, 4 ➤ Voyage d'étude 2018 "Aux sources du Rhône".
- Pages 5, 6 ➤ Les carrières du Bugey (suite).
- Pages 6,7 ➤ Voyage d'étude 2019 sur le Lot.
- Page 8 ➤ A vos agendas ! Programme des activités.
- Adhésions.
 - Conseil d'administration.
 - Contacts.

LE MOT DU PRÉSIDENT



Le cru 2018 de nos voyages d'étude demeurera particulièrement marquant dans l'histoire de l'Alliance : nombre de Rhodaniens ont en effet découvert leurs sources : celles de leur fleuve à l'aval d'un glacier encore grandiose malgré son recul très rapide, ... sans parler des crues valaisannes ayant marqué certains palais.

2019 sera plus méridional. L'assemblée générale d'abord : après les carrières bugistes de Villebois en 2018, nous retrouverons la Provence le 6 avril, dans le superbe village de Caderousse ceinturé de sa digue de défense contre la crue.

Nous reprendrons ensuite l'accent méridional lors du voyage d'étude 2019 sur le Lot, en même temps que beaucoup d'autres accents puisque l'organisation est conjointe avec l'association internationale IWI que préside notre ami David Edwards May.

Nous ne manquerons par ailleurs guère d'ouvrage en faveur du patrimoine rhodanien : appui au centenaire du Musée des Mariniers du Rhône à Serrières, renouvellement avec plusieurs partenaires d'une exposition mettant en perspective la navigation Rhône-Saône, collaboration avec Elan Europe Culturelle pour mettre en scène notre fleuve, appui à la démarche de réseau Cap sur le Rhône, ...

Je forme le vœu pour chacune et chacun de trouver en 2019 la santé et le souffle nécessaires à nos activités bénévoles pour entretenir et faire briller la flamme de l'intérêt général rhodanien.

Bonne année 2019 !

Michel Raffin

www.alliance-des-rhodaniens.com

Sur le site Internet : le passé, le présent et les projets de notre association.

JOURNÉES DU PATRIMOINE 2018 - 15, 16 septembre.

A l'Alter Hôtel, nouvelle auberge participative installée 32 quai Arloing, 69009 Lyon, l'Alliance des Rhodaniens et Elan Europe Culturelle présentent l'exposition « Vapeurs sur le Rhône, des innovations pour l'Europe ».

L'association Elan Europe Culturelle est née au printemps 2018 avec pour objet la promotion d'une culture européenne de proximité et en partage afin que chacun s'approprié sa part d'héritage commun. Elle estime que la diversité du patrimoine de notre région se combine avec celle du patrimoine européen ; son ambition à terme est de le rendre intelligible à travers un spectacle vivant son et lumière, voire un parc à thème.

Nos deux associations ont retenu pour les Journées du Patrimoine 2018 le thème de l'histoire de la navigation à vapeur permettant de montrer l'apport de techniques initiées sur le Rhône au champ des innovations

de rang européen. Pour l'ADR, c'était une reprise de l'exposition réunie depuis 2005 avec l'appui du Musée des Mariniers du Rhône à Serrières (panneaux réalisés dans les années 80 par le professeur Bernard Escudié), de Promofluvia désormais propriétaire du fonds Dürrenmatt, et de l'Amicale des Anciens d'HPLM (Compagnie Générale de Navigation - Le Havre - Paris - Lyon - Méditerranée).

Cette exposition appelle une refonte (voir ci-encadré) car elle supporte mal le poids des ans ; pour la circonstance, elle a néanmoins permis de montrer à travers quelques exemples combien le Rhône fut un laboratoire pour l'Europe.

• **L'échec des chaudières carrées** des premiers bateaux à vapeur du Rhône, dangereuses et d'un rendement faible, **conduit Marc Seguin à mettre au point la chaudière tubulaire**, qu'il installe sur la première locomotive à vapeur (ligne Saint-Etienne – Andrézieux-Bouthéon, 1829). Cette innovation à portée internationale est reprise douze ans plus part pour passer des trains aux bateaux ;

• **en 1820, MM. Aitken et Steel déposent le brevet d'une « machine à expansion multiple »** conduisant, par un procédé de détente, à multiplier par 6 ou 8 le volume initial de vapeur injectée : le « turbo » avant l'heure !

