# En complément des articles parus dans le n°151 des Cahiers de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent on trouvera dans les pages qui suivent :

### Le Rhône source de revenus pour les riverains, Colette VERON

L'article de Colette Véron paru dans le numéro 151 des Cahiers de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent présente sous le titre « Les rentiers du Rhône », l'exploitation, l'entretien et la conquête de nouvelles terres particulièrement sur les îles du fleuve.

Cet article est ici complété par deux autres aspects :

- « Les Pontonniers » ou exploitants des ports de Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Le Teil,
- « Les Moulins sur le Rhône », moulins reliés aux berges et mus par le fleuve lui-même.

### Un moulin particulier, Yvonne LECLERE

Un moulin sur le fleuve, moulin à chaux et ses démêlés avec l'administration

### A Rochemaure du bac aux ponts, des ponts à la passerelle himalayenne, Yvonne LECLERE

Du bac avant à la Révolution à la passerelle Himayenne de la Via Rhôna

### Grande et petite histoire du Canal Rhin-Rhône, Guy CHAUDANSON

Un canal à l'histoire tourmentée, à l'avenir à écrire

### Un document exceptionnel

La Carte topographique du Cours du Rhône de Lyon à la mer dressée par Laurent Dignoscyo, géographe avec indications des digues en date de 1856

### **II - Les pontonniers**

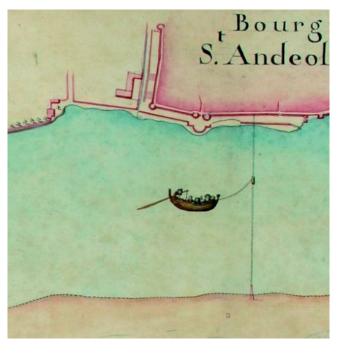
Au Moyen Age le mot « portus » désigne sur un cours d'eau le passage et le droit qui y est attaché comme le navire qui y est utilisé ; autour de 1500 le langage commun use indifféremment de « port » pour désigner le passage ou le débarcadère. Le terme peut désigner jusqu'à la fin du siècle un aménagement de berge ou un moyen de transport (bac ou barque) mais aussi le passage et le droit d'organiser ce passage (1). Sur les fleuves navigables le droit de port est un droit régalien concédé sur une partie du fleuve, le détroit du port. On appelle pontonniers les exploitants du port. La traversée du fleuve peut se faire à rame ou avec un bac à traille (2).

Dans le Bas-Vivarais le port de Viviers est le plus ancien, mentionné depuis le X° siècle. C'est aussi le plus important au Moyen Age. Le port du Teil au nord est plus modeste, tout comme au sud celui de Bourg-Saint-Andéol sans grand débouché vers l'intérieur des terres (3). Pourtant au fil des siècles celui-ci prend une importance croissante non pas pour la traversée du fleuve, toujours bien utile aux insulaires, mais par le commerce qui s'y fait et pour « le grand nombre de bateaux qui y abordent comme étant le point où se consomment le plus de grains de Lyon à Avignon » (4). Un « estat des droits de passage » établi en 1716 mentionne d'ailleurs pour le rentier du port de Viviers un fermage de 100 livres, pour celui du Bourg de 1 100 livres (5).

### Le port de Viviers

Le port de Viviers est un port important pour la traversée du Rhône et en particulier pour les habitants de la ville qui souvent détiennent des biens au-delà du fleuve. Il est aussi très utilisé pour le déplacement des troupeaux d'une rive à l'autre. En 1419 le port est l'objet d'une transaction « entre les syndics et Vincent Eshandolas portant entre autres clauses que les habitants de Viviers ne payeront qu'un denier par tête au port du Rhône. Au cas où le propriétaire ne tiendra pas assez de bateaux pour le passage, après une seule réquisition, le syndic et les simples particuliers pourront prendre le port en leur nom propre, passer et repasser qui bon leur semblera et recevoir des émoluments sans être tenus d'en répondre aux propriétaires. Les propriétaires de port sont obligés de passer et repasser en tout temps et à toute heure les habitants de Viviers

et à cette fin de tenir des bateaux en nombre suffisant, moyennant les salaires suivants : pour chaque habitant de Viviers, les serviteurs et domestiques, un denier par personne ; pour une trentaine de brebis dix deniers ; pour chaque pourceau un denier, rien pour les petits ;



Le bac à traille de Bourg-Saint-Andéol en 1785, détail (AD07 C 147)

pour chaque bœuf de labourage et chaque vache trois deniers; pour chaque salmée de blé un denier. Les habitants de Viviers, possessionnés au-delà du Rhône auront la faculté de s'abonner pour un setier de blé pris à l'aire. Les syndics et autres mandataires passant au nombre de six ne payeront rien » (6).

Le port de Viviers a été déplacé au fil des siècles, la présence d'atterrissements mouvants dans le fleuve demande une adaptation constante à la topographie du fleuve. Pour Franck Bréchon, en 1110 « on peut penser que le port, ou tout au moins une partie de ce dernier, se trouve au nord-est de Viviers, à l'aplomb du château vieux, non loin de l'actuel port de plaisance ». En 1226 il est plus au sud, proche du château neuf (7). En 1471 le port est dit « vetus », il y a donc un port vieux et

<sup>1.</sup> Rossiaud Jacques, Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve (1300-1550), Grenoble, Centre Alpin et Rhodanien d'Ethnologie, Documents d'ethnologie régionale, n°23, 2002, t. 2.

<sup>2.</sup> Pour les détails concernant les bacs à traille cf. Pierre Ladet, « La vallée du Rhône haut lieu des échanges au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahier de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent* n°74, 2002, pp. 47-58.

<sup>3.</sup> Bréchon Franck, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450)*. Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2000.

<sup>4.</sup> AM Bourg-Saint-Andéol BB 38.

<sup>5.</sup> Pierre Ladet, Cahier de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent n°74, 2002.

<sup>6.</sup> AM Viviers AA3, n°3.

<sup>7.</sup> AM Viviers AA1, n°7.

un port neuf que Jacques Rossiaud localise au sud de Viviers à Touchelaze, site peu favorable avec ses îles et rapides du fleuve, là même où il est évoqué au XVIIIe siècle. En 1706 les rentiers du port s'engagent à tenir le port « à l'endroit le plus convenable au public », aucun emplacement ne lui semble donc affecté. D'ailleurs il est prévu une clause au cas où « l'innondation vint à emporter le terrain ou l'abri de la traille ». L'arrentement est passé à un habitant du Teil qui dit habiter chez un habitant de Viviers, condition peut-être pour devenir rentier du port. Il porte sur « le port du Rosne de la présente ville de Viviers, appartenant auxdits sieurs Delhostel et Faure par indivis pour passer et repasser les habitants et autres personnes étrangères avec leur bétail et tout ce qui voudront passer et repasser tant deça que dela la rivière du Rosne pendant le temps et terme de quatre années qui commenceront le 15 septembre prochain et semblable jour finiront, lesdites quatre années complètes et révolues, pour le prix et somme de 110 L pour chacune desdites quatre années ». Les propriétaires du port « sont tenus de faire mettre à leurs frais et despans en bon et deubt estat ledit port de tous leurs attelages nécessaires à l'endroit le plus convenable au public, soit cabrier trailhes batteaux et tous autres attraits nécessaires entre sis et ledit jour quinze septembre prochain desquels en sera fait une estimation et évaluation par expert dont lesdites parties conviendront ».

Le rentier « à la fin des quatre années... sera tenu laisser auxdits sieurs propriétaires ledit port fourni de tous ses attelages de la même manière et au mesme estat que lui seront baillés et pour cest effect sera fait par expert une estimation d'iceux et en cas que lesdits attelages se trouveraient de moindre prix que ceux de la première estimation ledit rantier sera tenu payer le surplus auxdits propriétaires et par mesme moyen lesdits propriétaires audit rantier si iceux se trouvaient de plus que le prix de la première estimation ». Il sera aussi « tenu comme a promis de passer et repasser toutes les personnes qui le requeront du soleil à l'autre afin que le public soit servi le mieux que sera possible, comme aussy sera tenu de passer et repasser lesdits propriétaires et ceux de leurs familles gratis et franc ». Il prend « l'arrentement à tous ses périls risques et fortunes cas opinés et non inopinés si des orages, inondations d'eaux et tout autre inconvénient accident que pourraient arriver sans espoirs d'avoir aucun rabais ni défalcation du susdit prix et somme de cent dix livres sans lequel pacte lesdits propriétaires n'auraient passés le présent arrantement à sy vil prix a quoi ledit rantier a consenti excepté qu'en cas que l'inondation vint à emporter le terrain ou l'abri de la traille...les trailhe batteaux et généralement tous lesdit attelages du port, en ce cas lesdits propriétaires seront de la moitié de la part dudit rantier ensemble en cas qu'il manque d'exécution a quoi se trouve obligé par le présent arrentement, icelui sera mis à la folle enchère et à ses frais et dépens...» (8).

Comme pour beaucoup de revenus du fleuve l'indivision est souvent la règle. Elle permet de limiter les risques liés aux excès du fleuve, aux intempéries ou aux guerres.

En 1728 Antoine Nyboyer batelier et P. Valette aussi batelier « demeurant depuis quelques temps en cette ville de Viviers lesquels ont cédé et cèdent par ces présentes leur portion de la ferme du port de Viviers passée en leur faveur devant Me Bouvier notaire, scavoir ledit Nyboyer la moitié de sa portion de ladite ferme du port à Jean Nyboyer son fils comportionnaire à ladite ferme ici présent et acceptant et l'autre moitié à Jean Gabert fils dudit Viviers ici présent et acceptant autorisé par Jean Gabert son père et ledit Valette a de même cédé audit Jean Gabert autorisé comme dessus son tiers à ladite ferme en sorte que lesdits Nyboyer et Valette auront chacun la moitié de ladite ferme au moyen de ce que chacun seront obligés de payer à compter du jour de demain pendant le temps de ladite ferme la somme de 112 livres toutes les années aux termes mentionnés dans le contrat d'afferme... et outre ce iceux s'obligent de payer pour une fois seulement pour la valeur des attraits à eux remis par lesdits Nyboyer et Valette la somme de 120 livres. Aussi s'oblige de partager la perte et le profit provenant du port et des attraits qui seront en commun entre eux deux » (9).

En 1734 le prix du port et droit de bac est passé à 115 livres et le rentier doit fournir 5 livres de poissons fins à la communauté du monastère Saint-Dominique à Viviers propriétaire par indivis du port avec Jacques Faure. Il doit aussi « passer et repasser tant ledit Faure, sa famille et domestiques que ceux des Dames religieuses, de même que Monseigneur l'évêque et ses gens conformément aux reconnaissances sans payer aucun droit » (10).

