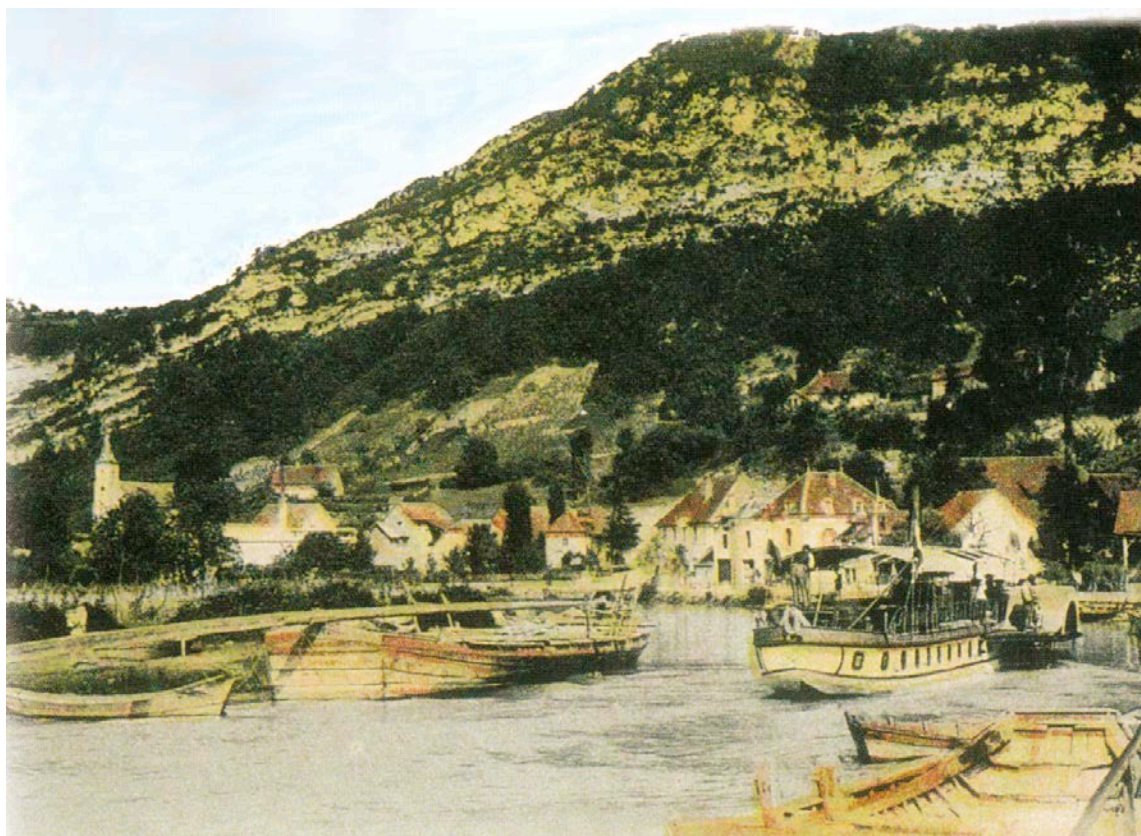


CHANAZ, PORT de SAVOIE

Au fil du temps, au fil de l'eau ...



