

L'AIN, VOIE NAVIGABLE

Le 2 avril 2022

« La rivière sera pour nous un chemin qui marche tout seul, et les trains de bois n'ont pas été inventés pour rien », Jules Verne, *l'île mystérieuse*.

Les cours d'eau naturels ont été les premières voies que les humains empruntèrent pour leurs déplacements, que ce soit en suivant leurs berges ou en naviguant sur des esquifs sommaires. La navigation commerciale sur l'Ain est souvent mentionnée dans les comptes de la châtelainie savoyarde de Pont-d'Ain, au début du XIV^e siècle, mais elle était sans doute bien antérieure. Les marchandises se transportaient sur des radeaux de bois et de planches, parfois tirés par des bateaux dont certains comportaient une voile¹.

À partir du XVII^e siècle, les besoins en bois de chauffage pour les villes, de bois d'œuvre pour le bâtiment et la marine, firent que le transport du bois par voie d'eau se développa considérablement, et particulièrement sur la rivière d'Ain traversant les forêts du Jura, pour desservir Lyon et la méditerranée par le Rhône. Les ports étaient nombreux, chaque village riverain avait le sien. Généralement les aménagements étaient inexistantes : une simple prairie suffisait, telle celle du hameau de La Route², par exemple. Les ports plus importants comportaient parfois un quai et au moins une auberge ; il y en eut jusqu'à trois à Neuville, où les mariniers faisaient relâche.

On utilisait deux moyens de transports. Le bois de chauffage se faisait par flottage à « bûches perdues », marquées au signe de l'expéditeur, descendant librement le cours d'eau, puis récupérées par un barrage formé d'un câble ou de pieux, placés sur le lieu d'arrivée. L'autre moyen, le plus courant, destiné aux bois d'œuvres, était le radeau. Construit avec 150 à 200 mètres cubes de fusts à transporter, il était manœuvré par un équipage de 6 à 9 personnes, appelé « rigue », et pouvaient transporter d'autres marchandises telles que des objets en bois, paniers, fromages, mousse de calfatage, planches, chevrons, sable, chaux, pierre.

Les radeliers

La pente importante de la rivière, son lit instable, souvent encombré de rochers rendaient ce cours d'eau dangereux et difficile à naviguer, d'autant que la descente ne pouvait se faire que par hautes eaux, en automne, ou à la fonte des neiges. Le passage sous le pont de Neuville constituait un des points de passage des plus périlleux. Il fallait donc un grand courage et beaucoup de professionnalisme pour effectuer ce métier, que ce soit pour le patron de l'équipe ou ses mariniers.

Remonter le courant n'étant possible que sur de très courtes distances, entre deux rapides, le radeliers retournaient donc chez-eux à pied !

1 Source : Archives départementales de Côte d'Or, B 9014... B 9142.

2 Sources : Archives départementales de l'Ain ; 1619, 3E 1509, f°562 ; 1665, 3E 1548, f°114 ; 1709, 3E 1609, f°241.



Un radeau au départ de Condes (d'après photo ARICIA, voir le lien vers « Les radeliers de la Bienne », en fin d'article)

La descente de l'Ain en radeau était dangereuse ; un grand nombre de radeliers, ou de membre d'équipages, trouvèrent la mort en exerçant cette activité. Le danger était aussi inhérent à la masse considérable des billes de bois mises en mouvement. Citons le *Courrier de l'Ain* du 28 janvier 1845, qui rapporta un des drames, parmi tant d'autres, qui endeuilla le village de Neuville :

Il y a quelques jours, le nommé Lombard père, marinier, âgé de 60 ans, travaillait à confectioinner un radeau au port de Neuville-sur Ain, avec d'autres ouvriers au nombre desquels se trouvaient ses deux fils. Au moment où il était occupé à lier les pièces de bois qu'on lui amenait, une de ces pièces, échappant des mains des ouvriers, roula le long de la berge, vint le frapper par-derrière, avant qu'on eût le temps de l'avertir et le précipita dans la rivière. Le malheureux Lombard fut retiré aussitôt, malgré les secours de la médecine, il expira une heure après.

Il s'agissait de Jérôme LOMBARD, âgé de 64 ans, cultivateur de son état, habitant au quartier des Drus, à l'angle des rues de la Rochette et de la Poste. L'accident eut lieu précisément le 18

janvier. En dehors de son aspect dramatique, ce récit illustre bien la manière dont l'activité de radelier, était en lien étroit avec l'exploitation de la forêt et le cycle des saisons : on coupait le bois en plein hiver ; puis on préparait le radeau en attendant la fonte des neiges pour l'expédier par hautes eaux. Le retour au bercail se faisait avant la mise en culture des terres.