En 1738 on peut penser que le port de Viviers est localisé sur l'île de Touchelaze, peut-être sous la forme d'un simple bateau, face au port du Robinet établi sur la rive droite du fleuve. Un arrentement par l'évêque de Viviers des revenus des terres des principautés de Donzère et Chateauneuf précise en effet que « 300 quintaux de foins seront mis en botes aux frais dudit fermier et portés à Roubinet pour y être embarquées... et 100 barraux de vin aussi chaque année... que ledit fermier fera aussi porter à Roubinet à ses frais ». Le vin doit ensuite être porté en la cave de l'évêque (11).

Le port sur l'île de Touchelaze est clairement mentionné au début du XIX<sup>e</sup> siècle sur le cadastre napoléonien par la mention d'un bac à traille.

<sup>8.</sup> AD07 2E 9993 fol. 222v.

<sup>9.</sup> AD07 2 E 8031 fol. 224.

<sup>10.</sup> AD07 2 E 8034 fol. 244v.

<sup>11.</sup> AD07 2 E 8033 fol. 13v.

### Le port de Bourg-Saint-Andéol

Les rentiers des droits de port de Viviers bénéficient au XVIII<sup>e</sup> siècle de revenus modestes. Le port du Bourg est alors plus important par le trafic des marchandises qui complète celui plus modeste de la simple traversée du fleuve en direction des îles ou de la rive opposée du fleuve. Henri Courteault signale qu'en 1458 le port est utilisé par les Auvergnats transportant du cheptel bovin jusqu'en Provence, la traversée de l'un d'eux donnant lieu à litige au sujet de 12 sols et 9 deniers de droit de pontonnage (12) (AN 3AP, ancienne cote 7H, fol. 82).

L'inventaire des actes de la maison commune de la ville du Bourg en 1587 mentionne deux ports, celui du Bourg arrenté pour douze ou quinze jours, celui du Chanabier en amont de la ville qui l'est pour six ans (13).

A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle Jean de Lhostel, évêque de Viviers, confirme les privilèges et libertés de la ville du Bourg concédées par ses prédécesseurs dont « celui de faire un port et passage pour le Rhône par le meilleur moyen que faire se pourra » et l'exemption de tout droit de péage (14). Les revenus du port de Bourg-Saint-Andéol au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle sont détaillés dans un arrentement passé par les consuls des « biens et propriétés communes de ladite ville en communauté consistant en bois, port et passage du Rhône, plusieurs îles, terre de l'île du Chanabier appelée terre du port » pour huit années à Jacques Cordery marchand voiturier de la ville. L'acte de 1647 détaille les conditions de l'arrentement du port imposées au rentier : « Le passage du port du Rhône sera joui pendant les 8 années à rame et non à traille, il sera tenu de tenir au port le matériel nécessaire pour le trajet de toute chose à ses frais et dépens avec les hommes nécessaires et capables pour le service dudit port et sera payé audit rentier pour chaque habitant de la ville, métayers, valets, servantes et travailleurs toutes les fois qu'elles passeront trois deniers par tête sans que ledit rentier puisse prétendre aucun droit sur les corbeilles, paniers et barals que lesdits habitants, valets, servantes ou métayers porteront au dos ou à la tête. Sera aussi payé audit rentier par les habitants pour chaque sac de blé, froment, seigle, orge, avoine, millet ou graine de chanvre et légumes qu'elle feront passer audit port, trois deniers à la charge que le fermier ou ceux qu'il emploiera pour le service du port entreront et sortiront les sacs de leur bateau, pour chaque sac feuille de mûrier entré et sorti du bateau deux deniers, pour chaque charge de bois, de mulet, jument ou autre bétail à dos six deniers et pour la bête la même somme et sera tenu ledit rentier fournir annuellement pour le service du port et passage, deux beaussant, deux... et un barquet avec les hommes et équipages nécessaires pour passer et repasser lesdits habitants qui payeront audit rentier pour chaque jour-

née de beaussant vint sols, pour chaque journée de... seize sols et pour chaque journée de barquet dix sols et à la saison de vendanges sera tenu ledit rentier fournir audit port par-dessus le susdit nombre de bateaux deux autres beaussants, deux autres..., et un autre barquet, desquels lesdits habitants seront tenus se servir pour le trajet de la vendange, et au cas où lesdits bateaux ne suffiraient pas à cet effet il sera permis aux habitants en prendre ailleurs sans payer les droits de port audit rentier. Bien entendu aussi que par préférence les habitants se serviront des bateaux du rentier s'il y en a qui ne soient employés, et au cas où il y en aurait sans emploi et que néanmoins les habitants ne s'en voudraient servir et en prendre d'autres que ceux du rentier, ils seront tenus lui payer les droits de port et passage...comme aussi payeront lesdits habitants pour chaque tonneau entré ou sorti du bateau par ledit rentier ou ses serviteurs six deniers, pour chaque muids de chaux à la susdite condition cinq sols, pour chaque bœuf ou vache six deniers, pour chaque pourceau six deniers à la condition d'entrer ou sortir et à la même condition pour chaque trentaine de chèvres ou brebis cinq sols. Chaque étranger payera audit rentier pour le passage du Rhône un sol étant à pied et à cheval deux sols. Pour chaque mulet ou autres animaux étrangers deux sols non chargés un sol... pour chaque charge de blé grains et marchandise un sol. Dès lors qu'il fera mauvais temps orageux et vent impétueux, ou que la rivière du Rhône sera grosse et aboutissant à la tour de Constance, lesdits habitants et étrangers seront tenus payer audit rentier le double du prix ci-dessus exprimé pour ledit port et passage à condition aussi que lorsqu'il y aura six personnes qui voudront passer et repasser ladite rivière ledit rentier sera tenu les faire passer et repasser au juste prix, même un seul en payant pour six. Et ne sera loisible aux habitants ni étrangers se faire passer ladite rivière par autres bateaux que ceux du rentier qu'en payant les droits à icelui... Sera expressément convenu que ledit rentier sera tenu faire passer la rivière du Rhone à Mgr l'évêque et comte de Viviers, ceux de sa suite officiers et domestiques et leurs chevaux sans pouvoir exiger aucun droit; non plus des gens de guerre, les chevaux et équipages qui auront ordre du roi ou du gouverneur de la province de passer audit port ni de ceux qui feront des processions tant habitants qu'étrangers et leur suite pendant le temps de ladite ferme » (15).

Les conditions faites aux habitants de la ville sontelles insuffisantes pour le rentier du port : entre 1668 et 1673 « on délibère de contraindre par toutes voies et moyens les rentiers du port de Rhône à servir les habitants ce à quoi ils ne s'appliquent guère et de requérir au besoin les bateaux pour faire passer les habitants d'une rive à l'autre et aux dépens desdits rentiers » (16).

<sup>12.</sup> Courteault Henri, Histoire du Bourg-Saint-Andéol, Paris, Res Universis, 1991, 285 pages.

<sup>13.</sup> AM Bourg-Saint-Andéol II3 fol. 116.

<sup>14.</sup> AM Bourg-Saint-Andéol AA2.

<sup>15.</sup> AD07 2 E 16261 fol. 85.

<sup>16.</sup> AM Bourg-Saint-Andéol BB 29 p. 172.

### Le port du Teil

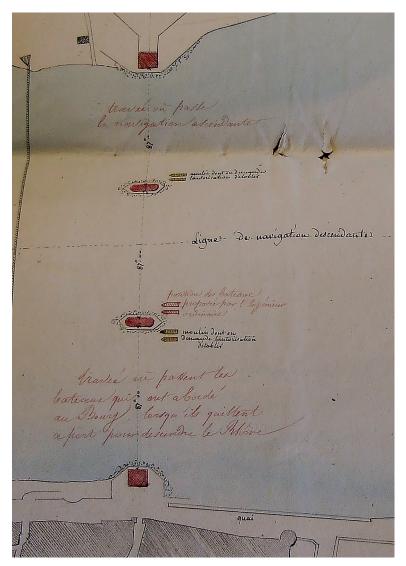
Au Teil, le port, de moindre importance, est le plus souvent arrenté avec le péage sur le fleuve. En 1698 les fermiers de la seigneurie du Teil arrentent pour cinq ans à Jean Seret et Jacques Perche de Frayol « ledit port péages appartenant au seigneur ou Dame du Teil » pour la somme de 420 livres et 371 livres d'arrièrages « y compris l'équipage dudit port... pour bateau et trailles » (17). Jean Seret et Jacques Perche doivent déduire ces sommes des revenus qu'ils escomptent tirer de leur arrentement.

En 1703 un albergement de terres labourables à Jean Dumas travailleur de terre du Teil, dans l' « isle appelée de love blanc » précise la nature d'une partie des revenus du fermier du port : « sera tenu ledit Dumas de payer annuellement au fermier du port à bateau sur le Rosne appartenant à ladite dame la quarantième partie des grains qu'il percevra audit fonds qui lui ont esté ci-dessus bailhés et ce annuellement suivant l'usage à chaque récolte que le rentier ira prendre sur les lieux en l'advertissant deubment et moyennant le fermier du port, sera aussi tenu et s'oblige de passer et repasser audit port gratis et sans payer autre chose ledit Dumas et ses ouvriers et bestiaux pour travailler cultiver les fonds toutes les fois qu'il sera nécessaire » (18). La condition est généralisée à tous les albergements, nombreux cette année-là, de lots de terres sur la Grande Ile. Le trafic au port du Teil par la suite subit-il un ralentissement? En 1710 l'arrentement du

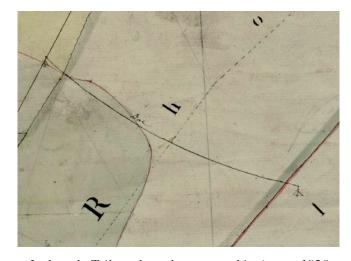
port et péage par terre et par eau du Teil est fait pour une somme inférieure à celle de 1698 soit 330 livres annuelles (19).

La construction des ponts sur le Rhône va entraîner la disparition progressive des bacs à traille. La carte de Grandvoinet représente en 1781 le port de Bourg-Saint-Andéol et son bateau. En 1829 un pont suspendu est en cours de construction en aval de la traille qui n'est pas représentée sur les plans cadastraux napoléoniens. Le pont à péage, financé par des adjudicataires, est ouvert au public en 1830.