C'est à Lyon, sur le remorqueur « Le Rhône » qu'à lieu l'essai, le 4 mars 1827. Malheureusement, le bateau explose et tue 28 personnes. On attribue à tort le drame à la machine car ce sont les chaudières qui ont explosé. La technique de l'expansion multiple est condamnée pour longtemps sur le Rhône, mais pas ailleurs en Europe : elle est reprise dès 1829 sur le Rhin et reviendra sur le Rhône en 1830.

• **1842 : les épis et digues dits « Girardon » avant M. Girardon.**



Les présidents Michel Raffin et Philippe Perrier

C'est à Sault-Brénaz en 1842 qu'un ingénieur, M. Goux, met au point la technique des épis plongeants et des digues submersibles pour améliorer la navigabilité. Il le propose à l'ingénieur en chef du Service Spécial du Rhône, qui ne partage pas l'idée ; elle est utilisée sur l'Elbe et le Danube et c'est 38 ans plus tard qu'un autre ingénieur en chef du service du Rhône, M. Jacquet, la retrouve et l'applique au Rhône. Elle sera perfectionnée et vulgarisée par son successeur, Henri Girardon lors du Congrès de La Haye en 1892. Elle permettra à de nombreux fleuves de surmonter la concurrence du rail.

• **Les toueurs à relais Lombard Gérin.**

Après les aménagements Girardon sous la III^{ème} République, les remorqueurs entrent en action avec une puissance de 650 à 800 CV (remorqueurs à une cheminée), qui ne leur permet cependant pas de franchir la section du tiers central du Bas-Rhône, plus rapide.

Y sont alors mis en service des toueurs à relais enroulant un câble de 15 km sur un tambour à partir d'un point d'ancrage. Ces engins utilisant le procédé Lombard-Gérin seront repris ailleurs en Europe et jamais égalés à leur époque.

Michel Raffin

PROJET D'EXPOSITION SUR LA NAVIGATION RHÔNE-SAÔNE

• **Un constat :**

L'exposition conjointe réalisée dans les années 90 sur la navigation à vapeur n'est plus présentable et est trop partielle .

• **Une ambition**

Une exposition permanente pour partie et modulable pour une autre, visant à éclairer le plus grand nombre sur une mise en perspective de la navigation Rhône Saône dans le temps .

• **Un projet**

Une co-construction par plusieurs partenaires intéressés à la promotion de la navigation Rhône Saône : Promofluvia, Alliance des Rhodaniens, et d'autres susceptibles de s'y joindre.

⇒ **Affaire à suivre !**

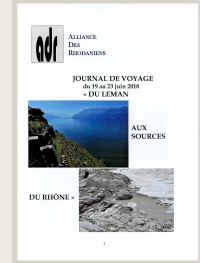
Le 20 octobre 2018, l'Alliance des Rhodaniens présentait le bilan de son voyage d'étude « Aux sources du Rhône », du 19 au 23 juin.

C'est un public de 60 personnes environ qui prit connaissance du remarquable film réalisé par Robert Lleo : 50 minutes pour revivre cinq jours entre Léman et glacier du Rhône à travers un mixage hors pair entre les prises de vue filmées par Edouard Roche et les apports photographiques de plusieurs participants.

Ce fut l'occasion également de présenter un Journal de voyage de 32 pages réalisé par Pierre Gras, journaliste, et illustré d'apports photographiques, le tout mis en page par Gilles Durel.

Ces deux documents figurent sur le site Internet de l'ADR.

Quelques extraits du Journal tentent d'en restituer la richesse.



Le vignoble de Lavaux



Dans le canton de Vaud, le paysage très vallonné du Lavaux s'impose au regard. Les parcelles viticoles couvrent une grande partie du territoire et dégringolent jusqu'au Lac, tout juste interrompues par la route et les voies de chemin de fer. Avec 40 km de vignoble et plus de dix mille terrasses aménagées depuis le X^{ème} siècle à l'initiative des Cisterciens, le paysage est spectaculaire : entre à-pics et corniche, le chemin virevolte à flanc de coteau, offrant une vue imprenable sur le Chablais, où le Rhône rejoint le Léman.