L'hôtel Masson vers 1910

On peut citer un autre article, tiré du *Journal de l'Ain* du 15 mars 1876, relatant un nouveau drame, mais montrant l'intérêt des radeliers pour l'étape du port de Neuville, occasion d'échanger sur l'évolution des conditions de navigation vers l'aval, après chaque crue.

Dans le courant du mois de décembre 1874, un radeau à destination de Lyon, appartenant à M. Vuillernioz, marchand de bois à Villars-d'Héria (Jura), partait du port de Molinges et arrivait sans encombre à Neuville-sur-Ain, où il prit terre. Ce radeau qui portait aussi le propriétaire, M. Vuillernioz, avait pour patron soit pilote, le sieur Constant Picquet, de Dortan. Un peu en amont de Neuville-sur-Ain, on avait remarqué, garée sous les rochers qui bordent la rivière le long de la route nationale n° 89 en aval de Poncin, une pièce de bois qui s'était détachée dans une descente précédente, d'un autre radeau appartenant au même propriétaire. À l'hôtel Masson, pendant le dîner, il fut question d'aller recueillir cette pièce de bois. Deux hommes de l'équipage, les sieurs Léonard Clerc, d'Epercy, et Alphée Picquet, d'Uffel, commune de Dortan, furent chargés de cette mission qui semblait ne présenter aucun danger, et remontèrent le courant dans une petite embarcation. Cette entreprise devait être fatale pour Alphée Picquet ; le bateau engagé entre le rocher et la pièce de bois qu'il s'agissait de remettre à flot, sombra. Léonard Clerc put seul s'accrocher à cette épave et être secouru : le malheureux Alphée Picquet disparut et resta dans le gouffre. Son cadavre entraîné

par le courant fut retrouvé quelques jours après en vue de la commune de Priay. La veuve d'Alphée Picquet a pensé que la catastrophe dont son mari avait été victime, engageait la responsabilité soit du propriétaire, soit du pilote du radeau. Elle leur a intenté une action judiciaire dont le tribunal de Nantua est en ce moment saisi.

Le péage fluvial de Neuville avant 1789

Le péage prélevé sur les marchandises descendant la rivière d'Ain au passage à Neuville, avait par principe la contre partie de la protection du maître des lieux, qui assurait la sécurité ; c'était surtout une source de revenus non négligeables.

L'histoire du péage de Neuville est étroitement liée avec celle du service de bac, que se partageaient les seigneurs de Fromente, puis Châteauvieux, et Neuville. Son historique est rappelé par l'énumération de diverses pièces y afférent, dans l'arrêt du Conseil d'État du Roy du 8 juillet 1732, arrêt qui transfère ce droit au profit du roi de France. Chronologiquement :

1370 : Contrat de vente faite par BERTHET de la Roche de Neuville le 9 mai 1370 au profit de HUMBERT de la Balme seigneur de Fromente, de la quatrième partie lui appartenant, dans les droits de tribut, pontonage, port et péage qui se percevait au port de la Roche près de Neuville sur Ain moyennant 25 florins d'or.

1469 : Contrat de vente du 23 juin 1469, d'un autre quart du port et péage de Neuville sur Ain, et des droits en dépendant, au profit de Georges COCY seigneur de Châteauvieux, moyennant 220 florins d'or.

1472 : Sentence rendue par le Bailliage de Bresse entre Georges COCY de Châteauvieux et Claude d'ORIOLE du 15 juillet 1472, qui maintient ledit COCY dans la possession et jouissance des biens vendus par contrat du 23 juin 1469.

1474 : Sentence rendue par le juge de la Châtellenie de Pont-d'Ain, le 23 juillet 1474 par laquelle il a été donné main levée au nommé GUIBERT, de la saisie faite sur lui à la requête du seigneur de Châteauvieux, de deux radeaux de bois passant sur la rivière d'Ain, faute de paiement des droits de payage qui lui appartenait à cause du quart du péage de Neuville, à la charge par ledit GUIBERT d'acquitter les droits dans trois jours.

1529 : Contrat de vente fait par Dame Louise de MONTMORENCY, veuve de Gaspard de COLLIGNY, Maréchal de France, le 30 mars 1529 au profit de Claude de CHÂTEAUVIEUX, de la terre et seigneurie de Fromente, droits de ports, péages, pontonages et autres en dépendant moyennant la somme de douze mille écus d'or.

1530 : Bail fait par le sieur de Châteauvieux, le 19 avril 1530, au profit d'Arthaud GRAVEL, pour trois années, des ports et péage de Neuville, appartenant audit sieur à cause de sa terre et seigneurie de Fromentes, moyennant 35 florins, monnaie de Savoie, par an.