Les ports de Viviers et du Teil, de moindre importance, ne sont pas représentés sur la carte de Grandvoinet. Quelques années plus tard ils figurent pourtant sur les plans cadastraux napoléoniens. Les ponts y sont en effet de construction postérieure à celle du pont de Bourg en raison de la faiblesse du trafic et du moindre revenu attendu. Celui du Teil sera ouvert au public en 1843, celui du Viviers en 1847.



Projet de pont et traille de Bourg-Saint-Andéol en 1829



Le bac du Teil sur le cadastre napoléonien en 1820 (AD07 3 P 2730 section D)

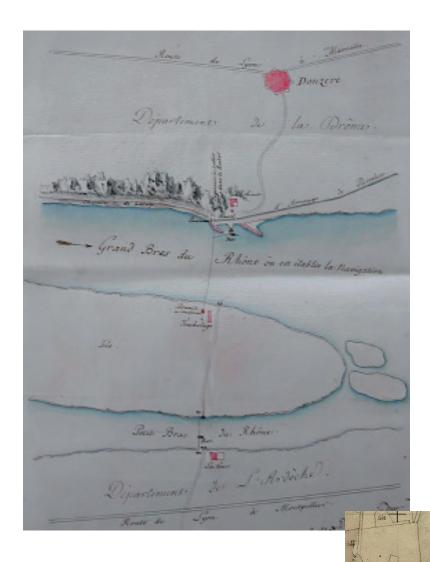
<sup>17.</sup> AD07 2 E 8153 fol. 24v.

<sup>18.</sup> AD07 2 E 8024 fol. 105.

<sup>19.</sup> AD07 2 E 8156 fol. 126.

A Viviers le bac à traille au sud sur l'île de Touchelaze face au port du Robinet existe depuis 1807 au moins. Le pont du Robinet est mis en service en 1847. C'est comme les autres un pont suspendu, à péage, la traversée du Rhône se fait au bénéfice des adjudicataires. En 1851 le bac est supprimé puis remis en service en 1856 le pont ayant été emporté par une crue.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle quelques bacs subsistent sur le Rhône mais leurs jours sont comptés : les ponts suspendus se multiplient peu à peu sur le fleuve, construits pas des adjudicataires qui comptent sur les péages auxquels est toujours soumise la traversée pour faire du franchissement du fleuve une nouvelle source de revenus.



Bac à traille du Robinet et de Touchelaze « Plan figuré servant à faire connoitre l'Emplacement [...] des Bacs à Traille à établir [au Port du Robinet] » / Lelage [1804]. 1 plan : coul. (extr. de AD26 50 S 11)

La mention du bac à traille du Robinet et la route qui y conduit représentées sur le cadastre napoléonien (AD07 3 P 2750 section C2)

### III - Les moulins sur le Rhône

Le droit d'avoir ou de concéder des moulins sur un fleuve navigable fait partie, comme le droit de port, des droits régaliens concédés sur le Rhône à l'évêque de Viviers. Ces moulins sont une source de revenus importants pour ceux qui les détiennent mais, plus encore que les îles et les ports, ils sont soumis aux aléas du fleuve.

Les moulins sur bateaux sont des édifices coûteux, généralement constitués en Vivarais de deux barques séparées par une roue et portant une « maison » dans laquelle sont installées les meules. Ils sont soumis aux risques liés aux excès du Rhône et constituent une proie facile en cas de guerre puisque hors les murs des villes riveraines. Ils sont souvent édifiés sur un bras du fleuve non emprunté par la navigation.

Les moulins sont des biens éphémères, dont la durée de vie n'excède pas une dizaine d'années, par contre leur droit d'attache, celui de s'attacher à la rive, perdure et est l'objet de concessions. A Bourg-Saint-Andéol, au XIII<sup>e</sup> siècle, le prieur de Saint-Andéol détient depuis une date indéterminée le droit d'attache des moulins près de la Poterne (1).

En 1336 Guillaume Noël tient en emphytéose per-

pétuelle pour un tiers le droit de passage de la Poterne et le droit d'attache du moulin.

En 1376 un acte confirme les droits des prieurs d'y attacher leurs moulins, l'université de la ville détenant les droits d'attache devant la Roche (2).

Il y a donc dès le XIV<sup>e</sup> siècle deux lieux d'attache des moulins devant Bourg-Saint-Andéol. En 1536, le droit d'attacher un moulin sur bateau au territoire du Teil est concédé aux habitants de Rochemaure par Gabriele

de Lauberge et le chapître de Viviers coseigneurs du Teil (3).

En 1537 l'université de Viviers inféode à Gilibert de Vantadour, baron de Rochemaure, le droit d'attacher un autre moulin sur le Rhône dans l'étendue de la juridiction du Teil à l'endroit qu'il lui plaira, non déjà occupé, en vertu du pariage de ladite université à la juridiction du Teil (4).

L'exploitation des moulins s'inscrit donc, comme celle des îles, des ports et des péages dans une hiérarchie dominée, dans le Bas-Vivarais, par l'évêque de Viviers. Celui-ci l'inféode en fief franc et noble ou en emphytéose à des nobles, à des religieux ou à des roturiers, ou les arrente avec le reste de ses droits à des rentiers et sous-rentiers.

### Les rentiers de l'évêque

A Bourg quelques grandes familles s'emparent très tôt de parts de moulins sur le Rhône. En 1286 Bertrand d'Auriac, damoiseau, et son oncle Henri de Labra, chanoine de Viviers, achètent la quatrième partie d'un moulin sur le Rhône attaché à la Poterne (5). A Viviers en 1471 c'est Antoine de Vesc, issu d'une famille du Dauphiné, habitant en Tourraine, qui cède à un « meu-

nier » la moitié du moulin qu'il possède près du « port vieux » à Viviers (6).

En 1540 Charles de Tournon, alors évêque de Viviers, arrente « à noble Jehan Vincent dit Mazade seigneur de Bidon de Saint Marcel les Ardeche, **Bertrand** Julien, Raphaël de la Font et Bernard Veyras marchands du Bourg-Saint-Andéol » une partie de ses revenus sur Chateauneuf-du-Rhône et Donzère, parmi lesquels ceux des moulins.



Le moulin de Cornas et ses attaches sur la carte de Grandvoinet. A côté, la maison du meunier

<sup>1.</sup> BN collection Baluze cité par Courteault Henri, p. 30.

<sup>2.</sup> Courteault Henri, Histoire du Bourg-Saint-Andéol, Paris, Res Universis, 1991, p. 30.

<sup>3.</sup> AD07 65 J 23.

<sup>4.</sup> AD07 65 J 23.

<sup>5.</sup> Courteaut, op. cit., p. 30.

<sup>6.</sup> AD07 2 E 7806 fol. 30v.

L'affaire est d'importance puisque le prix total de l'arrentement est « chacune desdites trois années de 6 300 L tournois que reviennent pour lesdites trois années en somme universelle de 18 900 Lt » ce qui explique que ce soit une compagnie de quatre associés regroupant noble et marchands qui s'engage. Les droits et devoirs relatifs aux moulins sont énoncées avec précision:

« Premièrement a esté de pache contenu et accordé que ledit seigneur évesque ne sera tenu auxdits rentiers d'aucun... comme vent tempête gresle et gelées durant ledit et présent arrentement occurant et survenant.

Item aussi de pache accordé que lesdits rentiers seront tenus comme ont promis entretenir les moulins... que ledit seigneur évesque a sur la rivière du Rosne estant à l'endroit du Bourg et Roche de Donzère, entretenir... estaches couverts et fournir de toute mesme fourniture en qualité que ledit seigneur les leur baillera et ledit seigneur évesque sera tenu comme a promis entretenir lesdits moulins de fustes arbres rodes rodet maison et meules.

Item seront tenus lesdits rentiers comme ont promis recepvoir les meubles desdits moulins par inventaire et iceuls randre à la fin du présent arrantement en qualité que les auront receux...

Item a esté de pache accordé que ledit sieur évesque pourra faire mouldre auxdits moulins franc et quite de moulture pour la provision et despense de sa maison et famille absent ou présent ledit sieur évesque...

Item a esté de pache que... quant lesdits molins se perdront ou l'un d'iceuls se perdrait par la coulpe et faulte desdits rentiers ou ayant droits et chargés deuls, que en ce cas ils seront tenus comme ont promis payer audit sieur évesque lesdits moulins ou celui qui se perdra...» (7).

Les risques encourus par les rentiers se limitent donc à ceux dont ils seraient responsables.

Les rentiers, le plus souvent, sous-arrentent les différents revenus concédés par l'évêque. Pour les moulins ils ont le choix de les exploiter directement en y mettant un meunier ou de les sous-arrenter.

Les revenus escomptés de ce type de contrat sont bien connus par une supplique adressée la même année 1540 par le Bourguésan Raphaël de La Font, déjà rentier de l'évêque en 1536, et dont le moulin a été cette année-là réquisitionné pour le service des armées du roi devant Avignon avec promesse des députés des Etats du Vivarais de le dédommager : « Lesd. commis et députés dud. Vivaroys ordonnèrent que led. suppliant envoyeroit de gens en Avignon pour fere mouldre et entretenir led. mollin et aussi reconvoer les moultures

d'icelluy affin qu'il ne perdist temps pour led. pays, et qu'il poursuyvroit la delivrance dud. moulin et icelle due, le feroit remonter aud. Bourg, le tout aux despens dud. pays qui les desdommagera » (8). Le rentier, qualifié de « patron nauchier », est donc un marchand qui commerce avec son bateau sur le fleuve. Il présente aux députés du Vivarais les dépenses et recettes de son moulin au cours de son séjour à Avignon et au cours du trajet de retour, le tout confirmé par le récit de plusieurs témoins. Il mentionne en particulier ce qu'il aurait perçu en temps ordinaire : « Plus demande ledit Lafont que luy soyt satisfait dud. molyn que l'on luy a gardé despuis le 23e jour de juilhet mil cinq cens trente six jusques au treziesme de novembre audit an que le molyn feust achevé de dresser, qu'est en tout seize sepmaines ... monté : soixante quatre saulmees, bled a 3 livres la saulmée, monté la somme de cent quatre vingtz douze livres tournois » (9). Raphaël de La Font estime son manque à gagner pour les seize semaines à 261 livres qu'il réclame donc aux Etats du Vivarais. 192 livres pour seize semaines correspondent à un revenu annuel escompté par le rentier pour son moulin de 550 livres par an. L'un des témoins confirme d'ailleurs l'estimation du rentier « a icelluy, estre tout notoire par tout moliniers & autres genz qu'avoient en gouvernement & administration de molins faictz à boys sur la riviere du Rosne, estant en bon equipage et en ordre, comme estoit icelluy de Lafont, et en lieu ou communément a habondance de bledz, ainsi que agreable Dieu à lad. ville du Bourg, ung chacun molin peuvent valoir & revenir à son maistre quatre solmées blé pour chaqunee sepmaine, comme est declaré aud. article ; mesmes au temps et moys y désignés que sont : aouste, septembre, octobre, novembre » (10); un autre témoin conteste le revenu estival du moulin.