Le port de Chanaz à l'époque de la vapeur - fin XIX^e siècle

Michelle LALUT

Dossier documentaire – agrément GPPS

Site Chanaz - Chautagne

Formation initiale 2012/2014

SOMMAIRE

I - Introduction.....	1
II - Un environnement hydrographique original	3
1. <i>Le val du Bourget, val jurassien méridional.....</i>	<i>4</i>
2. <i>Le Rhône.....</i>	<i>5</i>
3. <i>La Savière.....</i>	<i>7</i>
III - Une position stratégique au cours de l'histoire	8
1. <i>Durant l'Antiquité</i>	<i>8</i>
2. <i>Au Moyen Age</i>	<i>14</i>
3. <i>Du XVII^e au XIX^e siècle</i>	<i>15</i>
IV - Particularité : une Châtellenie double	20
1. <i>La châtellenie de Yenne-Chanaz</i>	<i>20</i>
2. <i>Des liens étroits avec Lavours</i>	<i>21</i>
3. <i>Un port rémunérateur pour la Maison de Savoie</i>	<i>22</i>
4. <i>Chanaz, une ville à vocation commerciale.....</i>	<i>28</i>
V - La navigation : des hommes, des marchandises.....	30
1. <i>Les mariniers ou les hommes de l'eau.....</i>	<i>31</i>
2. <i>Les hommes doivent s'adapter aux exigences du fleuve</i>	<i>32</i>
3. <i>Les croyances</i>	<i>33</i>
4. <i>Un commerce de descente, principalement.....</i>	<i>34</i>
5. <i>Dix huit siècles de halage : la remonte.....</i>	<i>36</i>
6. <i>Le commerce du sel.....</i>	<i>37</i>
7. <i>Les marchandises en transit.....</i>	<i>39</i>
VI - La batellerie.....	43
1. <i>Les embarcations.....</i>	<i>43</i>
2. <i>Différents types d'embarcations.....</i>	<i>44</i>
VII - Les voyageurs.....	46
VIII - Les bateaux à vapeur : une révolution	49
1. <i>Des débuts prometteurs.....</i>	<i>49</i>
2. <i>Une liaison régulière entre Lyon et Aix les Bains.....</i>	<i>49</i>
3. <i>Cohabitation difficile.....</i>	<i>50</i>
4. <i>L'arrivée du chemin de fer</i>	<i>51</i>
IX - Conclusion.....	52

I - Introduction

Dans un environnement fluvial original et fluctuant, Chanaz est depuis deux millénaires au carrefour d'une grande voie de communication. L'artère principale de cette voie, le puissant fleuve Rhône, est reliée au plus grand lac naturel de France, le Bourget, par le canal sinueux de la Savière. Tout au long de son histoire, Chanaz sera dépendant des aléas du fleuve et des politiques humaines.

Dès l'Antiquité, les bronziens du lac, puis les celtes vont utiliser ce réseau hydrographique comme voie d'échanges. Puis, ce sont les romains qui développent le commerce. Ils choisissent le nord du lac et non le bord du fleuve pour installer leur poste de surveillance du Haut Rhône, alors jumelé avec un positionnement terrestre, sur les hauteurs de Chanaz. Ainsi, dès le début de notre ère, la confluence -Savière et Rhône- est intégrée dans la stratégie militaire et commerciale romaine.

Jusqu'à l'émergence des comtes de Savoie, qui comptaient déjà Chanaz parmi leurs possessions, le commerce fluvial ne cessera pas. Les comtes n'auront de cesse d'étendre leur territoire de part et d'autre de l'axe Bourget-Savière-Haut-Rhône et de mettre en place des contrôles rémunérateurs sur les voies de passage -tant terrestres que fluviales- comme à Chanaz.

Durant le Moyen Âge, Chanaz a la particularité de faire partie d'une châtelainie double, d'être à cheval sur le fleuve et d'être rattaché administrativement à un territoire différent de la circonscription religieuse.

Parmi les principaux ports du Haut-Rhône savoyard aménagés par les comtes de Savoie, Chanaz a une place certainement stratégique puisque son port dispose de tous les équipements rémunérateurs imaginés à cette époque par les Comtes de Savoie. Cette situation très favorable génère une importante activité portuaire, attire de nombreux marchands et fait de Chanaz une « ville » à vocation commerciale.

Pendant des siècles, la navigation, bien aléatoire, impose aux hommes de s'adapter sans cesse aux caprices du fleuve. Ainsi croyances et dévotions rythment la vie de ces hommes de l'eau. Mais les métiers autour du fleuve sont nombreux et font vivre toute une population riveraine. Constructeurs de barques et bateliers de Chanaz, réputés pour leurs compétences, favorisent donc l'économie locale. Ces hommes doivent faire face à un commerce important -tant local qu'international- qui transite par Chanaz. Ainsi la batellerie du Rhône est-elle tout à fait spécifique à ce fleuve. Elle est adaptée à un commerce principalement de descente ; cependant, d'autres produits de la Méditerranée comme le sel nécessitent une difficile « remonte » par halage humain ou animal.

Ainsi les contrôles de Chanaz enregistrent toute sortes de marchandises qui circulent dans les deux sens, sur le Rhône, passent aussi par la Savière et le lac pour être ensuite transportées, par terre, en Savoie et même au-delà des cols.

Mais cette voie commerciale est aussi une voie de déplacement. Les princes de Savoie et bien d'autres personnalités, passeront souvent à Chanaz, principalement pour se rendre dans leurs diverses résidences, mais aussi pour des déplacements officiels.