En réalité, les moines n'ont pas fait le travail seuls : cent vies ne leur auraient pas suffi ! En embauchant des tâcherons venus des deux Savoie, du Val d'Aoste ou du reste de l'Italie pour mener pendant des dizaines d'années les gigantesques travaux de terrassement nécessaires, ils ont réussi à mener à bien un travail de titans sur cette terre qualifiée de « Trois soleils », du fait de la chaleur émanant de la terre, des murs et du Lac par effet de réverbération.

Ce paysage viticole remarquable a été inscrit au Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO en 2007. Ce label est venu récompenser la continuité d'un paysage depuis dix siècles ; il inclut 14 villages réunissant 30 000 habitants et 830 hectares de paysage viticole où sont produits deux grands crus, le Dézaley et le Calamin, par quelque 160 vigneron.

Du fait du label UNESCO, ces vins jusqu'ici consommés sur place commencent à s'exporter (même en Suisse allemande, c'est dire...). Ils ont pour handicap des conditions d'exploitation et de récolte parmi les plus coûteuses au monde (tout est fait à la main, de l'entretien à la récolte) ; leur prix en CHF reste largement dissuasif : non connaisseurs s'abstenir ! Une information retient toutefois l'attention : l'épandage de produits chimiques par hélicoptère, qui interdit pour le moment la culture biologique, mais répond à des impératifs topographiques, selon les producteurs.

Le déclin magnifique du glacier du Rhône

Au milieu du XIX^{ème} siècle, il descendait quasiment jusqu'à la plaine : il a aujourd'hui perdu de son importance, mais pas de sa superbe.

Depuis le belvédère, une petite marche sur les bords du glacier effectuée d'un pas prudent permet d'accéder à une caverne creusée dans la glace, qui souligne sa fragilité : l'eau ruisselle partout et les gestionnaires de la grotte doivent en permanence protéger cette curiosité du soleil par des bâches isothermes pour en pérenniser l'accès aux visiteurs.

>>>



*Ci-dessus :
Le glacier autrefois.
À gauche :
Aujourd'hui, le glacier s'arrête au belvédère du haut.*



>>> Il est vrai que la langue glaciaire a perdu près d'un kilomètre et demi de sa longueur initiale et 50 mètres de largeur, pour ne plus mesurer que 8 km de long et couvrir moins de 17 km² actuellement.

En voyage dans les Alpes suisses à la fin de 1832, Alexandre Dumas ne peut que s'émouvoir devant la beauté magique des sources du « fleuve-roi » : « Enfin, au détour

d'un sentier, nous aperçûmes devant nous, remplissant tout l'espace compris entre le Grimsel et la Furka, le magnifique géant de glace, la tête posée sur la montagne, les pieds pendant dans la vallée, et laissant échapper, comme la sueur de ses flancs, trois ruisseaux qui, se réunissant à une certaine distance, prennent dès leur jonction le nom de Rhône. »

Brig (Brigue)

Cette ville de 13 000 habitants est parcourue par la Salina, rivière au régime tumultueux dégringolant de la montagne et provoquant régulièrement des inondations lorsqu'il ne fait pas assez froid pour transformer l'eau en neige ou en glace.

Les dernières crues dévastatrices avec une hausse de 1,80 m du niveau des eaux, ont eu lieu en 1993, provoquant la mort de deux personnes et près de 20 000 sinistrés dans la région.

Des aménagements importants ont eu lieu depuis, qui ont permis de canaliser le cours de la rivière dans la traversée de cette belle ville de facture alémanique dotée d'un centre historique intéressant. C'est là que se trouve le château de Stockalper, plus grand château privé de type baroque en Suisse, du nom d'un mécène fortuné, Kaspar Stockalper, surnommé « le roi du Simplon » en raison des



Stockalper

*En carton :
croquis de
Jean-Paul
Dumontier
(hors Journal)*

privileges qui lui avaient été accordés par les autorités dans trois domaines où il disposait d'un quasi-monopole : le sel, l'équipement des forces armées et le passage du Simplon, à une époque où le tunnel n'existait pas.