Quatre ans plus tard l'affaire est encore en cours ce qui n'empêche pas Raphaël de La Font de signer avec des associés, on l'a vu, un nouveau contrat. En 1549 et en 1557 il est encore dit « rentier du seigneur évêque de Viviers audit Bourg » (11). Aucun acte de sous-arrentement des moulins de Raphaël de La Font ne figure dans la documentation consultée.

Par contre en 1551 Claude Joubar habitant de Donzère en Dauphiné alors « rentier des biens de monseigneur de Tournon » sous-arrente à Jehan Colombon de Bourg-Saint-Andéol, un moulin sur le Rhône (12). Chaque année le sous-rentier doit au rentier dix saumées de blé « moitié froment et l'autre moitié mescle » soit, à 3 livres la saumée comme en 1540, l'équivalent de 30 livres sur un revenu escompté proche de 200 livres par an dont il faut aussi déduire les charges d'entretien du moulin.

<sup>7.</sup> AD07 2 E 16165 fol. 196.

<sup>8.</sup> AD07 C 1000 d'après transcription Alain Saint-André.

<sup>9.</sup> AD07 C 1000. La transcription littérale des comptes de Raphaêl de La Font par Alain Saint-André a été publiée par Mémoire d'Ardèche et Temps Présent en 2011 : « Moulins d'aujourd'hui... en Vivarais et ailleurs », pp. 34-35.

<sup>11.</sup> BM Grenoble Ms 4276 fol. 52, Ms 4277 fol. 15.

<sup>12.</sup> AD07 2 E 16167 fol. 81.

### Des moulins détenus en indivision

Les revenus attendus des moulins sur le Rhône justifient leur construction. Celle-ci étant coûteuse, les risques importants, des associations se créent dont chaque partie possède une part du moulin dès sa construction. En 1612 une association est constituée entre « Sieur Jehan Crotte Jehan Baptiste Doize beaupere et beaufils Jacques Combaluzier fils a feu Bernard marchand Anthoyne Masclary et Michel Nogier fils à feu Pierre de la ville du Bourg Saint Andeol en Vivarais sénéchaussée de Beaucaire et Nysmes lesquels désirant faire un molin a mouldre bled sur la riviere du Rosne pour mestre en la presente ville ». La construction du moulin se fait aux conditions suivantes : « Et premierement que la fasson dudit molin jusques a ce quil sera prest a mouldre et mis en la presente ville du bourg en un lieu et place qui pourra mouldre bled lesdits sieurs Crotte Doize et Combaluzier seront tenus payer tous les fraits et depans...pour la fabrique et charpantage dudit molin sans quiceuls Masclary et Nogier y contribuent autrement et sinon de leur assistance. Et de toute la depance...quiceuls Crotte Doize et Combaluzier feront et tiendront bon compte pour apres icelliy molin parachevé...au Bourg en un lieu et place qui fasse farine estre rambourssés de ce quils auront forny fraye et despandu chacun suivant sa cotte part et portion quil aura audit molin dont dudit molin en appartiendra audits Crotte Doize et Combaluzier trois quart quest ung quart chacun et lesdits Masclary et Nogier un quart quest ung huitain dudit molin a chacun et jouiront dudit molin et prandron proffit dicelluy chacun suivant lesdites portions et entretiendont leur musnier... Et icelluy molin parachevé sera et appartiendra audites parties scavoir audits Crotte Doize et Combaluzier chacun ung quart et audits Mascalry et Nogier chacun ung huitain quils entretiendront et feront mouldre et travalher a leur despans suivant leur cotte part et portion et... la rente proffits suivant les susdites portions » (13). L'argent est alors rare et les charpentiers sont payés en huitième de moulin. Les associés y mettront un meunier, aucun d'eux n'étant capable de « faire farine ».

En cas d'achat d'un moulin le preneur doit débourser une somme importante et assurer tous les risques. Il peut donc être tenté d'en vendre une part. En 1712 à Viviers Claude Dupuy bourgeois du lieu de Donzère en Dauphiné vend à Honoré Jansen « maître chirurgien juré de la ville de Paris... la cinquiesme partie d'un moulin à moudre grain qui est sur le Rosne et dans ce mandement despuis peu et ce de la même manière que ledit sieur Dupuy l'avait acquis de sieur Jacques Saladin marchand de Lyon ». La vente porte donc sur un moulin neuf commandé par Claude Dupuy à un marchand lyonnais bien connu à Bourg. Le prix est élevé et Vincent Dupuy décide donc d'en vendre une part

« consantant que ledit Sr Jansen jouisse de ladite cinquiesme partie dudit moulin sur le Rosne et des revenus qui en proviendront et qu'il en fasse et dispose à ses libres plaisir et vollonté à la vie et à la mort et comme ledit Sieur Dupuy aurait peu faire avant la passassion de la presente vante... ce moyennant le prix et somme de cinq cent cinquante livres... icelle somme de cinq cent cinquante livres receue rettirée et emboursee par ledit Depuy en louis d'or d'argent et autre bonne monnaye voyant nous notaire » (14). Par la suite le sieur Jansen comme Claude Dupuy doivent établir un meunier sur le moulin ou l'arrenter.

Les moulins sur le Rhône sont ainsi le plus souvent détenus par portions : moitié, quart , huitième voire seizième.

### Des revenus convoités malgré les risques encourus

Les registres de notaire de Bourg-Saint-Andéol sont riches en exemples de ces parts de moulins régulièrement concédées à des rentiers et sous-rentiers. Le trafic des céréales au port de la ville est particulièrement important, l'arrière-pays est déficitaire en grains, assurant aux moulins un approvisionnement régulier.

En 1557 Claude Serroil, charpentier du Bourg, et ses deux fils eux aussi charpentiers arrentent pour deux ans « à Jehan Roux de la ville de Bourg Saint Andéol... leur part et portion d'un molin à bled qu'ils ont sur la rivière du Rosne près ledit Bourg » (15). La même année ils vendent à un marchand du Bourg 72 livres les 18 saumées de blé qu'ils ont à recevoir de Jehan Roux, alors dit « nautonnier du Bourg », pour le prix de son arrentement (16). La vente se fait à 4 livres la saumée de blé moitié froment moitié mescle.

En 1561 Jehan Roux est rentier d'un autre moulin, il sous-arrente à Philip de Mortiers habitant de la ville du Pont-Saint-Esprit « la part du moulin que ledit Roux tient de maitre Gabert de Venduol estant sur la riviere du Rosne au dessus de l'observance audit Bourg » (17).

Les parts de moulin peuvent être aussi vendues. En 1566 Anthoine Colombon de la ville du Bourg-Saint-Andéol en Vivarais « a vendu cédé et transporté par vendition pure et irrevocable a Jehan Roux... de ladite ville du Bourg illec présent pour luy et les siens stipulant scavoir est la quarte partie dung molin estant sur la riviere du Rosne au dessus lobservance de ladite ville du Bourg avec ses attaches, la quarte part dun mulet... et le quart entièrement des appartenances dudit molin le tout nagueres acquis par ledit Colombon de Me Jehan Serroil... et ce pour semblable pris et somme que ledit Colombon en a payé audit Serroil quest de quatre vingt livres tournois chacune livre contée pour vingt souls et au contraire lequel pris ledit vendeur a dit estre juste

<sup>13.</sup> AD07 2 E 16232 fol. 208.

<sup>14.</sup> AD07 2 E 7994 fol. 179.

<sup>15.</sup> BM Grenoble Ms 4277 fol. 76v.

<sup>16.</sup> BM Grenoble Ms 4276 fol. 97.

<sup>17.</sup> AD07 2 E 16172 fol. 233v.

et raysonnable cellon la valeur dudit quart de molin et aultres choses sus expeciffiées » (18). Le prix de 80 livres pour un quart de moulin permet d'estimer celuici à 320 livres.

Etant donné les risque encourus sur le Rhône, il peut être jugé prudent d'investir sur des parts de deux moulins plutôt que de miser sur un seul. En 1577 François de La Font marchand du Bourg arrente à Vincent Gautier la cinquième partie d'un moulin qu'il a sur le Rhône par indivis avec quatre autres habitants de la ville (19). En 1578 il arrente encore à Claude Boysson dit meunier « un cinquain de moulin à bled » qu'il a sur le Rhône au terroir de Saint-Marcel (20). En 1585 Benoit Donadieu voiturier du Bourg vend « par vendition pure irrévocable a Me Jehan De Laygue du lieu de Saint-Marcel d'Ardèche... sa part qu'est le cinquain d'ung molin à blés pausé sur la rivière du Rosne au Ranc du Faucoux terroir de Saint-Marcel...qu'il a par indivis » (21). En 1606 François de La Font vend à Pascal Bourgogne charpentier le huitième de « deux moulins à mouldre qu'il a attaché sur le Rosne l'un attaché au pied du Chanabier l'autre au terroir de Saint Marcel avec leur attaches attraict et huitième partie d'un mulet » et ce pour 270 livres chacun (22).

Ouand un moulin est arrenté ou sous-arrenté, les risques encourus sont partagés entre bailleur et preneur à des conditions précisément énoncées dans les contrats. En 1540 l'évêque de Viviers s'engage, on l'a vu, à « comme a promis entretenir lesdits moulins de fustes arbres rodes rodet maison et meules ». En cas de perte d'un moulin les rentiers ne le paieront que s'ils sont responsables de sa perte. C'est une condition que l'on retrouve dans la plupart des contrats d'arrentement. Les marteaux peuvent être pesés au départ et à la fin de l'arrentement, le meunier tenu de payer la perte de métal alors coûteux. En 1729 à Bourg-Saint-Andéol « messire Joseph Madier prêtre, Sieur Andéol Madier bourgeois, Charles Madier marchand frères et sieurs Jean-

Baptiste Madier et Andéol Madier frères marchands de soye de cette ville » arrentent pour quatre ans à Antoine Espiard originaire du Teil « le moulin à faire farine

qu'ils ont de présent construit sur le Rhone ». Antoine Espiard s'engage à faire résidence sur le moulin, pour cela il reçoit paillasse et couverture, à le faire tourner et moudre tant qu'il y aura du grain et que le public sera content. Il est donc meunier. Il s'engage aussi à « faire chercher leurs grains en leurs maisons en cette ville par le mulet qu'il doit aussi avoir pour faire le transport... le mulet conduit par un valet... aux frais et dépens dudit preneur auquel pour raison de ce et lui tenir de profit a été convenu que lui appartiendra et prendra la moitié de tous les grains que ce pourront moudre audit moulin pendant la ferme, ladite mouture sera mise et jettée dans la caisse établie audit moulin...le partage des grains se fera toutes fois et quante que l'une des parties le souetera mais non pas journellement ». Antoine Espiard déclare qu'on lui a fait passation « d' un mulet à poil noir agé d'environ neuf ans avec sa barde pour porter les sacs...il sera tenu et obligé comme il promet de rendre à la fin et le terme de son arrentement lesdit mulet et barde à l'estime qui se fera... si le mulet venait entre ce temps à mourir ledit preneur en payerait le prix à dire d'amis ».