En 1601, Chanaz et d'autres territoires riverains, deviennent des enclaves françaises en territoire savoyard. Le Duc de Savoie, responsable de cette situation, prive ainsi la maison de Savoie d'importantes sources de revenus et de ses accès à la voie commerciale du Rhône. Cette situation difficile durera 160 ans, favorisant une importante contrebande. Avec la période Révolutionnaire puis le premier Empire et la restauration sarde, le commerce se développe considérablement. Chanaz devient aussi un poste frontière.

Le XIX^e siècle connaîtra une véritable révolution en matière de navigation avec l'arrivée de la vapeur. Cette « *batellerie de fer* » favorise alors l'arrivée des premiers touristes qui prennent « *le coche d'eau* » entre Lyon et Aix les Bains. Mais bientôt l'arrivée du chemin de fer va ruiner la navigation et par conséquent le port de Chanaz.

II - Un environnement hydrographique original

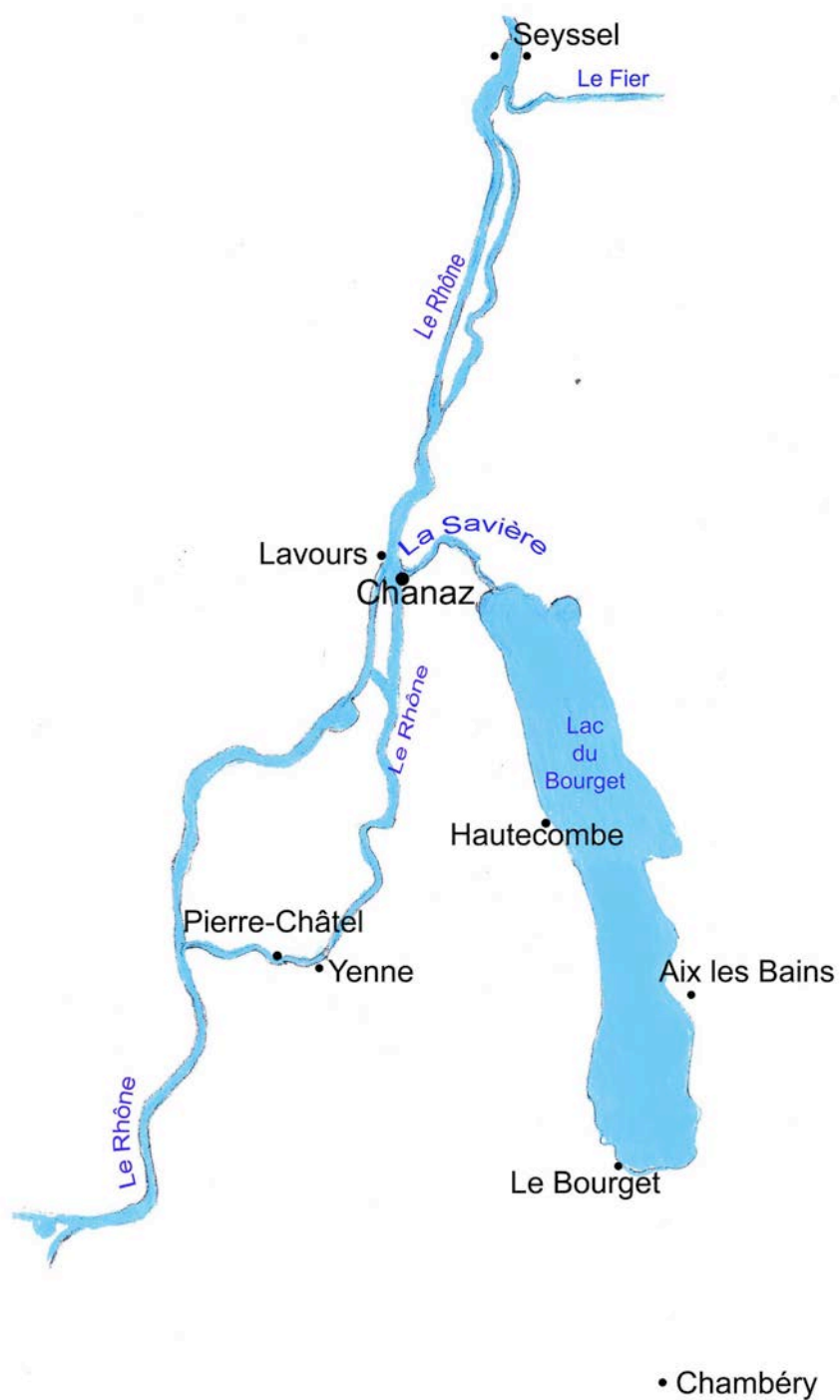


Figure 1 – carte succincte de situation actuelle, réalisée par l'auteur

1. Le val du Bourget, val jurassien méridional