Une sortie mémorable à bord de La Vaudoise



Barque pontée à voiles latines, elle est construite en 1932 à l'initiative d'Eloi Giroud de Villeneuve, son premier propriétaire. C'est la dernière de ce type construite sur le Léman pour le transport de marchandises. Le chantier se trouvait à Bret-Locum, sur la rive française. L'équipe de la confrérie des Pirates d'Ouchy, dont notre ami François Coupry (*photo ci-contre*) est l'un des membres éminents, l'a fait entièrement rénover et adapter à la navigation moderne (la motorisation est désormais obligatoire) et a entrepris sa valorisation grâce à un équipage tournant aussi motivé que bénévole (plus d'une centaine d'équipiers).

Elle est munie du gréement classique des barques dites « de Meillerie », soit deux voiles latines et un foc. Elle a d'abord navigué jusqu'en 1948 sous le nom de « La Violette ».

Sept équipiers sont nécessaires à la manœuvre de cette superbe barque pontée que commande un « patron » secondé par un adjoint reconnaissables l'un et l'autre à leur couvre-chef et à leur sérénité en toute circonstance. Leur bateau est parfaitement entretenu et brille comme un sou neuf malgré la centaine de sorties qu'il effectue chaque année. C'est un grand plaisir d'y passer

quelques heures comme les voyageurs privilégiés que nous étions ont pu le faire, bénéficiant de toutes les explications sur l'histoire et l'actualité de ce beau bateau.



*Ci-dessus :
Voiles déployées.*

La Vaudoise - 23/06/2018

Et, en dépit des coups de canon traditionnellement tirés (à blanc...) devant le site du chantier naval où elle est née, cette barque pontée offre un espace très stable, convivial et pacifique où l'on se tient généralement debout et à pied sec. On peut même y déguster sans modération le verre de l'amitié sans tanguer, ... sauf par grand vent sur le Lac, bien entendu...

EXPLOITATION DES CARRIÈRES DU BUGÉY ET CIRCULATION DES MATÉRIAUX SUR LE HAUT-RHÔNE.

Le 24 mars dernier, l'ADR tenait son assemblée générale en mairie de Villebois (Ain) ; à l'issue de la session, Dominique Tritenne, président des Amis du Pays de la Pierre, fit un exposé sur l'exploitation des carrières du Bugéy et la circulation des matériaux depuis l'Antiquité romaine, suivi d'une visite de l'ancienne carrière. Constitué d'extraits du texte initial communiqué par D. Tritenne, le présent article fait suite à celui de l'édition précédente de l'Echo Rhodanien (n° 54, juillet 2018).

Lyon, Vienne, Genève, Aix-les-Bains, Chambéry et Annecy ont conservé de nombreux témoignages du bâti antique, le Bugéy et le Rhône offrant à la fois des matières premières et le moyen pour les transporter. La proximité entre des carrières et des navigateurs fluviaux y est en effet remarquable, peut-être même unique en Gaule Romaine.

De Seyssel à Sault-Brénaz, le sous-sol des montagnes du Bugéy bordées par le Haut-Rhône recèle de nombreuses qualités de roches calcaires, compactes et homogènes en gros bancs souvent horizontaux, qui se sont constituées par apport de couches successives de sédiments durant des centaines de milliers d'années. Les matériaux issus du Jurassique sont de teinte généralement grise ou couleur mastic, ceux du Crétacé sont le plus souvent ivoire à jaune. Les terrains qui les recouvrent ont compacté les couches de ce qui n'était alors qu'une boue, puis les ont réchauffées jusqu'à devenir de solides

pierres appelées *choin* en région lyonnaise et dans le Bugéy. Des millions d'années plus tard, les strates de cet énorme mille-feuilles furent découpées, plissées, tordues par la mise en place du massif des Alpes, et en-

taillées par les glaciers. Le Rhône mit à jour et finit de nettoyer les belles coupes de pierre du pays du Bugéy, qui lui doit sa réputation de réservoir de matières premières pour les métropoles de Lyon, Vienne et Genève et, dans une moindre mesure, des savoyardes Chambéry, Aix-les-Bains et Annecy.