1553 : Bail fait le dernier d'avril 1553 par Demoiselle Laurence de THERLET veuve de Jean de BOYSSIER seigneur de la Tour de Neuville, au profit de Pierre et Michel DARMES, pour 3 an-

nées, de la moitié du port et péage de Neuville sur la rivière d'Ain, l'autre moitié appartenant au seigneur de Fromente, moyennant 3 florins, monnaie de Savoie, pour chacune desdites années.

1564 : Bail par Claude de Châteauevieux, le 18 juin 1564, pour 3 ans de la part et portion qui lui appartient dans les droits du port et péage de Neuville sur Ain, moyennant 156 florins monnaie de Savoie, par an, au profit des nommés TROLLIET et REY.

1567 : Aveu fourni au Duc de Savoie du 2 avril 1567 par Demoiselle Laurence de THARLET de Neuville, dans lequel est compris entre autres choses, le quart du port et péage de la Roche, et des radeaux passant par ledit port sur la rivière d'Ain.

1570-1573-1576 : Trois baux faits par le sieur de Châteauevieux, les 19 juin 1570, 21 juin 1573 et 3 juin 1576 au profit des nommés DARME, chacun pour 3 années moyennant 210 florins, monnaie de Savoie, par an, correspondant à la moitié du port et péage de Neuville sur Ain.

1581 : Bail fait par Dame Anne de ROCHECHOUART veuve du Sr de Châteauevieux le 12 décembre 1581 au profit de Marc TROLLIET, de la moitié du port et péage de Neuville, pour trois années, moyennant 250 florins de Savoie par an.

1583-1586-1589-1592 : Baux de la moitié du port et du péage de Neuville fait par Jean de GUILLE de Moland, seigneur de la Tour de Neufville, chacun pour trois ans, au profit des nommés DARME.

1594 à 1600 : Six baux de trois années faits par Dame Anne de ROCHECHOURT veuve de CHÂTEAUVIEUX, et sa fille Marie de CHÂTEAUVIEUX, les 4 mai 1585, 4 juin 1588, 31 décembre 1591, 16 mai 1594, 18 avril 1599 et 23 juin 1600, au profit des nommés DARME et Marc TROLLIET, le dernier moyennant 310 florins de Savoie.

1602 : Aveu et dénombrement fourni au Roi en la Chambre des Comptes de Dijon, le 20 mai 1602, par les dames de ROCHECHOUART et de CHÂTEAUVIEUX, de la baronnie de Fromente, terres et seigneurie de Châteauevieux, Beaurepaire et autres, situées en Bresse, dans lequel sont compris les droits de péage et batelage sur la rivière d'Ain, produisant 15 livres.

1607 : Bail fait par Louis de la GUILLE de Molland du 16 mars 1607 au profit de François et Antoine DARME pour 3 années, de la moitié du port et péage de Neuville sur Ain, moyennant 150 livres tournois par an.

1620 : Bail général de la Baronnie de Fromente, terres et seigneurie de Châteauevieux, Thol et autres, fait par Dame Marie de CHÂTEAUVIEUX, le 8 avril 1620 au profit des nommés GRIF-FON, pour six années, dans lequel sont compris les droits de péage et les ports de la Corde et de Neuville sur Ain.

1622-1625 : Deux baux faits par Louis de MOLLAND sieur de la Tour de Neuville, chacun pour trois années, au profit des nommés DARME, les 8 avril 1622 et 18 avril 1625, de la moitié du port et péage de Neuville moyennant 240 livres par an.

1626 : Bail fait par René de VIENNE Comte de Châteauevieux le 30 mars 1826 de la moitié du port et péage de Neuville, indivis avec le sieur de MOLLAND, chacun pour trois années, moyennant deux cent quarante livres par ans au profit de David DARME.

1627-1631-1638-1644 : Quatre baux faits par le Sieur de VIENNE de Châteauevieux, les 28 juin 1627, 26 mai 1631, 18 juin 1638 et 22 novembre 1644, au profit de différents particuliers, de la baronnie de Fromente, terre et seigneurie de Châteauevieux, Thol et autres, dans lesquels sont compris des droits de péage et de port.

1628-1634-1640-1646-1653 : Cinq baux faits par le sieur de MOLLAND de la moitié du port et péage de Neuville sur la rivière d'Ain.

1629 : Sous-bail fait le 14 août 1629 par Claude GRIFFON et Pierre MENON fermiers des Terres de Fromente et Châteauevieux au profit des nommés DARME et BÉRARD, pour quatre années, de la moitié du port et péage de Neuville appartenant au sieur de Châteauevieux, moyennant deux cent dix livres par an.