Le rentier promet aussi de payer toutes les réparations inférieures à 3 livres et concernant la roue de



Un moulin lyonnais par Aimé Roure (Musée de Tournon)

pêche, les autres étant faites aux frais des bailleurs. Le déplacement du moulin s'il est nécessaire pour moudre plus facilement, sera fait aussi à leurs frais (23).

<sup>18.</sup> AD07 2 E 16176 fol. 416.

<sup>19.</sup> BM Grenoble Ms 4292 fol. 3.

<sup>20.</sup> BM Grenoble Ms 4292 fol. 49.

<sup>21.</sup> BM Grenoble Ms 4292 fol. 207v.

<sup>22.</sup> AD07 2 E 16226 fol. 257.

<sup>23.</sup> AD07 2 E 16366 fol. 766.

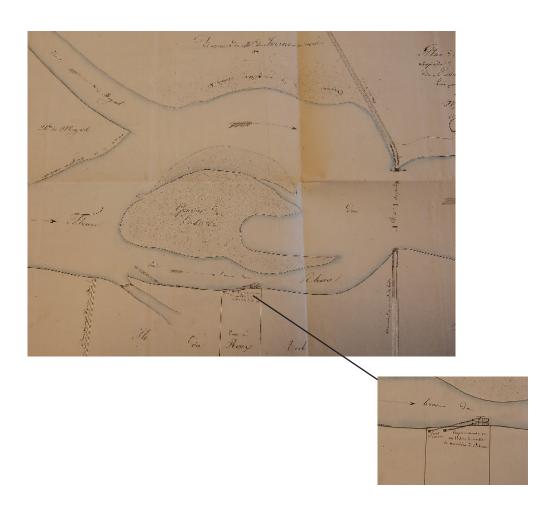
Le prix des moulins n'a cessé d'augmenter au fil des siècles, leur capacité de moudre aussi comme la qualité de la mouture avec leur équipement généralisé en meules venues d'Ile de France. En 1606, 270 livres, le huitième d'un moulin à Bourg ou Saint-Marcel, soit 2 160 livres pour le moulin. En 1712 la vente d'un cinquième de moulin par le marchand lyonnais Saladin s'effectue, on l'a vu, pour 550 livres soit un prix estimé du moulin de plus de 2 500 livres. En 1706 l'achat d'un moulin au même marchand lyonnais se fait à Baix pour le prix de 3 000 livres (24). En 1756 la construction d'un moulin pour les abbesses de Soyons est estimée à 8 150 livres, dont 1 900 livres pour le prix des deux meules (25). En 1858 un moulin à double mécanisme de mouture est vendu aux enchères à Serrières pour 6 500 livres (26). L'investissement est de plus en plus lourd pour le bailleur. Le prix de l'arrentement ou du sous-arrentement est souvent payé en grains qui doivent être ensuite vendus, ce qui rend le revenu du bailleur soumis à l'évolution du prix des céréales. Le revenu

du preneur est quant à lui fonction de la production du moulin donc de la clientèle potentielle, de quantité de céréales disponibles et bien sûr de leur prix. Dans la documentation consultée, il n'existe pas d'exemple d'arrentement d'un moulin à mi-fruit.

Ces moulins sont progressivement interdits sur le fleuve où ils sont accusés de gêner la navigation. Le moulin du Teil est l'objet d'une pétition en 1810, en 1843 l'établissement d'un moulin est pourtant autorisé en amont du pont suspendu mais son propriétaire doit le faire disparaître sur simple réquisition et sans indemnité si l'intérêt de la navigation l'exige. En 1856 la réparation et le rétablissement des moulins sur les fleuves et rivières sont interdits par décision ministérielle.

A Bourg l'établissement d'un moulin sur un bras navigable du Rhône est refusée en 1867.

A Viviers le maintien d'un moulin sur bateau à usage industriel est pourtant accordé par l'administration en 1895.



Le moulin bateau du Teil sur un bras du Rhône en amont du pont suspendu

<sup>24.</sup> AD07 17 CC10.

<sup>25.</sup> AD26 23 H 7.

<sup>26.</sup> Messié Jean, « Les moulins à bateaux sur le Rhône », Revue du Vivarais, t. LIX, 1955, p. 127.

## Un moulin particulier

### Yvonne LECLERE



La ville de Viviers en 1785 (carte Grandvoinet, ADG C 94)

On remarque à droite deux moulins-bateaux

Les Archives départementales de l'Ardèche possèdent l'histoire d'un moulin dont l'usage est étonnant. Les moulins étaient utilisés pour moudre le grain, écraser les noix, fouler les draps, préparer la pâte à papier ou encore pour scier la pierre. Ils fonctionnaient avec le vent ou la force de l'eau.

Mais les moulins-bateaux, ou moulins à nef, étaient particuliers; il s'agissait de moulins à eau installés sur un bateau. La force du courant entraînait des roues qui faisaient tourner l'arbre moteur dont les engrenages transmettaient le mouvement aux meules à l'intérieur du bateau.

Ils étaient retenus à la rive par des chaînes ou un pieu fixé dans le lit de la rivière, mais ils pouvaient être déplacés pour se trouver dans l'endroit du plus fort courant.

Le sieur Lascombe possédait un de ces moulins-bateaux, près de l'usine Lafarge, qu'il exploitait depuis environ 1840; mais là, il s'agissait d'un « moulin à chaux »...

### Le moulin à chaux

En ce temps-là l'exploitation des carrières et la fabrication de la chaux étaient récentes. Les incuits des fours à chaux étaient rejetés ; plus tard ils servirent à construire des digues contre les inondations. En janvier 1868, Antoine Lascombe présentait au préfet une demande de réparations pour son moulin à nef, attaché sur la rive droite du Rhône, fonctionnant depuis une trentaine d'années : « Ce moulin sert à pulvériser les résidus de la chaux hydraulique des usines des MM. de Lafarge ». Il précisait : « Les matières calcaires pulvérisées, prêtes d'être livrées au commerce en sortant du moulin, alimentent comme matière première les importantes usines de carreaux granités calcaires de M. Larmande et polychromés de M. Damon qui occupent à Viviers plus de cent ouvriers ».

Or en 1858 le ministère avait prescrit de procéder progressivement, avec quelques exceptions, à la suppression des moulins sur le Rhône qui pouvaient présenter un danger pour la navigation.

Antoine Lascombe demanda de procéder à la réparation de son bateau. L'autorisation lui fut donc accordée, à condition de cesser son exploitation dans un délai de 5 ans. « Il pourra remplacer la coque de son bateau, refaire une partie de la chapelle (1), réparer la roue motrice et les pièces accessoires ». La redevance à verser était de 50 francs.

Mais le délai fut largement dépassé car c'est en 1873 qu'il répondit à une injonction du préfet qu'il n'avait pu couvrir ses frais à cause d'un régime de basses eaux et des difficultés de la guerre de 1870 et qu'il demanda à conserver son entreprise encore deux ans, arguant qu'à l'endroit où il était placé, il ne gênait pas la navi-

<sup>1.</sup> Bâtiment d'habitation.

gation. Il ajoutait qu'il faisait réaliser des bénéfices au gouvernement en payant sa place et la patente. Effectivement le rapport de l'ingénieur fit état de l'étude des bas niveaux de l'eau au pont de Rochemaure, attestant d'une extrême sécheresse durant les cinq dernières années qui avaient donc entraîné le chômage de son industrie ; si en 1868, il avait pu fabriquer 299 tonnes de chaux, en 1871, sa production était tombée à 90 tonnes. On lui accorda un nouveau délai de deux ans.

### Encore et encore cinq ans

Le 7 mars 1875, André Lascombe écrivit de nouveau au préfet réclamant une nouvelle tolérance et lui expliqua que sa situation avait changé : sa mauvaise santé lui avait fait abandonner son entreprise aux usines Lafarge et ces Messieurs l'avaient alors pris comme employé à appointements fixes. Toutefois, pour récompenser ses services, ils lui avaient laissé la liberté de s'occuper de son moulin en assurant sa marche régulière par des sables ciment qu'ils lui donnaient à triturer. Il estimait qu'il était lié à ses patrons par un marché qu'il devait respecter. Le rapport de l'ingénieur se montra tolérant ; le moulin ne gênait pas le halage ni la navigation. Une nouvelle prolongation lui fut accordée pour la même redevance de 50 francs par an.

Nouvelle demande, nouvel accord en 1880, avec toujours l'obligation de supprimer le moulin cinq ans plus tard. Si bien qu'en 1885, Antoine Lascombe démontrait à nouveau au préfet que son moulin ne gênait personne, n'avait reçu aucune plainte pendant quarante ans et « qu'il ne faisait que rendre service à une quantité d'ouvriers qui seraient sans travail sans cela; de plus sa suppression aurait été une perte pour le gouvernement ».

Le 31 mars, le garde champêtre de Viviers se déplaça à La Rochecondrie, domicile des Lascombe, et notifia que le moulin pouvait encore fonctionner cinq ans.

Nous voici en 1890. Antoine Lascombe, qui promettait depuis 1868 la démolition de son moulin « *au bout de cinq ans* », reprit la plume. Il disait s'être toujours conformé aux arrêtés de la préfecture, avoir soldé régulièrement sa taxe, sa patente plus une redevance de 50 francs; son moulin, en bon état, ne gênait personne, il rendait service à de nombreux ouvriers et son produit alimentait plusieurs industries.

Le rapport de l'ingénieur accorda encore l'autorisation, mais après de savants calculs il fut estimé que sa redevance devait passer de 50 francs à 180 francs.

Le 2 mai 1893, à la suite du décès de leur père, Georges et Maurice, ses fils, continuèrent l'activité et furent même autorisés à réparer la coque en mauvais état. La succession fut l'occasion d'un inventaire qui donna une description précise du bateau : « Le bateau porte deux roues de 5,50 m et 5 m de diamètre, à la suite l'une de l'autre, il est accolé contre la berge qui est très élevée ; la largeur du bateau est de 5,20 m et la grande roue fait saillie sur le flanc du bateau de 2,70 m du côté du Rhône ».