Les Gallo-Romains révélèrent tous ces beaux matériaux ; les besoins pour la construction de Lugdunum et Vienna étaient énormes et nécessitèrent de mettre en place ce que l'on appellerait aujourd'hui une filière *pierre-transport*. Les dalles horizontales de pierres polies par le travail des glaciers firent l'objet d'une découpe en saignées et devinrent d'excellents blocs à construire après équarrissage (mise au carré), origine des mots « carrière », « carrier », « carreau » (plateforme de travail). Il fallait ensuite transporter les blocs extraits par voie d'eau : les carrières antiques se trouvent

toutes, en effet, en bordure du Rhône (Seyssel, Anglefort, La Balme, Fay, Cordon et Villebois). La puissante corporation des nautes du Rhône était chargée de convoier denrées et marchandises, dont la pierre nécessaire aux chantiers de construction en cours : villae en bordure du fleuve, vicus, ou bourgs ruraux, citae de Lyon, Vienne et Aoste.

Les témoignages de ces activités sont nombreux dans le Bugéy bordé par le fleuve, à commencer par Seyssel (Ain et Haute-Savoie) avec ses carrières, les plus hautes sur le Haut-Rhône français. La pierre blanche et tendre de Seyssel est exploitée

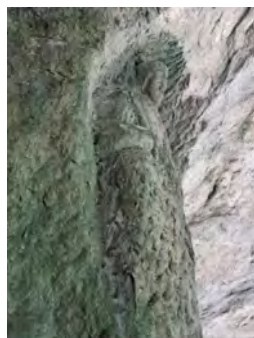


Illustrations :

Ci-dessus : Carrière de Seyssel-Surjoux.

Ci-dessous à droite : Sainte-Barbe sculptée dans la carrière de Seyssel-Surjoux.

Ci-dessous à gauche : Cippes funéraires issus de la carrière de Fay (Musée gallo-romain de Fourvière).



dans les grandes carrières souterraines de Franc lens (Haute-Savoie) et Surjoux (Ain) où les rives abruptes sont séparées de 80 mètres. Elle se différencie des autres calcaires (*choin*) par sa couleur blanche, une moindre dureté et une facilité de taille. La remontée jusqu'à Génissiat était difficile, et impossible au-delà à cause des pertes du Rhône.

Les nautes prenaient probablement les commandes de matériaux à Lyon et à Vienne,

puis, de retour à Seyssel, donnaient les instructions aux carriers.

Toute autre solution que fluviale était impossible avant le XIX^{ème} siècle, les carrières étant au pied de falaises inaccessibles à tout axe routier.

En descendant le fleuve, c'est à Angletfort, sur les flancs du Grand-Colombier, que fut exploité aux II^{ème} et III^{ème} siècles un calcaire de teinte blanchâtre à jaune, compact, dur à grain fin et fossilifère. Les carrières étaient encore exploitées du XIX^{ème} au début du XX^{ème} siècle et réactivées dans les années 80 à l'occasion des travaux de la C.N.R. Un projet d'exploitation validé par un arrêté préfectoral de 2017 va relancer l'activité pour une durée de 30 ans. Souhaitons qu'une partie de ce beau matériau soit réservée à une utilisation comme pierre ornementale.

Les sites de Fay (commune de Peyrieu) et de Gélignieux (commune de Murs-et-Gélignieux) sont voisins. Fay alimenta surtout la construction de Lugdunum et de Vienne ; toujours active aujourd'hui, elle produit des blocs d'enrochement et des granulats.



Sarcophage gallo-romain issu de la carrière d'Angletfort Musée de Fourvière).

Les nautes du Rhône étaient d'abord transporteurs par voie d'eau mais se chargeaient aussi du transport terrestre sur certaines portions qui imposaient des ruptures de charge. Personnalités honorées et reconnues, ils étaient principalement commerçants ; leur fonction jouissait de la redoutable mais enviée responsabilité du transport des impôts prélevés dans la région jusqu'à Rome.

Cordon est un site particulièrement intéressant ; une carrière y fut exploitée sous l'Antiquité au lieu-dit *Lapierre*, produisant une pierre marbrière très décorative, de teinte chaude, d'un jaune plus ou moins foncé, à pâte très fine et à cassure lisse caractéristique, de couleur complémentaire de celles précédemment décrites. La carrière fournit au XVII^{ème} siècle des colonnes pour la décoration d'édifices lyonnais.

Dans les années 1950, la société des Marbres Français à Brégnier-Cordon concassait cette roche pour fabriquer du granito vendu sous l'appellation de *Jaune de Lyon*, sa teinte rappelant celle des pierres dorées du Beaujolais. La société *Exploitation de Carrières, Scieries de Pierres et de Marbre*, hameau de Cordon, créée vers 1968-69, pour fabriquer des carreaux de revêtement de sol, employait une dizaine d'ouvriers marbriers portugais très qualifiés.