1656 : Bail fait par le Duc de VIEUVILLE le 3 octobre 1656, au profit des nommés BLANCHON, VASSAU, LUCAS, et CALLES pour six années, des seigneuries de Châteauevieux et Fromente, Beaurepaire et autres, consistant entre autres choses, en des droits de péage, et aux ports de la Corde et de Neuville.

1662 : Contrat de vente fait le 25 janvier 1662 par René de CHATEAUVIEUX de Vienne Comte de Châteauevieux, Dame Marie de LANGUESSE son épouse, le sieur duc de la VIEUVILLE, et Dame Marie Françoise de CHÂTEAUVIEUX de Vienne son épouse, au profit de Barthélemy GUESTON seigneur de la Bussière, trésorier de France à Lyon, des comté, terre et seigneuries de Châteauevieux, baronnie de Fromente, fief et rotures en dépendant, consistant entre autres choses, en des droits de port, péage et passage, moyennant la somme de 153 000 livres.

1662 : Bail fait par Barthélemy GUESTON le 4 avril 1662 au profit d'Étienne BOTTEX de la moitié du port et péage de Neuville sur Ain pour six années moyennant deux cent sept livres par an.

1664 : Arrêt du Conseil du 21 avril 1664 par lequel, avant faire droit définitivement, il a été entre autres choses ordonné que dans le mois, les sieurs de MOLLAND et GUESTON apporteraient par-devant le sieur de CHAMPIGNY Intendant en Lyonnais et Dauphiné, les titres du péage par eux prétendu à Neuville sur Ain, et cependant il leur a été fait défense d'en continuer la perception.

1664 : Aveu et dénombrement du 2 mai 1664 reçu à la Chambre des Comptes le 8, par le Sieur GUESTON de la baronnie de Fromente, seigneurie de Châteauevieux, Beaurepaire et autres, dans lequel sont énoncés les droits de péage et de batelage sur la rivière d'Ain produisant 15 livres par an.

1664 : Ordonnance du 10 novembre 1664 portant que ledit arrêt du 21 avril serait exécuté et que conformément à icelui, lesdits sieurs de MOLLAND et GUESTON seraient tenus de représenter,

dans un mois par devant lui, les titres dudit péage de Neuville, et cependant défense de la percevoir.

1665 : Exploit du 16 janvier 1665 contenant signification qui a été faite des dits arrêt et ordonnance auxdits sieurs de MOLLAND et GUESTON avec sommation d'y satisfaire.

1669 : Arrêt du Conseil du 10 juillet 1669 rendu sur requête du sieur GUESTON de Châteauvieux, par lequel il a été ordonné que ledit sieur GUESTON représenterait conformément à l'arrêt du 21 avril 1664 les titres du péage de Neuville sur Ain, par-devant le sieur du GUÉ intendant en Lyonnais et Dauphiné.

1670 : Trois procès verbaux des 22 janvier, 4 février et 4 mars 1670 contenant les représentations faites par le sieur GUESTON, de plusieurs titres du péage de Neuville, et portant que lesdits titres seraient communiqués au *Prévost des Marchands et Eschevins* de la ville de Lyon, et syndics du pays de Bugey.

1670 : Procès verbal dressé par le Sieur du GUÉ, le 12 avril 1670, lors duquel les *Prévost des Marchands et Eschevins* de Lyon, et les Syndics du pays de Bugey ont obtenu, entre autres choses, que pour percevoir un péage, il était indispensable d'avoir une pancarte du péage par lui prétendu, à Neuville sur la rivière d'Ain, l'ayant toujours perçu arbitrairement, et ainsi qu'il ne pouvait espérer d'être maintenu dans ledit droit.

1672 : Requête présentée par le sieur GUESTON de Châteauvieux, audit sieur du Gué, tendant à ce qu'il lui fût donné main levée des défenses portées par l'arrêt du 21 avril 1664, en conséquence, qu'il lui fût permis de percevoir le péage de Neuville, pour la moitié qui lui en appartenait, suivant la pancarte des péages de Loyes et Gourdans, qui avaient été arrêtées au Conseil sur celle du péage de Chazey situé sur la rivière d'Ain.

1672 : Ordonnance du sieur du GUÉ étant en suite, du 21 juillet 1672, portant que sur les fins et conclusion de ladite requête, ledit sieur GUESTON se pourvoirait par de vers le Roy, en son Conseil.

1673 : Exploit du 7 janvier 1673 contenant sommation faite à la requête dudit sieur et Dame, Duc et Duchesse de la VIEUVILLE, et à la dame de VIENNE, vendeurs de la Terre de Châteauvieux et dépendances, de lui fournir des titres, et notamment une pancarte du péage de Neuville compris dans le contrat de vente du 25 janvier 1662 afin de pouvoir être maintenu dans le dit droit.

