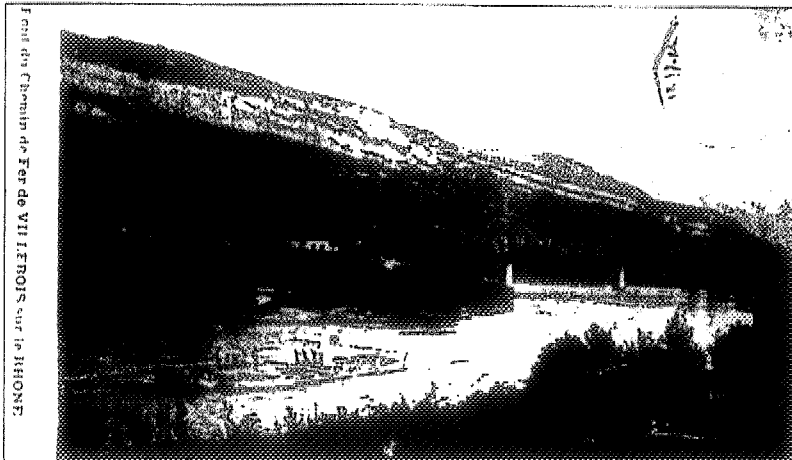
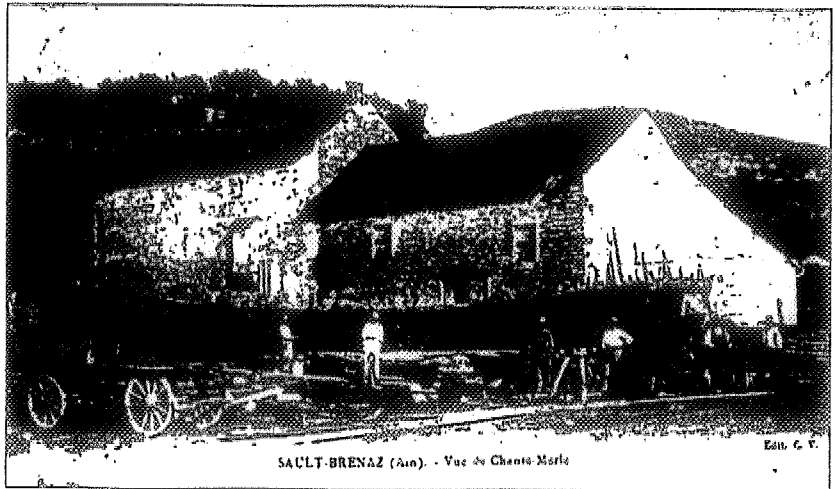


SOUVENIRS, AU FIL DE L'EAU

Sault-Brénaz est une cité dont la vocation marinière a toujours été affirmée. Le Rhône baigne ses murs, et le bruit de ses eaux berce les riverains. Le seuil artificiel lui a même permis de hausser le ton, peut-être pour se plaindre d'avoir vu son cours contrarié par les hommes. Toute voie d'eau attire la vie sur ses rives. La navigation sur le Rhône remonte donc aux temps les plus anciens. Les sapins et les épicéas du Jura et des Alpes ont servi à la construction des premiers bateaux (selon PLINE L'ANCIEN). Les Romains avaient compris l'intérêt de la pierre du Bugey. Avant celle de Villebois, ce fut celle des carrières de Fay à PEYRIEU qui entra dans la construction de Lugdunum.



Il ne subsiste aucun document écrit ou graphique de ces longs siècles d'histoire. La navigation marinière qui nous sensibilise est naturellement la plus récente, fin du 19^{ème} siècle et début du 20^{ème}. Nous avons encore parmi nous des descendants des mariniers et même des constructeurs de bateaux, les rigues ou les barges selon que l'on est en amont ou en aval de Lyon. M^r Louis JOURNET appartient en effet à la famille qui construisait à Sault-Brénaz les rigues destinées au transport de la

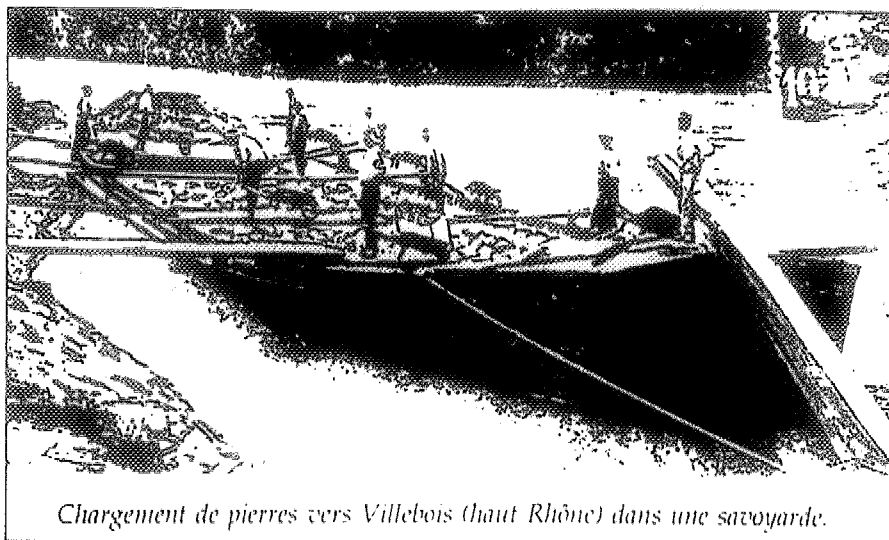
Pierre extraite dans les carrières de Villebois, Sault-Brénaz, Montalieu et Porcieu. Le Son et Lumière organisé à deux reprises dans cette dernière localité a exprimé de belle manière le travail des carriers et l'environnement de ce dur et attachant métier. Aux alentours de 1880, on comptait dit-on 2000 tailleurs de pierre dans la région.

