

L'Eau à Lyon L'Eau à Lyon et la pompe de Cornouailles

■ Intervention de Jacques-Edouard MOUNIER, PROMOFLUVIA

Histoire de la flotte rhodanienne, des trésors d'ingéniosité au service de l'économie régionale

Rencontre du jeudi 2 avril 2009

Jacques-Edouard MOUNIER présente l'association **PROMOFLUVIA** qui affiche aujourd'hui 25 ans d'existence.

Sa vocation est la promotion de la voie d'eau dans son environnement, qu'elle soit touristique ou industrielle. Elle est composée uniquement de bénévoles et compte environ 200 adhérents (particuliers, mairies, institutions, industriels de l'axe Grand Rhône).

Elle participe à des études spécifiques, est l'intermédiaire modérateur dans le cadre de l'aménagement de la rive gauche du Rhône.

Particularité : Elle est organisme agréé pour la formation "Attestation Spéciale Passager". À ce titre, elle a formé 150 stagiaires en 2008 et plus de 1000 personnes depuis l'origine.

Diverses publications sont en ligne sur leur site www.promofluvia.com

Jacques-Edouard MOUNIER montre à quel point l'économie a été dominatrice sur l'évolution du Rhône.

Les **particularités du Rhône** avant grands travaux sont principalement son débit qui peut atteindre 20 km/h dans certaines gorges. Il est fougueux, présente l'une des plus fortes pentes d'Europe et des zones très basses à l'étiage, pas plus de 50 cm parfois. Les crues sont soudaines et le vent violent. Il n'y a pas de bassin de régulation.

Les nautes sont les bateliers et mariniers de l'époque gallo-romaine. Ils sont riches parce que métier est risqué. En témoignent certaines villas cossues de Vienne.

Le **halage** humain perdure jusqu'aux environs de 1475. Au XIII^{ème} siècle, pas moins de 1000 hommes sont nécessaires pour tirer un convoi de 400 tonnes. L'homme a été moins cher que l'animal jusqu'à la fin de l'esclavage, la peste et l'invention du collier à cheval ! Un cheval travaillait à l'origine comme trois hommes. La sélection l'a amené à remplacer six hommes.

Après 1500, on trouve sur le Rhône 200 à 300 chevaux et environ 700 personnes en charge de 5 ou 6 bateaux. Ce sont de véritables villages comprenant cuisiniers, palefreniers qui se déplacent sur 70 km en moyenne. En outre, ils possédaient leur propre police.

10 000 bateaux étaient recensés entre Genève et Arles : 3000 en descente et 700 à la remonte. Compte tenu de leur durée de vie, il fallait en fabriquer 3000 par an. Il existait une grande activité de chantier vers Seyselles.

Le flottage des bois sera pratiqué jusqu'au XX^{ème} siècle. L'embarcation est munie d'un gouvernail à l'arrière et d'un à l'avant pour affronter la descente.

Les **bacs à traille** servent à passer d'une rive à l'autre. Le Rhône est alors une véritable colonne vertébrale autour de laquelle s'organise le commerce du sel ou des légumes. Il existait de nombreux lieux d'échange florissants tels que la foire de Beaucaire.

L'ingénieur Seguin a l'idée vers 1830 du pont "fil de fer" payant qui connut un grand développement. Le premier est construit entre Tain et Tournon. D'autres suivront à Annonay, Andance, Pelussin.

La **vapeur** sur le Rhône est à l'origine du génie fluvial européen. Elle apporte la puissance nécessaire pour le remonter. Néanmoins, l'explosion de la machine de Seguin en 1827 tuant 28 personnes arrête son développement. Les inventions vont bon train et les bateaux à fond plat pouvant répondre aux exigences du fleuve seront progressivement remplacés par les bateaux à forme qui apparaîtront avec la canalisation du Rhône. Notons l'invention autour de 1840 des bateaux "crabe", "aiguille" (plus le bateau est long, plus il va vite), des roues à grappin...

En 1856, on déplore une double catastrophe pour la navigation. Une crue exceptionnelle au mois de mai/juin et l'ouverture de PLM qui provoque la fin du halage. En vingt ans, il y a dix fois moins de bateaux en activité.

En 1912, un remorqueur de 2000 chevaux est capable de remonter d'Arles à Lyon un convoi de trois ou quatre péniches pour faire concurrence aux chemins de fer. Le transport de passager débute en compagnie des marchandises. Il n'y avait pas de péage pour les passagers mais pour les marchandises au profit du Prince de Monaco.

Il a fallu améliorer la navigation du Rhône. Les épis Girardon n'étaient plus suffisants. La question de son aménagement a été à l'origine de la **création de la CNR** en 1933 autour de trois objectifs :

- ✧ Production d'hydroélectricité
- ✧ Améliorer la navigation
- ✧ Irrigation et autres usages agricoles

La première écluse est construite à Donzère en 1952. Le bateau dénommé Mistral a été construit pour pouvoir la passer et dépasser les 20km/h requis pour contrer le fleuve. Les bateaux à aube ne pouvaient la passer.

1980 voit l'inauguration du barrage de Reventin-Vaugris et signe la fin de l'aménagement du Rhône.

PROMOFLUVIA compare qu'un bateau est l'équivalent de 3 trains ou 200 camions.

À charge égale, le bateau pollue trois fois moins que le train et dix à vingt fois que le camion. La navigation fluviale apporte une économie de coût et de pollution. Aujourd'hui, il n'y a plus de remorqueurs mais des pousseurs, économiquement plus intéressants.

Le tourisme fluvial sur le Rhône compte 14 bateaux passagers dont 90% sont allemands et américains. Seul CroisiEurope est français.

Jacques-Edouard MOUNIER fait remarquer que c'est bien l'économie qui a poussé à l'évolution de la navigation du Rhône. Décision politique a été prise en 1995 pour le développement du rail au détriment de la voie d'eau. Aujourd'hui, l'étude inverse n'est pas abandonnée.

La petite histoire !

À Condrieu, le croisement des bateaux montants et descendants était terriblement périlleux du fait du manque de visibilité. Le Rhône présente à cet endroit une courbe très importante. De la colline, un homme était missionné pour indiquer à l'aide d'un drapeau la présence des deux bateaux et ainsi régler la priorité de passage. La mission devant sans doute donner soif de vin devant toute cette eau, l'homme oubliait de retirer le drapeau qui était finalement installé en permanence. Le système n'a donc jamais bien fonctionné...

Poursuivre ?

Site de l'association PROMOFLUVIA
Article Bac à traile
Site de la CNR

www.promofluvia.com
<http://www.fleuverhone.com/bacs.html>
www.cnr.tm.fr