1675 : Requête présentée au Conseil par ledit sieur GUESTON, tendant à ce qu'il lui fut permis de joindre à la production qu'il avait faite entre les mains du sieur Poncet, du 25 juillet 1675, portant que lesdites pièces seraient reçues et communiquées.

1677 : Ordonnance rendue par le sieur du GUÉ intendant en Lyonnais et Dauphiné, le 29 janvier 1677, sur la requête du sieur GUESTON de Châteauvieux, par laquelle il lui a été permis de faire saisir et arrêter les marchandises appartenant au nommé GOY voiturier par eau, qu'il avait fait passer sur la rivière d'Ain devant le port de Neuville, et de l'assigner par-devant le sieur du GUÉ, pour se voir condamner au paiement des droits dus pour raison desdites marchandises.

1677 : Exploit du 29 janvier 1677 contenant la saisie faite en conséquence de ladite ordonnance, des bois appartenant audit GOY.

1678 : Transaction du 28 septembre 1678, passée entre le sieur GUESTON de Châteauevieux, d'une part, et César de MOLLAND seigneur du fief de la Tour de Neuville, d'autre, sur demande formée par ledit sieur de MOLLAND, à fin d'entérinement des lettres de rescision par lui obtenues, contre un contrat du 6 septembre 1675, portant vente au profit du sieur de CHÂTEAUVIEUX de la moitié du péage de Neuville, moyennant douze cent livres de prix principal, par laquelle ledit sieur de CHÂTEAUVIEUX, pour faire cesser ladite demande, s'est obligé de payer annuellement audit sieur de Molland, une rente de deux cent cinquante livres, à condition que s'il arrivait un retranchement de partie des droits dudit péage, la rente constituée par ladite transaction, diminuerait à proportion.

1683-1688 : Deux baux faits chacun pour six ans par le sieur de Châteauevieux, au profit des nommés BOSSU et BILLOUD, les 23 février 1683 et 20 septembre 1688 du péage de Neuville sur la rivière d'Ain, moyennant 800 livres par an, pour en percevoir les droits suivant l'arrêt du Conseil du 11 avril 1669.

1696 : Traité sous seing privé fait entre le sieur de CHÂTEAUVIEUX d'une part et ST GERMAIN de Vaves d'autre, le 28 juillet 1696 par lequel ledit de Vaves s'est obligé de faire la perception des droits du péage de Neuville, moyennant cent livres par an, et de compter les deniers de ladite recette.

1698-1704-1710 : Trois baux de 6 années chacun, faits par Paul GAYOT seigneur de Châteauevieux, les 8 juin 1698, 19 juillet 1704 et 10 mai 1710, du péage de Neuville sur Ain, moyennant six cents livres par an.

1717 : Procès verbal dressé le 10 septembre 1717 par le sieur CURTY, président en l'Élection de Bugey, subdélégué en cette partie, contenant la représentation faite par ledit sieur de CHÂTEAUVIEUX de quelques titres concernant les droits de péage par lui prétendu à Neuville sur la rivière d'Ain

1718 : Bail fait par le sieur de CHÂTEAUVIEUX le 6 mai 1718 au profit de Jean FERREY, pour 6 ans du péage de Neuville, moyennant 525 livres par an.

1724 : Bail fait sous seing privé, du péage de Neuville le 17 avril 1724 pour 5 ans par Marc Antoine GAYOT de la Bussière, seigneur de Châteauevieux au profit de Jean Charlet moyennant 550 livres par an.

1727 : Déclaration des habitants de Neuville, Acte reçu par PERRIN notaire à *Toussiat en Bresse*, le 30 juillet 1727 par lequel plusieurs habitants du village de Neuville sur Ain ont déclaré que de temps immémorial, les seigneurs de Châteauevieux ont perçu des droits de péage sur toutes les marchandises passant sur la rivière d'Ain, devant le port de Neuville.

1729 : Quatre certificats donnés par les anciens et principaux habitants des lieux de Neuville, Pont-d'Ain, Poncin et Chenavel, les 2,3,4, juin 1729, portant que les sieurs de CHÂTEAUVIEUX et MARRON, font faire exactement le balisage de la rivière d'Ain ; qu'ils entretiennent

à leurs frais les pertuis pour le passage des flottes et radeaux, et qu'il n'y a aucun pont sur ladite rivière dans tout son cours.

1730 : Mémoire envoyé au Conseil le 10 août 1730 par le sieur POULLETIER Intendant à Lyon, par lequel il paraît que depuis un temps considérable, les droits de péage à Neuville se perçoivent à Lyon pour la commodité des voituriers.