Le 9 avril 1895, les fils réitérèrent la demande devenue habituelle. L'ingénieur constata alors que le fonctionnement du bateau avait été modifié récemment sans déclaration préalable ; au lieu des deux roues décrites précédemment, il possédait à présent du côté du Rhône, deux roues à aubes plates et une autre roue du côté de la berge ; il avait une proue tranchante et un arrière carré, sa longueur était de 19 m et sa largeur de 5 m. La puissance ayant été augmentée, ce fut une redevance de 250 francs que les propriétaires durent payer, afin de continuer leur entreprise jusqu'en 1900.

Et lorsque le 29 octobre 1900, les Contributions indirectes rappelèrent que le bail avait expiré, ce fut M. Pavin de Lafarge qui répondit laconiquement que le moulin n'était plus en activité depuis le mois d'avril.

### La grande maquette

En 2008 nous avions pu découvrir à l'usine la grande maquette de Lafarge construite en 1890 dans l'atelier parisien des frères Regnard et dont l'existence avait été oubliée depuis sa mise au rebut. Quelle pièce magnifique avec ses 5 m de long sur 1,80 m de large! A cette époque le Centre International Construction et Patrimoine (CICP) avait obtenu l'autorisation de faire une exposition dans un appartement de l'ancienne cité ouvrière. Puis, la mise à disposition d'un second appartement avait suivi. Après bien des péripéties, l'entreprise Lafarge accorda un troisième appartement dont deux cloisons furent démolies. Nous fûmes reconnaissants à la direction qui fit appel à une entreprise dont la grue introduisit la maquette au second étage de notre expédition.

Après avoir découvert toute cette histoire aux Archives départementales, il était important de vérifier le détail de cette reconstitution une fois la maquette installée.

Non seulement tous les bâtiments : logements, cantine, extinction, bluterie, briqueterie, menuiserie, ateliers, écuries... étaient bien là mais aussi la chapelle au milieu des bâtiments d'exploitation, et aussi l'école avec son préau.

Avec émotion nous avons vu la vie ressurgir telle qu'elle était il y a plus de cent vingt ans. Et les textes retrouvés dans les archives (2) se vérifiaient puisque ce petit moulin à chaux qui « triturait les incuits » et « fournissait les fabricants de carreaux-mosaïque de Viviers » était bien là sur le Rhône, tout près de la Cité, même s'il n'était reconstitué que sommairement.



La grande maquette de Lafarge... et son moulin-bateau à chaux

## A Rochemaure du bac aux ponts, des ponts à la passerelle himalayenne

### Yvonne LECLERE

La présence de ce moyen insolite pour traverser le Rhône appelle des explications, j'en conviens!

Alors remontons un peu le temps! Avant la Révolution il n'existait aucun pont entre Lyon et Pont-Saint-Esprit; des passeurs offraient les services de leurs barques pour aller d'une rive à l'autre. Souvent le prix de la traversée était doublé en période de mauvais temps ou d'inondations. C'est vers cette époque qu'un bac à traille fixé à un filin fut institué à Rochemaure.

L'annonce de la construction en 1825 du premier pont « en fil de fer » par Marc Seguin intéressa beaucoup le conseil municipal qui émit le vœu d'en faire construire un semblable pour Rochemaure. Ce premier pont fut construit en 1842 avec le financement des Rupismauriens. C'était un « ouvrage composé d'un tablier en bois à quatre travées portant sur trois piles et deux culées de chaque côté de la berge ». Un péage fut établi.

Mais quatorze ans plus tard ce fut la crue très importante de 1856 qui noya le quartier des Brassières où passe l'actuelle D86 et emporta deux piles et le tablier du pont. L'une des deux personnes présentes ne put être sauvée et se noya.

Un nouveau pont fut alors construit en 1858. C'est celui qui a étonné bien des promeneurs ou touristes, trompés par son aspect médiéval de trois portes fortifiées avec ses créneaux et ses machicoulis, sans doute pour une mise en conformité avec le château qui domine le Rhône.

De chaque côté des piles du pont une niche fut aménagée afin d'y placer des statuettes religieuses,



Le pont suspendu de Rochemaure au début du XX<sup>e</sup> siècle

une Vierge du côté Ardèche et un Saint-Joseph du côté Drôme.

Mais la traversée du pont était toujours tributaire du péage et une petite maisonnette pour le gardien se trouvait au bord du fleuve. Le conseil municipal soumit au préfet l'idée de racheter ce pont afin d'établir la libre traversée du fleuve, ce qui fut réalisé avec un double sens de circulation mais sans trottoirs.

Les jours de grand vent, franchir le pont se révélait difficile pour les piétons et les cyclistes. Un premier accident survint en 1937 : un camion chargé d'essence enfonça le tablier du pont et plongea dans les eaux ; le conducteur blessé n'avait pas vu le panneau de limitation de charge.

Le pont fut réparé mais en 1940, l'armée française en retraite détruisit le pont pour empêcher l'avance de l'armée allemande ; une nouvelle réparation intervint mais le pont ne permettait plus que le passage d'une seule voiture. Ce fut l'Occupation à partir de 1943 date où la « zone libre » fut investie par l'occupant.

Compte tenu de l'importance stratégique du pont, les Allemands y placèrent des gardes des deux côtes. Au cours d'un bombardement en 1944, la statuette de la Vierge bascula et tua le soldat allemand en faction sous la niche ; le souffle d'une bombe fut également fatal au second soldat en faction du côté Drôme. Un autre bombardement détruisit la pile centrale et le tablier.

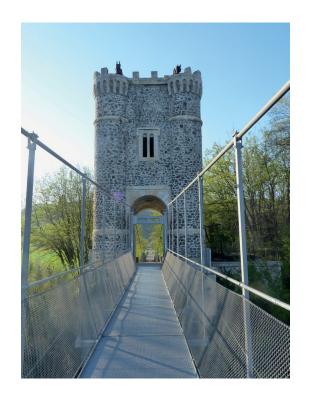
Une nouvelle reconstruction eut lieu en 1946, mais le pont avait perdu de sa solidité et sa charge fut limitée à 3,5 tonnes. Si bien que, inconvénient de taille, les voyageurs devaient descendre de leur car et passer le pont à pied à la suite du véhicule. De plus, la pile du milieu fut rebâtie sommairement sans lui redonner le caractère médiéval des deux autres piles.

Nouvel accident en 1968 où un conducteur de camion chargé de 35 tonnes de ciment s'engagea sans avoir vérifié la limitation de poids, impardonnable distraction! Les roues du camion passèrent à travers le tablier. Il s'en tira indemne mais ce fut l'interdiction du transport automobile pour une longue période; on renonça à de nouveaux travaux; seuls les piétons et les cyclistes continuèrent à l'utiliser. Un autre pont plus moderne fut construit plus au sud qui mit fin aux ennuis des utilisateurs. Mais les malheurs du vieux pont n'étaient pas terminés avec deux débuts d'incendie qui se déclarèrent en 1982. Si bien que sa destruction fut envisagée en 1985 par le Conseil général.

Toutefois les Rupismauriens, amoureux de leur patrimoine ne l'entendaient pas ainsi ; ils créèrent « L'association pour la Sauvegarde du Pont suspendu de Rochemaure » et leurs efforts aboutirent à son classement au titre des Monuments historiques en 1985. Mais la vision du pont endommagé les hantaient ; la reconstruction aurait coûté autour de 7 millions ce qui n'était pas envisageable.



1968 - Un camion trop lourd...



Puis, en 1995, on apprit que la Via Rhôna, la voie verte, qui allait relier le Léman à la Méditerranée devait passer par le vieux pont; en 2010 des élus décidèrent d'aller reconnaître le parcours déjà réalisé et découvrirent que deux passerelles d'un nouveau genre permettaient à Monteynard en Isère de franchir les rivières du Drac et de l'Ebron. « Et pourquoi pas à Rochemaure? » se dirent-ils.

Renseignements pris, le coût d'une telle installation ne devait pas dépasser le million d'euros, si bien que les subventions de la CNR, du Conseil général, de l'Europe, de l'Etat, de la Région et de la Communauté de communes permirent sa réalisation. Cette passerelle sur cables de 340 m de long et de 1,40 m de large est suspendue aux piles du pont. Sur chaque rive les deux anciens piliers ont conservé le style médiéval, mais celui du milieu qui avait été détruit puis restauré sans style spécial a gardé l'aspect de sa restauration d'après guerre.

Un panneau à l'entrée du pont nous renseigne :

« La passerelle est supportée par deux câbles porteurs continus d'une rive à l'autre ; ces câbles reposent sur des sabots métalliques de 4 m de hauteur sur les culées et de 4,80 m sur la pile du milieu. Huit câbles assurent la stabilité et la résistance au vent. La structure métallique est en acier galvanisé ».

L'inauguration eut lieu le 14 juillet 2013. La passerelle est ouverte aux piétons et aux cyclistes et fait partie de la Via Rhôna.

**Sources**: Ludovic Chabredier, *Rochemaure*, *gardienne du Rhône*, *histoire générale*, 1980.



La passerelle himalayenne aujourd'hui

## Grande et petite histoire du Canal Rhin-Rhône

### Guy CHAUDANSON

Long de 375 km le canal du Rhône au Rhin relie les deux fleuves par la partie navigable de la Saône via la vallée du Doubs, jusqu'à Niffer sur le Rhin. Une liaison permet de relier Strasbourg par la canalisation de l'Ill. Sa vocation était de relier les ports maritimes du Nord Europe à ceux de la Méditerranée par une liaison fluviale Rotterdam-Marseille qui passerait par l'Allemagne. Les travaux se sont étalés de façon discontinue de 1784 à 1833, date d'ouverture aux premières embarcations.

Très exactement, c'est le 8 décembre 1832 que le premier navire de commerce rejoint le Rhin depuis la Saône tandis que l'inauguration officielle du canal du Rhône au Rhin aura lieu le 14 novembre 1834.

Le projet avait été envisagé par Colbert et Vauban sous Louis XIV mais c'est en1783 qu'un arrêté du Conseil du Roi officialise l'engagement et l'adjudication des premiers travaux qui commencent au début de 1784 pour 610 000 livres tournois.