Village de Chautagne, Chanaz est accroché au flanc du Mont Landard entre Rhône et Lac du Bourget ; ses pieds sont baignés par la Savière. Les limites naturelles de la Chautagne forment un bel exemple de val jurassien. Au nord, le Fier court jusqu'au Rhône à travers une cluse profonde la séparant du pays de Seyssel. A l'est, le pli jurassique du Gros Foug fait limite avec la Haute-Savoie. A l'ouest le Rhône borde le territoire chautagnard sur plus de 20 km. De l'embouchure du canal de Savière à la dent du chat et au col de l'Épine, se termine le grand anticlinal sinueux qui sépare la vallée du Haut Rhône du lac du Bourget. Le lac provient d'un surcreusement provoqué par l'affrontement des glaciers du Rhône et de l'Isère, à la fin de l'ère quaternaire.

Avant la conquête romaine, le lac, dont le niveau était inférieur de près de 4 mètres au niveau actuel, semble absent de l'histoire. Ammien Marcellin, historien et soldat latin, parle pour la première fois vers 380-390 de l'ensemble Rhône-Bourget en évoquant « *le grand marais* » dont il connaissait l'importance pour la défense du sud-est de la Gaule.

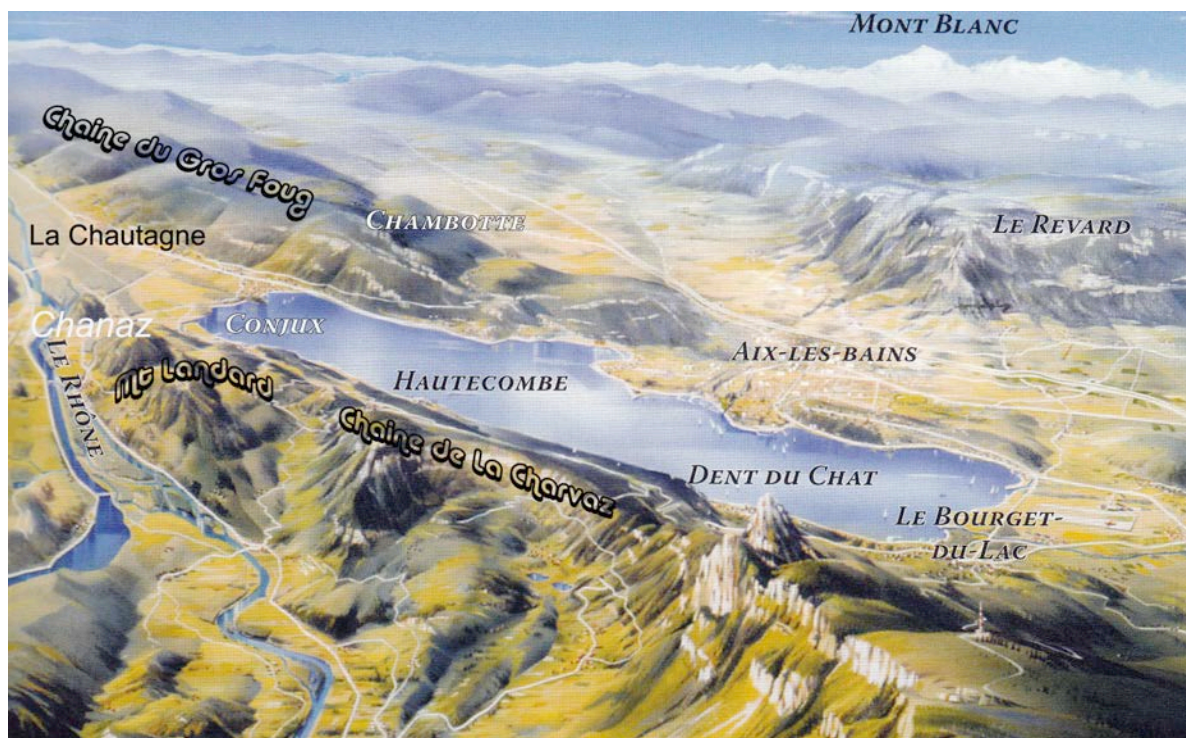


Figure 2 - Le val du Bourget - tiré de « Le lac du Bourget » de Raymond Castel.