La navigation sur le Lot : symphonie inachevée ?



L'Alliance des Rhodaniens s'est associée à Inland Waterways International pour organiser son voyage d'étude du mardi 4 au dimanche 9 juin 2019 sur le Lot, dont la beauté est bien connue par ses méandres, les « cingles », surmontés de superbes falaises.

Le Lot avait été radié de la nomenclature des voies navigables en 1926. Nous pourrions cependant y naviguer : de nombreux tronçons ont été en effet réouverts à la navigation de plaisance depuis 25 ans grâce à l'action déterminée des acteurs locaux, aiguillonnés depuis 1969 par quelques bénévoles emmenés par un passionné que nous aurons le bonheur de rencontrer : Christian Bernad.

L'œuvre accomplie est spectaculaire, même si beaucoup reste à faire pour ne pas compromettre l'activité fluviale. La section de la Garonne qui assure la jonction

avec la Baïse et le Canal de Garonne vient d'être fermée en 2018 par suite de son envasement et des étiages de plus en plus longs et sévères, tandis que la navigabilité de la rivière Lot elle-même est interrompue en plusieurs points.

La continuité serait cependant indispensable pour renouer avec une pratique de navigation vécue durant des siècles dans toute la vallée et admirablement contée par un autre passionné que nous aurons le plaisir de rencontrer : Pierre Poujol. Auteur de nombreux ouvrages sur le Lot, son livre « *Bateliers du Lot* » édité en 2015 aux Editions du

Rouergue nous plonge dans un univers où « tout le monde était lié de près ou de loin à la navigation ». Présentons ici quelques éléments.

A l'amont du confluent Truyère/Lot à Entraygues, la rivière a conservé son nom occitan : l'Olt. Elle n'y était pas navigable mais flottable pour partie. Le régime torrentiel des cours d'eau de ce versant occidental du Massif Central apporte à l'aval la fougue de ses crues : jusqu'à 14 m à Entraygues, 10 m à Cahors, 15 m à Villeneuve.

A l'aval d'Entraygues, la navigation est attestée depuis l'Antiquité : Strabon et Pline citent le transport du lin servant à fabriquer les voiles.

On considérait jadis trois sections sur le Lot navigable :

- **C'est l'aval de Cahors** qui fut longtemps privilégié, l'amont étant considéré comme « pays perdu ». La rivière fut très utilisée sur ses 145 km de la « Basse vallée » depuis le confluent avec la Garonne à Aiguillon jusqu'à Cahors. La Garonne était plus régulièrement navigable qu'aujourd'hui sur les 100 km qui séparent le confluent de Bordeaux. Les marchands de Cahors prirent en fait une importance considérable au Moyen-Âge, à l'échelle européenne. Les évêques de Cahors, dont sera issu un pape, puis les rois d'Angleterre longtemps présents sur l'essentiel de l'Ouest de la France, puis plus tard Colbert intervinrent pour améliorer la navigabilité du Lot.

- **La section intermédiaire**, sur 140 km entre Cahors et Livinhac/Bouquies, était dénommée la « haute vallée ». Le trafic y fut dopé considérablement par la Révolution industrielle sur la houille certes exploitée de façon artisanale dès le Moyen Age mais passée à la grande industrie sidérurgique dans la zone de Decazeville. Il n'en demeure aujourd'hui que le souvenir.



Chemin de halage à Bouzies

- **La section amont** sur 40 km entre Livinhac et Entraygues était celle de la « montagne », dangereuse par ses rapides : on y qualifiait les mariniers de fous, les *calucs*. La richesse en bois des versants

alentour, y compris dans la vallée de la Truyère, y favorisa deux fabrications :

- les *merrains* de chêne ou de châtaigniers, douelles nécessaires aux barriques des vins de Bordeaux tant favorisés par les Anglais après leur perte de La Rochelle. Des bateaux de 15 m, les *macalets*, descendaient des lots de 20 à 30 t, surtout avant la crise du phylloxéra.