C'est Louis V Joseph de Bourbon-Condé en personne, gouverneur de Bourgogne, qui inaugure le 24 juillet 1784 à Saint-Jean-de-Losne le lancement des travaux du tronçon du canal de Franche-Comté qui reçoit la dénomination de « Canal de Monsieur » en l'honneur du gouverneur que l'on dénommait Monsieur le Prince. Arrêtés au début de la Révolution, les travaux redémarrent en 1792 sous le nom de « Canal du Rhône au Rhin », nom qui va prévaloir durant cent cinquante ans avant de devenir « Liaison Rhin-Rhône ». Les travaux entre Saint-Symphorien-sur-Saône et Dole sont à peu près achevés en 1802-1803 sous le Consulat par la réalisation de l'écluse de Dole.

En 1804 des travaux sont engagés en direction du Rhin sous l'autorité de Joseph Liard (ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Doubs) en collaboration avec des ingénieurs militaires préoccupés des questions de défense du territoire. Des prisonniers amenés d'Espagne par Napoléon prennent part à la construction de l'ouvrage qui prend le nom de « Canal Napoléon ». Les travaux de terrassement du Doubs sont à peu près achevés en 1814.

Nouvelle interruption sous la Restauration, avant que les travaux ne reprennent sous le nom de « Canal Monsieur », cette fois en l'honneur du futur Charles X, avant de devenir en 1830 « Canal de jonction du Rhône au Rhin ».

Le canal est affermé à une compagnie privée jusqu'en 1853 (il sera une des premières valeurs boursières cotées à la bourse de Paris) avant que l'Etat n'en reprenne le contrôle. Après la guerre de 1870 et l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne en 1871, le canal n'est plus exploité. Il sera mis au gabarit Freycinet (1) entre 1882 et 1921 sur les 320 km de Saint-Symphorien-sur-Saône à Strasbourg.

De grands espoirs sont alors fondés sur un développement du trafic marchandises qui avait subi la concurrence du chemin de fer. On espérait beaucoup du charbon allemand et de la potasse d'Alsace à transporter vers le sud. Ces espoirs vont être rapidement déçus car en 1936 le trafic marchandises ne s'élève qu'à 100 000 tonnes dont principalement de la potasse d'Alsace, du fer et des produits industriels en provenance de Lorraine et Franche-Comté. La plus grande part sera livrée

<sup>1.</sup> Le gabarit Freycinet du nom de son promoteur, Charles de Freycinet (1828-1933), polytechnicien, président du Conseil, est une norme qui fixe les caractéristiques générales des sas d'écluses à 39 m de long et 5,2 m de large pour autoriser le passage des péniches de 300 à 350 tonnes avec des tirants d'eau de 1,8 à 2,20 m dont les dimensions ne dépassent pas 38,5 m de long et 5,05 m de largeur. Ce gabarit correspond actuellement au gabarit européen de classe I. Depuis 2000 la France dispose de 800 kms de voies fluviales qui répondent à cette norme par lesquelles transitent 23% du trafic fluvial.

Aujourd'hui les péniches dites à grand gabarit sont à 2 500 tonnes.

C'est la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) qui harmonise les règles suivant un classement à huit niveaux qui va du petit bateau de plaisance au convoi poussé de 285 m de long, 34,2 m de large et 27 000 tonnes.

Sur le canal qui nous occupe et sa limite à 300 tonnes nous sommes loin de faire... le poids.

en région lyonnaise. Dans l'autre sens le trafic est de l'ordre de 75 000 tonnes avec 31 000 venues du canal de Bourgogne et 45 000 tonnes du sud, surtout de la houille de Montceau-les-Mines, de l'huile et du savon en provenance de Marseille.

Les caractéristiques de l'ouvrage au point de vue du faible gabarit et d'autres obstacles à la navigation tels qu'écluses et mouillages constituent de sérieuses entraves au développement du trafic. La période voit la naissance de la Compagnie Nationale du Rhône (27 mai 1933) chargée de la mission d'aménager le Rhône.

Dans les années 60, alors que la question d'un canal à grand gabarit refait surface, des travaux d'importance vont avoir pour conséquence de compliquer encore un peu plus la situation. La branche du canal parallèle au Rhin qui relie l'île Napoléon à Strasbourg via l'Ill va être déclassée par suite de l'édification du grand canal d'Alsace de l'écluse de Kembs-Niffer et du siphon qui permet le passage sous l'autoroute A36 sur la commune de Sausheim, pour n'assurer plus que la fonction d'irrigation des cultures de la plaine d'Alsace.

### Embarquement vers le grand canal

En 1961 le projet du canal Rhin-Rhône est inscrit au plan et en 1976 décision est prise de sa mise en grand gabarit avec objectif de faire naviguer des convois poussés de 4 500 tonnes sur un tracé qui empruntera le canal d'Huningue entre le Rhin et Mulhouse au prix de quelques adaptations dont la construction d'une deuxième écluse à Niffer. Au sud de Mulhouse, jusqu'au niveau de Montbéliard, on utilisera majoritairement le tracé du canal existant. Depuis là jusqu'à Dole, le Doubs sera utilisé moyennant un reprofilage de son tracé avec quelques dérivations pour mieux exploiter le terrain. Enfin depuis Dole le canal rejoindra la Saône au niveau de Lapierre-sur-Saône et desservira au passage le complexe chimique des usines Solvay à Tavaux.

### **Tergiversations**

Déjà le rapport du 31 octobre 1961 de Pierre Massé, commissaire au plan, adressé à Michel Debré premier ministre laisse peu d'espoir à des perspectives favorables. Ce rapport s'appuie sur les travaux de plusieurs commissions (plus d'une trentaine seront constituées) dont la lecture (soixante ans plus tard) laisse pour le moins dubitatif.

### **Quelques conclusions:**

« Si, dès lors, vous adoptez l'idée, sans doute politiquement sage de prendre dès maintenant une décision définitive sur le projet de voie navigable, je ne puis que vous recommander de conclure dans un sens négatif. J'ajouterai aux considérations précédentes un argument, qui me paraît lui aussi, de grand poids. C'est qu'une décision positive engagerait l'avenir d'une manière irréversible, tandis qu'il serait possible de revenir sur une décision négative, dès lors que seraient levés les doutes qui l'auraient motivée. Je me propose, en tout état de cause, de profiter du délai qui s'écoulera entre l'adoption du IVe plan et le début des travaux d'élaboration du Ve, pour me livrer à une étude prospective de l'économie française en 1985. Si cette étude me conduisait à une conclusion différente de celle qui me paraît aujourd'hui indiquée, je vous demande de croire que j'aurais l'honnêteté et le courage de le reconnaître. Veuillez agréer, Monsieur le premier ministre, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Signé Pierre Massé

Polytechnicien et normalien, l'ingénieur Pierre Massé est administrateur d'EDF et d'Electricité de Strasbourg ; de 1959 à 1966, commissaire au plan, économiste intéressé par les notions de productivité et d'amortissement des investissements. Dans l'ambiance optimiste de la reconstruction et des Trente Glorieuses, où la nécessité de pouvoir disposer d'infrastructures lourdes apparaissait comme une évidence, Pierre Massé n'en a pas moins affirmé son profond scepticisme quant à la rentabilité d'une liaison à grand gabarit Rhin-Rhône.

### 1977 - Rapport M. Boeuf

Par lettre du 6 décembre 1977, le ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire, Conseil général des Ponts et Chaussées 3ème et 4ème sections sous la référence « Affaire n° 77-163 V », le groupe de travail placé sous l'autorité de M. Bœuf ingénieur général des Ponts et Chaussées livre ses conclusions dont ci-après quelques extraits.

Trois remarques préalables paraissent utiles :

Les observations concrètes, pour cette rubrique, ont été peu nombreuses : celles qui concernaient des cas particuliers correspondaient soit à « des malentendus manifestes » sur les réalisations, soit à des réclamations modestes et ponctuelles de particuliers ou de municipalités auxquelles il était très facile de donner satisfaction, sauf lorsqu'elles se heurtaient à d'autres intérêts plus généraux.

« Les observations générales ont consisté en protestations » sur le non-respect de la loi du 10 juillet 1976 et l'insuffisance des études d'impact, « et n'ont pas lieu d'être retenues, car elles relèvent surtout d'un climat de contestation abstraite, ou d'une confusion » entre les études préalables à une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et celles qui devront précéder les mesures d'exécution. Il faut d'ailleurs noter « qu'elles étaient nombreuses et répétitives, les mêmes signatures se retrouvant sur les registres de différentes communes ou sur les pétitions, et qu'elles émanaient souvent d'associations ou de personnes étrangères aux départements concernés, ce qui peut laisser supposer qu'elles ont bénéficié d'appuis financiers extérieurs ». Aussi, les commissaires-enquêteurs ont estimé qu'ils ne pouvaient que les considérer globalement et dans la seule mesure où elles avaient un rapport précis avec le projet envisagé.

« Les réserves émises par le ministère chargé de la Défense de l'Environnement correspondent à une critique des conséquences statiques de l'opération, sans aucun essai d'appréciation des évolutions positives possibles et nous n'avons pas reçu de propositions concrètes permettant d'obtenir des améliorations autres que celles que la Direction des ports maritimes et des voies navigables peut raisonnablement envisager ; cette attitude ne facilite pas l'établissement d'un bilan. Néanmoins, la majorité des demandes de ce ministère ont pu recevoir satisfaction lorsqu'elles étaient bien définies et les difficultés qui subsistent tiennent au fait que certaines études ne pourront être raisonnablement entreprises qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux ; il ne semble pas possible actuellement de faire mieux que de promettre la poursuite de la concertation et des études qui ont précédé la DUP. »

### En 1978 le projet SORELIF (2)

Avec la SOciété pour la REalisation de la LIaison Fluviale Saône-Rhin, le projet de construction du canal à grand gabarit Rhin-Rhône refaisait surface en 1978. Par une déclaration d'utilité publique prise cette annéelà, suivie d'une loi le 4 janvier 1980, le projet était confié à la CNR sans le moindre montage financier.

Face à ce projet la défense des paysages de la vallée du Doubs était devenue le ferment de la lutte pour la préservation de l'existant. Un important volet était pourtant dédié à la renaturation, à l'image de la section rénovée entre Mulhouse et Niffer en 1996. Mais les écologistes soutenaient qu'il valait mieux réaliser une ligne de ferroutage à partir de la voie ferrée existante.

Au début de l'année 1997 le projet d'aménagement paraissait en bonne voie. La loi pour l'aménagement et le développement du territoire est votée par une grande majorité à l'Assemblée nationale et au Sénat qui dans son article 36 promulguée le 4 février 1995 dont deux premiers ministres successifs avaient pris les dispositions pour son application.

Travail accompli malgré les oppositions des acteurs du chemin de fer et du transport routier avec quelquefois au sein même du gouvernement où certaines décisions prises par le premier ministre n'étaient pas appliquées par son ministre de l'Environnement.