Il fallait l'acheminer jusqu'aux lieux de mise en œuvre. Les quais, beaucoup d'immeubles importants et de monuments de Lyon sont en pierre de Villebois (appellation étendue aux pierres des carrières des communes environnantes). On descendait jusqu'aux ports des villages riverains les blocs et les pierres taillées, dans des fardiers tirés par les chevaux ou des bœufs. Ensuite, on chargeait avec les moyens de l'époque, voir des brouettes ainsi que le montre l'un des pauvres clichés, rares et précieux témoins de ces temps révolus. Les hommes embarquaient, sous la direction du patron marinier. Il faut entendre M^{me} Suzanne MILLET de VERTRIEU parler de son grand-père Jean-Baptiste RIGAUD, patron marinier, maître de rigue, voiturier, sur le Rhône et la Saône. Il y avait aussi un port à VERTRIEU, on était client de la fabrique JOURNET.

L'activité était considérable. Il suffit de compter le nombre de boucles d'amarrage encore présentes sur notre chemin de halage. Une dizaine d'hommes étaient embarqués, sans oublier les chevaux pour tirer la rigue au retour de Lyon. La descente, la «descize» était facilitée par le courant, mais pas exempte de difficultés : les bancs de sable, les fortes eaux, les saults au droit du village. On travaillait dur, on buvait sec, on mangeait solide. La grillade des mariniers aurait été inventée par ces marins d'eau douce qui la mettait à cuire au départ pour la déguster à l'arrivée : viande de bœuf, oignons, poivre, vin rouge, le tout en couches et doses scrupuleusement respectées.

SOUVENIRS, AU FIL DE L'EAU

La remontée prenait du temps. Le chemin de halage méritait son nom. Les chevaux tiraient, les mariniers accompagnaient. Il n'y avait pas de végétation en bordure du Rhône, le halage aurait été impossible. On dit que les barges qui approvisionnaient le sel aux siècles antérieurs mettaient des mois pour venir du Midi.



Chargement de pierres vers Villebois (haut Rhône) dans une savoyarde.

« Curieux spectacle », écrit le marquis de Quinsonas, » que ces longues files de grands bateaux recouverts de tentes, le principal toujours orné d'une croix décorée de fleurs et de guirlandes. Cette barque était appelée le « quiome ». Le voyage depuis Arles jusqu'au Parc entrepôts des sels à 10 kms en amont de Seyssel, durait des mois entiers. Les beaux et vigoureux chevaux de rivière (jusqu'à 80) attelés quatre à quatre de front, avec la queue coupée régulièrement, semblaient un escadron formé en colonne de marche. Ils campaient ordinairement dans la petite plaine en face de Mérieu ».

Cette navigation cessa aux alentours de 1920. Les mariniers devinrent ouvriers des fabriques ou agriculteurs. Ils quittèrent à regret le Rhône « surface dure, inégale, raboteuse comme une mauvaise route » selon Paul MORAND, pour des métiers tout aussi pénibles.

Des bateaux plus luxueux ont navigué, tel celui construit par la Duchesse de Savoie et qui portait ses armoiries.

L'idée de réunir Lyon au lac du Bourget n'est pas nouvelle. Déjà, le 17 août 1839, un bateau à vapeur baptisé « l'Abeille » va remonter de Lyon par le Rhône, le canal de Savière et le lac du Bourget, pour arriver au port de Puer (le grand port d'Aix-les-Bains).

A partir de 1845, trois bateaux assurent les relations voyageurs et marchandises entre Lyon et Aix. Dix heures dans le sens aval, quinze dans le sens amont. En été, le service est journalier. On a effectué des travaux dans le canal de Savière pour faciliter le passage. Il a fallu ordonner aux pêcheurs riverains d'ôter les pieux qui servaient à placer leurs nasses.

Pour assurer la liaison jusqu'à Chambéry, on a créé une voie « ferrée » avec des rails en bois. Les wagons sont tirés par des chevaux. Le train aura la vie brève (1839-1843).

Entre les bateaux, la concurrence est forte. Les employés n'hésitent pas à aller pêcher le client : « On engage les voyageurs à prendre tel ou tel bateau, à prix réduit. Le lendemain, une autre compagnie s'empare des voyageurs et les conduit gratuitement à Lyon. Alors les premiers reviennent, et leur offrent à déjeuner, puis à dîner. Et plus ils ont de voyageurs, plus ils sont satisfaits ». (Extraits du Courrier des Alpes du 8.10.1857). Les chemins de fer sonneront le glas des bateaux à vapeur sur le Haut-Rhône.

C'était une époque, la vie de nos grands et arrière-grands-parents. Le fleuve liait les hommes, on avait pas créé des plans d'eau navigables en oubliant de les faire communiquer entre eux par des écluses. Peut-être faudrait-il retrouver le pèlerinage des mariniers sur l'île de St-Véran, dédié à la vierge, et qui célébrait la fête de cette profession, pour que le ciel inspire ceux qui financent et donc décident ! Un grand merci pour conclure à M^{me} Suzanne MILLET qui a confié clichés et souvenirs, avec beaucoup d'amabilité.