2. Le Rhône

Jusqu'à ce qu'il soit aménagé au XIX^e et surtout au XX^e siècle, le Rhône fleuve puissant, mobile, chargé de galets et de sédiments traverse gorges, cluses, et synclinaux encombrés d'îles ou « broteaux » et de crêts, au milieu desquels des chenaux serpentent et se perdent. Le lit historique tressé¹ du Rhône naturel chautagnard, aujourd'hui disparu, s'étalait sur plus de 2 500 m, enserrant 125 îles. Entre 1720 et 1760, la partie chautagnarde du fleuve a changé au moins trois fois le tracé de son chenal principal : tantôt il longeait la rive savoyarde, tantôt il coulait côté français.

Ce Rhône là, tout au moins la section que l'on appelle aujourd'hui Haut Rhône (*de Seyssel au confluent de la Saône à Lyon*), avait une déclivité de 0.90m par kilomètre et des bas-fonds à moins de 0.40m en période de basses eaux. Il était navigable jusqu'à Génissiat, au pied des pertes du Rhône, zone infranchissable par toute embarcation.

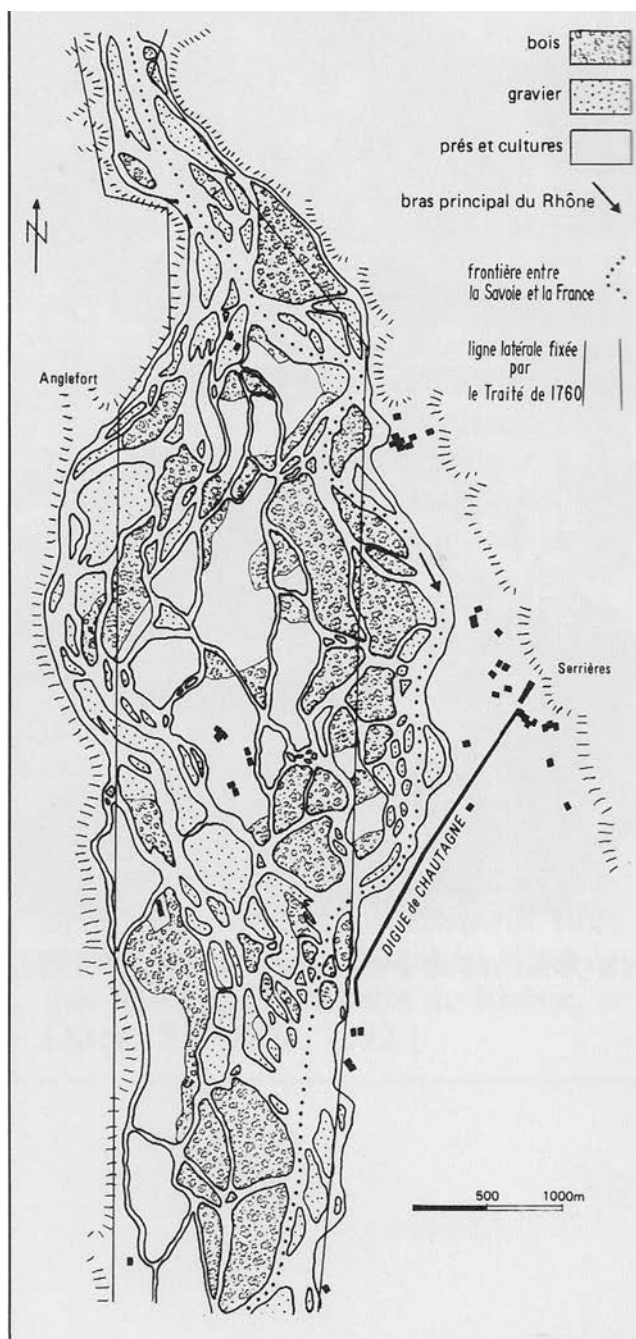


Figure 3 - Le Rhône en Chautagne vers 1760
(source : carte géométrique du cours du Rhône)

¹ Avant l'aménagement du fleuve au XX^e siècle, le Rhône s'étalait dans la plaine de Chautagne, formant de multiples canaux, appelés tresses, qui serpentaient entre les îles créées ou supprimées au gré des crues.