1997-1998 - Nous sommes en pleine période propice à l'inaction (pré- et post- élections), en pleine guerre des « maroquins » entre partants et arrivants dans les ministères. Il est urgent de ne rien décider! Les élections législatives anticipées de mai donnent lieu à une combinaison électorale PS-Verts.

Corinne Lepage avait refusé de signer le décret permettant la réalisation des travaux sur la Saône qui étaient soumis à la signature du gouvernement d'Alain Juppé dans ses derniers jours. En Franche-Comté comme en Alsace, la situation est gelée depuis les élections législatives. Avant même d'avoir reçu des instructions de la nouvelle ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Dominique Voynet, chargée de « piloter » l'abandon, les préfets concernés ont pris les devants et ont suspendu acquisitions foncières et expropriations. Sur demande d'Alain Juppé, celles-ci devaient être relancées en novembre 1996, demande mise en attente par sa ministre de l'Environnement, Corinne Lepage, qui souhaitait la mettre à exécution seulement après une étude d'impact globale « très fine ».

Dans le même temps les opposants de la coordination interrégionale soupçonnent chambres et directions départementales de l'agriculture de constituer des commissions de remembrement chargées d'étudier le moyen de mettre la main sur le magot dont disposait la Société pour la réalisation de la liaison fluviale (Sorélif) soit 200 millions de francs en 1996, 800 millions pour l'exercice 1997.

La Sorélif sera dissoute et les quatre-vingts employés réintégrés dans leur entreprise d'origine - CNR et EDF.

### Article du journal Les Echos

La suite est résumée dans cet article des échos daté du 6 juin 1997 sous la plume de Claude Barjonet :

« Tout le monde aux abris! Tel est, en substance, le mot d'ordre en vigueur depuis dimanche à la Sorélif, la société créée par EDF et la Compagnie Nationale du Rhône (mariage de la carpe et du lapin diront certains!) pour construire le canal Rhin-Rhône à grand gabarit. "Ce qui s'est dit contre le projet durant la campagne électorale n'a pas de valeur juridique, noteton en préliminaire à la Sorélif. Nous continuons donc les études de dossiers." Voilà pour la théorie. Mais, dans la pratique, notre interlocuteur ajoute aussitôt: "Depuis dimanche, nous avons suspendu les engagements de personnel, les recherches de locaux et les achats de terrains". Actuellement, la Sorélif n'est propriétaire que de 800 hectares, sur les 4 400 nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit.»

De fait, le profil bas est de rigueur. Depuis la manifestation monstre du 27 avril 1997 10 000 opposants au canal dans les rues de Montbéliard, des élus de toutes tendances politiques ont rejoint le combat du Clac (3) (Comité de Liaison Anti-Canal), isolant un peu plus Raymond Barre et Jean-Claude Gaudin dans leur soutien indéfectible à ce projet de 23,3 milliards de francs hors taxes dont, en février 1996, la Cour des Comptes s'interrogeait sur le réalisme des prévisions de trafic...

Le 19 juin 1998, le nouveau premier ministre Lionel Jospin annonce du haut de la tribune de l'Assemblée

<sup>2.</sup> SORELIF - Société mixte EDF et CNR.

<sup>3.</sup> CLAC, Comité de Liaison pour des Alternatives aux Canaux interbassins. Le CLAC est associé au programme « Transports durables » du World Wide Fund for Nature (WWF), un groupe de farouches opposants au projet, très actifs.

nationale, l'abandon des projets du canal Rhin-Rhône, de la centrale Super Phénix et de la ligne THT en Provence-Côte-d'Azur.

C'était une promesse de campagne de Lionel Jospin confirmée par la ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Dominique Voynet (4). L'argumentation mise en avant prétexte des raisons financières et surtout écologiques. Les maires de Lyon et de Marseille ainsi que plusieurs responsables locaux considèrent qu'il s'agit d'une grave erreur économique. Les opposants au projet triomphent.

Le premier ministre Lionel Jospin qui, en novembre 1996, avait prophétisé un « désastre écologique et une débâcle économique » avait déjà engagé et mis en place la stratégie de l'enfouissement des projets. Un cadeau nuptial fait à Dominique Voynet ont dit certains.

Le 13 juin 1998 le journal *Le Monde* avait annoncé la signature imminente d'une « *déclaration d'inutilité publique* » par le premier ministre Lionel Jospin. Il s'agissait de l'annulation de la DUP signée par Raymond Barre et prorogée par Jacques Chirac, mise en sommeil jusqu'à 1998.

Les agriculteurs par le biais de la Confédération paysanne apportent leur concours à l'œuvre destructrice en déclarant : « Le Jura va perdre 700 hectares de terres agricoles. Vous avez vendu un patrimoine qui n'était pas à vous. »

### Raymond Woessner (5) Le point de vue d'un Géographe

Raymond Woessner qui présente, parmi la foultitude d'intervenants, la rare particularité d'avoir avec compétence, observé et étudié le sujet en toute neutralité, sans le souci de se préoccuper de sa carrière politique ou administrative écrit :

« Depuis l'échec de 1997, le monde a changé. La mondialisation et le changement climatique ont introduit de nouvelles données. Et un autre aspect pointe à l'horizon, avec la menace d'un retour généralisé au protectionnisme. A l'évidence, le vieux canal Freycinet est disqualifié pour le fret : en 2009, seulement vingthuit péniches chargées sont passées à Dannemarie »

(interview, source VNF). L'heure est au grand gabarit. En Europe, depuis le creux historique de 1997, le transport fluvial est reparti de l'avant avec la conteneurisation du fait de la désindustrialisation et des importations massives maritimes depuis les pays-ateliers. Plus que jamais, « Hafenpolitik ist Kanalpolitik » (« Une politique portuaire est une politique de canaux »), comme ont coutume de dire les Allemands. En effet, du fait de la massification par la conteneurisation, les grands ports maritimes ont besoin de se désencombrer avec la création de ports d'arrière-pays alimentés par la route, le fer et la voie d'eau. A charge pour les plates-formes des régions mouillées d'assurer la distribution finale.

Venant de l'Asie du Sud-Est principalement, les conteneurs sont débarqués à Anvers et à Rotterdam, puis remontent le Rhin en 70 heures jusqu'à Strasbourg. Dans l'autre sens, la descente est effectuée en 40 heures. Les porte-conteneurs de 135 mètres de long peuvent charger jusqu'à 470 EVP (6) sur quatre rangs en hauteur. Dès 1969, les premiers conteneurs étaient arrivés dans le port de Strasbourg; en amont du Pont de l'Europe, la faiblesse du tirant d'air (7) limite leur empilement à trois rangs, et à deux rangs en amont de la Mittlere Brücke de Bâle. La Saône et le Rhône sont entrés dans ce jeu depuis 2002, avec des navires de 280 EVP de capacité entre Fos-sur-Mer (Bouchesdu-Rhône) et Pagny (Côte-d'Or). Les horaires sont usuellement fiables. Seuls les accidents, rarissimes, les crues ou les basses eaux peuvent gêner les entreprises lorsqu'il leur faut réduire les volumes transportés.

En 2016, le port d'Anvers a pour la première fois dépassé les 10 millions d'EVP et, en 2015, Rotterdam a connu un trafic de 12,297 millions d'EVP. En 2014, Marseille a culminé à 1,174 million d'EVP. Ce déséquilibre traditionnel plaide pour un arrière-pays qui pourrait davantage s'étendre vers le sud depuis la Rangée nord-européenne, si le canal à grand gabarit rejoignait la Saône.

### **Une note optimiste?**

Les partisans, qui sentaient le vent tourner, ne renoncent pas tout à fait. « Depuis vingt-sept ans que

<sup>4.</sup> Dominique Voynet est née à Montbéliard en 1958. Médecin anesthésiste à l'hôpital de Dole en 1985-1989, elle compte parmi les membres fondateurs du parti Les Verts en 1984. Candidate à la présidentielle de 1995, elle obtient 3,1% des voix. Elue députée du Jura en 1997, elle devient ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du gouvernement Jospin. Elle est sénatrice de Seine-Saint-Denis de 2004 à 2011 et maire de Montreuil de 2008 à 2014. Elle est aujourd'hui inspectrice générale des affaires sociales à Mayotte.

Elle a pesé très lourd dans l'abandon du projet de canal à grand gabarit en 1997, abandon qui figurait dans la plate-forme de la gauche plurielle, tout comme la fermeture du surgénérateur Superphénix de Creys-Malville et la non-construction de la ligne à très haute tension de Provence.

<sup>5.</sup> Raymond Woessner né à Mulhouse en 1954, est professeur de géographie à Paris IV-Sorbonne, membre du Laboratoire ENEC, Espaces, Nature et Culture, UMR 8185.

Agrégé de Géographie, il a soutenu un doctorat de Géographie à Besançon en 1996, sous la direction de Daniel Mathieu : Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône, la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale, thèse publiée aux Presses Universitaires Franc-Comtoises en 2000.

<sup>6.</sup> EVP - Abréviation française pour Equivalent Vingt Pieds (TEU en anglais : Twenty-Foot Equivalent Unit). Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (6 mètres). Par exemple, un PC de 1500 EVP désigne un navire porte-conteneurs d'une capacité équivalente à 1 500 conteneurs de 20 pieds (~ 6 mètres).

<sup>7.</sup> Tirant d'air désigne la hauteur de passage sous les ponts fluviaux qui conditionnent la hauteur de chargement des péniches.

je suis dans ce métier et pour avoir vécu les hauts et les bas du dossier, quand on me dit irréversibilité je n'y crois absolument pas, essaie de se consoler Marc Schreiber, délégué général de l'Association Mer du Nord-Méditerranée (Medinord), principal lobby économico-politique pro-canal présidé par Raymond Barre. Dans trois ans, dans cinq ans, dans dix ans, ce projet refera surface.»

### **Sources**

Raymond Woessner, Le projet de canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin : un conflit sans fin entre ses promoteurs et ses opposants, 28 janvier 2019, Université Paris IV Sorbonne (Sorbonne Universités).

Wikipédia - Le canal du Rhône au Rhin.

La documentation Française - Notes et commentaires. Canal Rhin-Rhône. Le dossier de Jacques Bernot, Jacques Rocca Serra, Marc Schreiber chez Economica.

Louis PERRIN, Editeur. Lyon.

## CARTE TOPOGRAPHIQUE

DI

## COURS DU RHÔNE,

### DE LYON A LA MER.

Dressée à l'Echelle d'un Mètre pour 50,000 Mètres,

par Laurent DIGNOSCYO, Géographe.

1856.

Avec indication de toutes les digues présentes en 1856