Toutes les marchandises passant devant le port de Neuville étaient donc taxées, plus ou moins arbitrairement par les seigneurs de Châteauevieux et Neuville, jusqu'à ce que le roi de France s'octroie ce privilège. Le péage se fit ensuite à Lyon, sur le Rhône, à Bechovelin, seigneurie et ancien mandement, qui se situait à la Guillottière³. Parmi les fermiers du péage, la famille DARME est souvent citée.

Il arrivait que l'on fasse descendre vers Lyon, depuis le port de Neuville, de la pierre locale⁴ ou du bois provenant de la forêt du Vieudrin, franchissant le Suran par le bateau de Châteauevieux⁵, ou occasionnellement pendant la Révolution de 1789, des *fusts* provenant du Bugey, destinés à la Marine⁶. Les « exportations » de la vallée du Suran étaient somme toute assez faibles ; ces territoires ne furent véritablement reliés à Neuville qu'après la construction de la route actuelle entre Sénissiat et le pont de Neuville, en 1788⁷.

Essor et déclin de la navigation sur l'Ain

Après la révolution de 1789, une longue période de flottement s'instaura dans l'organisation de la navigation intérieure ; Le premier texte reconnaissant son intérêt date de 1798 ; enfin, l'arrêté du 28 mai 1803 vint régir son organisation par bassins, portions de fleuves et de rivières, et instaura une taxe destinée à financer l'entretien qui avait été négligé durant la période de tourmente. Les préfets et les ingénieurs des départements en furent chargés. Les tarifs étaient territorialement variables. En 1808, la perception de l'octroi se faisait à Port Galant, selon le préfet Bossi. Dans sa *Statistique générale de la France, département de l'Ain*, il indiquait :

Tous les bateaux servant à la navigation sont en sapin : on les nomme penelles ou sapines. On les construit dans le village de Condes, près Thoirette, au port de Pont-d'Ain et à celui de Priay ; de là on les descend, chargés ou vides, à Lyon, d'où ils ne remontent pas. Ils servent à la navigation du Rhône pour la descente seulement.

Ces bateaux calent d'un mètre dans les hautes eaux, et de 50 à 60 centimètres dans les eaux moyennes ; la navigation cesse dans les eaux basses, à cause des bancs de graviers ou atterrissements.

3 Source : Arrêt du Conseil d'État du Roy, du 16 octobre 1736.

4 Source : *Dictionnaire du commerçant*, volume 2, Guillaumin et compagnie, 1841.

5 Source : *La vallée du Suran*, Paul Cattin, 1982.

6 Source : Délibération du Conseil municipal de Saint-Jean-le-Vieux du 28 floréal An III.

7 Source : *La vallée du Suran*, Paul Cattin, 1982.

Leur charge, qui varie en raison de leurs dimensions et de la profondeur des eaux, est moins considérable que sur la Saône, parce que la profondeur de l'Ain est très inégale et change à chaque crue.

La navigation de cette rivière est pénible et dangereuse à cause d'un grand nombre de blocs de pierre et de rochers détachés des montagnes, qui viennent encombrer son Lit, et de quelques pointes saillantes de ses bords. Indépendamment de ces obstacles, les digues des moulins qui la traversent totalement, et les rochers qui se trouvent sous le pont de Neuville, sont autant d'écueils pour les bateaux de descente.

La manière de naviguer sur cette rivière diffère peu de celle du Rhône. On se sert seulement de rames et non de voiles. Dans les endroits resserrés, on se sert de pieux, comme sur le Rhône, pour éloigner les bateaux des rochers. Le trajet, depuis Thoirette jusqu'au confluent, se fait, dans les eaux

moyennes et à charge, en quatre heures et demie, en voguant à la rame seulement ; le même trajet se fait à vide en cinq ou six heures.

Cette rivière n'ayant point de hallage, et n'étant pas constamment navigable, il n'y a point d'équipages établis pour les transports ordinaires. Les seuls qui existent se composent de cinq à six petits bateaux en sapin, accolés ensemble en forme de radeau, ou de deux ou trois bateaux construits dans les différents ports, et que l'on conduit à Lyon, chargés de planches, bois et autres matériaux, selon l'état des eaux. Le tout se vend dans cette ville, rien ne remonte.

À l'usage, on admit que l'organisation décentralisée instaurée au début du XIX^e siècle n'était, en définitive, pas très efficace, et une ordonnance de 1835 réforma le système⁸.