Le fleuve a toujours été redouté pour ses crues brutales, qui recouvraient la plaine marécageuse de Chautagne et Lavours et submergeaient le pied des habitations riveraines du canal de Savière, comme Chanaz.



Figure 4 - Crue à Chanaz - Photo Dominique Del Grosso

Mais le Rhône ne fut jamais une frontière infranchissable, bien au contraire. On vivait de chaque côté en harmonie avec le fleuve. A chaque crue des îles disparaissaient, d'autres apparaissaient. La jouissance de ces nouvelles terres était convoitée. La paroisse de Chanaz, à cheval sur le fleuve, incluait d'ailleurs le petit village de Lavours, placé sur la rive droite où se trouvait le château de Chanaz.

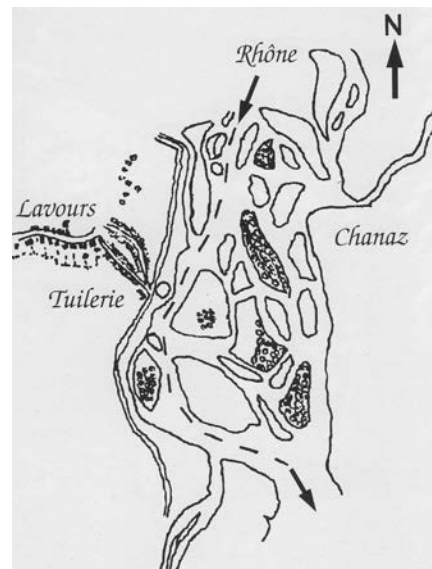


Figure 5 - Carte des eaux du Rhône en 1760 (ADS - C625)

3. La Savière

La Savière, lien millénaire entre le lac et le Rhône, remonte à la protohistoire. Elle a pris le nom de canal au XIX^e siècle après la rectification de son cours. Cette voie d'eau naturelle serpente sur près de 4km, au pied du Mont Landard, de Portout, village riverain proche de l'embouchure, à Chanaz, posté à la confluence du Rhône.

La Savière a la particularité de fonctionner dans les deux sens : émissaire du Lac du Bourget vers le fleuve ou chenal de déversement des crues du Rhône dans le lac, selon les variations saisonnières du niveau de l'un et de l'autre. L'histoire de la Savière et celle de Chanaz sont intimement liées.

Dans cet environnement fluvial original, Chanaz occupe ainsi une place stratégique à la confluence du Rhône et de la Savière, sur un axe de circulation qui remonte au moins à l'âge du bronze, époque où le fleuve était parcouru par des pirogues monoxyles².



Figure 6 - Pirogue monoxyde du Haut Rhône - Tirée "d'un fleuve et des Hommes" André Julliard.

² Pirogue creusée dans un seul tronc d'arbre.

III - Une position stratégique au cours de l'histoire

1. Durant l'Antiquité

a. Voie d'échanges pour les bronziers du lac

Mais bien avant les Allobroges, 3000 ans avant notre ère, la Savière est utilisée comme voie d'échanges par les hommes des sites palafittes installés sur les rives du lac, depuis le Néolithique et surtout à la période du Bronze final. Il est fort probable que le cuivre et

l'étain, nécessaires à la fabrication du bronze étaient acheminés par cette voie d'eau. Par contre il est certain que l'exportation des produits « *des bronziers du lac* » passait par Chanaz.³ Les lacustres du Bronze final ont aussi importé d'autres produits par la Savière, mais en très petites quantités. Ce trafic, qui se situe au début de l'Age du Fer, implique une fréquentation gauloise du chenal et donc de Chanaz⁴.