Ecluse et barrage d'Aiguillon

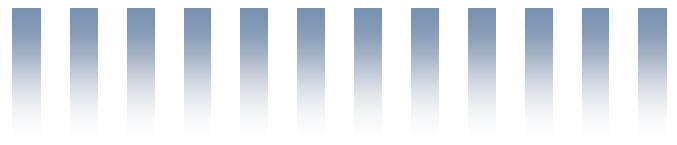
- les chantiers de bateaux de toute taille, de la nau de 7 m à la sapine de 30 m, en passant par la gabarre de 12 m ou le macalet de 15 m.

Vers 1850, le trafic fluvial du Lot était « tiré » par celui du charbon qui motiva l'aménagement de 45 écluses et de 3 canaux souterrains pour recouper des méandres. Les eaux « marchandes » jusqu'alors limitées à 70-80 jours en hiver passèrent à 130-140 jours, voire 250 jours à mi-charge.

C'est ainsi qu'a pu être créée une « ligne » de bateaux de houille descendant le Lot. On descendait aussi farines, blés, bois, fromages de Cantal, tuiles, ... et on remontait vins, sucres, épicerie, et le célèbre stockfish, morue séchée réhydratée, en étant tractés derrière le bateau. La plupart des villages bénéficiaient de cette activité fluviale.

Mais le chemin de fer allait bientôt compromettre cette dynamique. Dès 1891, les grandes sapines de charbon disparaissaient. Trente ans plus tard, tous les autres bateaux de commerce avaient disparu à leur tour. Une très grande crue a sonné le glas de la navigation sur le Lot, laissant le chemin de fer « seul maître à bord » pour écouler les trafics, même si son règne devait finalement être beaucoup plus court que celui des bateliers.

Michel Raffin



PROGRAMME DES ACTIVITÉS

A vos agendas !

- ⇒ **Samedi 6 avril 2019, de 9 heures 30 à 16 heures 30** : assemblée générale à Caderousse (Vaucluse).
Déjeuner sur place. Contes sur le Rhône. Visite à pied du village et des bords du Rhône.
Programme définitif à venir en février.
- ⇒ **Du mardi 4 au dimanche 9 juin 2019** : Voyage d'études sur le LOT, avec IWI (Inland Waterways International). **COMPLET.**
- ⇒ **Samedi 23 novembre 2019**
Dans le cadre du centenaire du Musée des Mariniers du Rhône, **colloque organisé conjointement par les Amis du Musée, la commune de Serrières et l'Alliance des Rhodaniens** sur le thème de la navigation rhodanienne de 1820 à 1970.
Participation de MM. Bernard Lesueur et Louis Bonnamour.

Adhésions

Individuels :	35 €
Couples :	55 €
Associations et collectivités locales de moins de 2000 habitants :	60 €
Collectivités locales ou groupements de communes de plus de 2000 habitants :	100 €
PME, chambres consulaires :	100 €
Grandes entreprises :	300 €

Le bulletin d'adhésion 2019 est joint au présent envoi.

Conseil d'administration

Président : Michel Raffin

Vice-présidentes : Marie-Noëlle Lesné, Hélène de Morsier.

Trésorier : Patrick Blondet.

Secrétaire général : Edouard Roche.

Secrétaire général adjoint : Pascal Daniélan.

Administrateurs :

Georges Blanc, Daniel Breysse, Jacques Caron, Louis Carpin, Annie Durand, Gilles Durel, Bernard Fabry, Geneviève Gandy, René Laborderie, Robert Liéo, Guy Madelaine, Gilbert Mergoud, Eliane Pacalet, Michel Villemin.

Contacts

Siège :

Alliance des Rhodaniens

1 bis rue de Dole - 69007 Lyon

Téléphone : 06 23 74 40 08

Courriel : contact@alliance-des-rhodaniens.com

Site Internet : alliance-des-rhodaniens.com

Section Lémanique :

Hélène de Morsier – 12 rue du Perron – CH 1204 Genève

tél. 00 41 22 311 71 43 / 00 41 21 824 11 77

Section Haut – Rhône :

Patrick Blondet – 74910 Bassy — tél. 04 50 56 21 99

Section Gard – Vaucluse – Pays d'Arles : Marie-Noëlle Lesné – 13 boulevard Salvador Allende 13200 Arles, tél. 06 07 50 55 17