Le Précis historique et statistique des voies navigables de France, édité en 1855 par Ernest GRANGEZ – note sur l'Ain :

La rivière d'Ain est classée, par l'ordonnance du 10 juillet 1835, sur la pêche fluviale, comme flottable en trains depuis le pont de Navoy jusqu'à la Chartreuse de Vaucluse, sur un développement de 68k, et comme navigable depuis ce dernier point jusqu'à son embouchure dans le Rhône, à Anthon. Suivant le tableau des distances dressé en exécution de la loi du 9 juillet 1836, pour la perception du droit de navigation, le flottage aurait son origine à Champagnole, à 15 % au-dessus du pont de Navoy, et la navigation ne commencerait qu'à Condes, à l'embouchure de la rivière flottable de Bienne, à 17en aval de la Chartreuse de Vaucluse. Ce n'est guère en effet qu'à ce point que l'Ain, grossi des eaux de ses affluents, devient praticable aux bateaux ; encore ne l'est-il que par intervalles et à la descente seulement, toute remonte étant impossible en raison de son régime torrentiel, des rochers qui hérissent son lit et de l'escarpement de ses bords, qui ne permettraient que très difficilement et à grands frais l'établissement de chemins de halage. Le développement de la partie navigable de l'Ain est, savoir : Dans le département du Jura 14,425 km, 72,500 km dans l'Ain, soit au total 86,925 de l'Ain. La pente de la rivière n'a

⁸ Source : Lois, instructions, règlements et circulaires qui concernent spécialement le service des Ponts-et-Chaussées, de la navigation intérieure, des bacs, usines, ports de Commerce, etc. depuis 1789 jusqu'à 1806, Poterlet Jeune, Paris, 1820.

pas été déterminée ; mais elle est évaluée approximativement à 1 m 50 par kilomètre. La navigation de l'Ain n'est pas une navigation commerciale ; les transports de marchandises sont rares et ne se font que par petites quantités ; la circulation ne consiste guère que dans le passage des trains de bois de charpente provenant des forêts du Jura, ou bien encore des bateaux vides qui se construisent sur le bord de la Bienne et dans les ports de Condes, Thoirette, etc. Il n'y a donc aucun renseignement utile à consigner ici en ce qui concerne le mode et les frais de navigation. La rivière d'Ain est, comme on vient de le dire, imposée au droit de navigation, au profit du Trésor ; la perception s'opère conformément à la loi du 9 juillet 1836, et d'après le tarif général fixé pour les rivières par l'ordonnance du 27 octobre 1837.

Les distances légales servant de base à la perception, proportionnellement au trajet parcouru, ont été déterminées ainsi qu'il suit :

Désignation des principaux points	Distances en kilomètres		Désignation des principaux points	Distances en kilomètres	
	Entre les points	Cumulées		Entre les points	Cumulées
Condes (Emb ^{re} de la Bienne)	0	0	Pont-d'Ain	5	49
Confluent de l'Oignin	7	7	Varembon	3	52
Thoirette	6	13	Gévrieu	11	63
Grange-Bombois	4	17	Mollon	3	66
Corveissiat	1	18	La Barraque	4	70
Cize	6	24	Chazey	4	74
Serrières	8	32	Charnoz	2	76
Merlot	1	33	Saint-Jean-de-Niost	4	80
Poncin	9	42	Port-Galland	4	84
Neuville-sur-Ain	2	44	Anthon (confl. Rhône)	3	87

Les bureaux établis pour la perception des droits sur l'Ain sont situés à Condes et à Anthon.

Voici les documents publiés par l'administration des contributions indirectes, quel a été le tonnage des marchandises pendant ces dernières années :

NATURES des marchandises	TONNAGES par kilomètre					
	1850		1851		1852	
	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée
1^{ère} classe						
Céréales, légumes, fruits	-	-	219	-	-	-
Épiceries et drogueries	-	-	-	-	206	-
Autres	5 307	-	5 038	-	5 491	-
2^e classe						
Charbon de bois	721	-	-	-	1 495	-
Bois de toutes espèces	6 680	-	3 067	-	2 941	-
Autres marchandises	480	-	119	-	537	-
Bois en trains (environ)	417 182	-	378 956	-	438 433	-
TOTAL	430 370	-	385 399	-	448 923	-

Le tableau reste vide pour les lignes : fourrages, vins, eaux-de-vie, métaux poteries, verres et cristaux, pour la première classe ; Houille et coke, matériaux de construction, minerais, engrais, pour la seconde classe ; toutefois, certaines de ces marchandises transitaient en quantités négligeables. Il est à noter également que les tonnages transportés sur l'Ain étaient cinq fois moindres que ceux transportés sur le Rhône en amont de Lyon.

Le sieur GRANGEZ évoquaient aussi les taxes, celles de 1855 :

La taxe est fixée par myriamètre [10 km], mais elle est appliquée proportionnellement aux dixièmes de myriamètre, en comptant pour 1 kilomètre toute fraction de 500 m et au-dessus, et en négligeant toute fraction inférieure à 500 m ; elle est la même à la remonte comme à la descente :

Marchandises de 1^{ère} classe, par tonne, 0,035 francs.

Marchandises de 2^e classe, par tonne, 0,015 francs.

Les marchandises de 2^e classe, dénommées à l'art. 3 de la loi, sont :

1° Les bois de toutes espèces autres que les bois étrangers, d'ébénisterie ou de teinture, le charbon de bois ou de terre, le coke et la tourbe, les écorces et les tans ;

2° Le fumier, les cendres et les engrais de toute sorte ;

3° Les marbres ou granits bruts ou simplement dégrossis, les pierres et moellons, les laves, les grès, le tuf, la marne et les cailloux ;

4° Le plâtre, le sable, la chaux, le ciment, les briques, tuiles, carreaux et ardoises ;

5° Enfin le minerai, le verre cassé, les terres et les ocres.

Les marchandises de 1re classe se composent de celles qui ne sont pas dénommées ci-dessus.

Bascules à poisson [bateaux-viviers], par mètre cube du réservoir : 0,015 F.

Trains chargés [radeaux de transport de marchandises], par décastère : 0,080 F

Trains non chargés [radeaux sans transport de marchandises], par décastère : 0,040

Sur la partie non navigable des rivières, les trains ne paient que la moitié de cette dernière taxe. Au montant des droits à percevoir en vertu de ce tarif, il doit être ajouté un décime par franc.

Le Rôle du Département

Le financement des infrastructures de la navigation fluviale était de compétence départementale, et la gestion, dans les attributions du Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées. Il est donc logique de trouver des informations concernant les transports sur la rivière d'Ain dans les délibérations du Conseil général de l'Ain, notamment durant le XIX^e siècle.

C'est ainsi que le Conseil général constate qu'en 1864, les tonnages descendant l'Ain avaient plus importante que les années précédentes, et bien que le nombre des radeaux ait diminué, le cube des bois transportés et le nombre de bateaux étaient plus élevés. Les relevés effectués des bureaux de perception de la navigation de l'Ain à Condes et à Anthon indiquaient qu'il était descendu par la rivière d'Ain 23 bateaux, 144 bascules à poissons, représentant ensemble 327 tonnes de marchandises, et 215 radeaux transportant un cube total de 13 573 stères de bois.

Le commerce de poisson vers la ville de Lyon n'était donc pas négligeable, même en très nette augmentation, car du 1^{er} avril 1866 au 1^{er} avril 1867, il était descendu 34 bateaux et 915 bascules à poissons, ce qui portait l'ensemble des marchandises à 489 tonnes ; et 208 radeaux avaient transporté 14 109 stères de bois. De plus, un décret impérial du 9 février 1867, supprimant les droits pour les bascules à poissons, favorisa ce commerce.

Le bureau de Neuville

Deux bureaux de navigation existaient à Thoirette (Jura), l'autre à Poncin (Ain) ; les constatations étaient faites par l'administration des Contributions indirectes, qui percevaient les droits de navigation. Mais la loi du 19 février 1880, afin de réduire le personnel, supprima la constatation et la perception de ces droits par cette administration. Les constatations furent dorénavant faites, par les soins de l'administration des Ponts-&-Chaussées. Une décision ministérielle du 22 février 1882 a orga-



Vue du port de Neuville vers 1880 (col. P. Derrier)

nisé ce nouveau Service, et l'un des garde-pêches, nommé brigadier, a été chargé de tenir, en même temps, à partir du 1er mai 1882.

Mais à partir de 1894, le transport de marchandises autres que le bois chute. À eux seuls, les radeaux de sapin représentent près des 99 % du tonnage total. Les autres produits transportés consistent toujours principalement de bois de construction ou de chauffage, charbon de bois, poissons, mousse et caisses d'emballage.

En 1908, le tonnage annuel transporté total, n'est plus que de 1537 tonnes, dont les radeaux de sapin représentent les 93 %.

Après la Guerre de 14-18, ce type de transport, grandement concurrencé par le chemin de fer, devint quasi inexistant.

Liens utiles et bibliographie

- [Les Radeliers, flottage du bois](#)
- [Les radeliers de la Bienne](#)
- [Les radeliers de la vallée de la Bienne \(Jura\) – Persée](#)
- Un roman : *Au temps des sapines et des trains de bois*, Rémi Depoorter, Éditions France Empire, 1988.