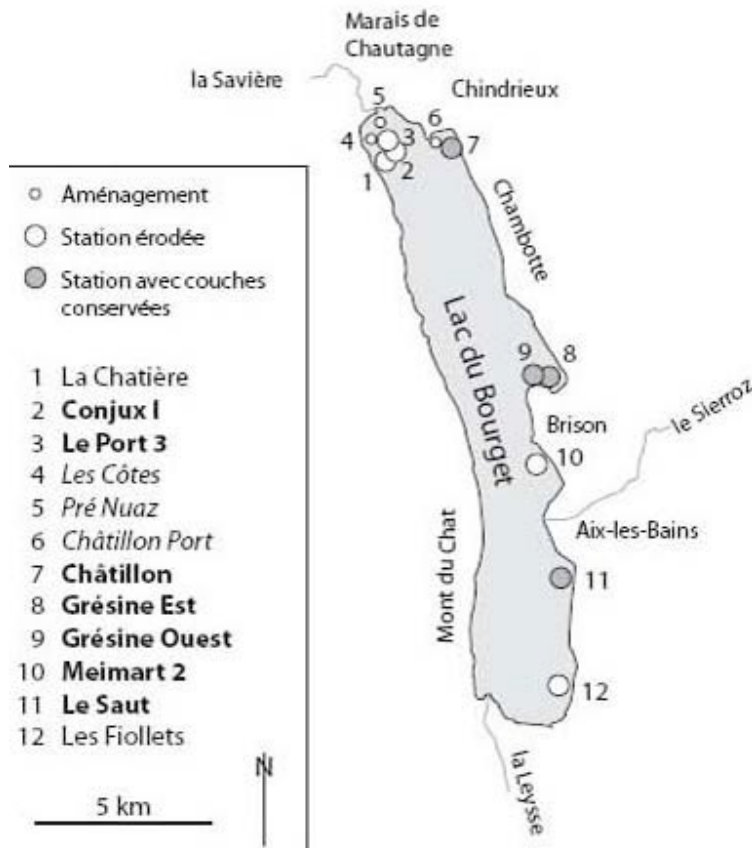


Figure 7 - Sites du Bronze final - Yves Billaud – DRASSM

Des monnaies perdues plusieurs siècles avant notre ère, attestent que les Phéniciens, grands navigateurs, remontaient déjà le Rhône, sans doute à la recherche de l'ambre. En effet, avant que les romains établissent un véritable réseau routier, c'est par le fleuve que l'on pouvait pénétrer dans les terres, notamment depuis la Méditerranée jusque dans la Sapaudia.

³ Des vestiges exhumés du fond de la Savière en témoignent. Les stations littorales ont disparu vers – 814 av. J.C, elles ont cependant livré aux investigations des archéologues des perles de verre caractéristiques d'ateliers d'Italie du Nord et quelques pointes de flèches en fer identiques à celles découvertes sur des sites en Haute Vienne, en Charente, en Indre et en Côte d'Or.

⁴ Le lac du Bourget, lac majeur de France – Johannès Pallière – P 230

b. Une origine celte

Chanaz est un hybride contracté gaulois : *cassanos*, chêne, et suffixe préceltique, *-ate*, lieu. Les allobroges, peuple agriculteur d'origine celtique sont présents dès le Ve siècle avant J.C., et cultivent la vigne en Chautagne. Pline l'Ancien, auteur romain évoque la qualité des vins d'Allobrogie et cite notamment le « *Vitis Allobrogica* », cépage mondeuse, aujourd'hui emblématique des vins de Savoie.



Figure 8 - Vignoble de Chautagne - Cliché de l'auteur



Des pierres à cupules présentes en Petit Bugey, plus précisément sur les communes voisines de Montagnin et Jongieux au sud de Chanaz, confirment cette présence celte.

Figure 9 - Pierres à cupules en petit Bugey - "Roches de mémoire" (5000 ans d'art rupestre dans les Alpes de E. Breteau)

c. Conquête et stratégie romaine

En 58 av. J.C., lors de sa conquête de l'Helvétie, César aurait traversé le fleuve à Chanaz au lieu dit « *le gué à César* ». C'est l'époque où les romains colonisent la vallée du Rhône et ses affluents, dont la Savière et le lac.



Figure 10 -
Vue générale
nord du lac et
Rhône (Cliché
de l'auteur)

Ils installent alors leur principal poste de surveillance, du Haut Rhône navigable au nord du lac, tout près de l'embouchure de la Savière⁵.

Positionné sur le « *mollard* » de Châtillon, ce poste stratégique aurait donné son nom à la Chautagne territoire où se situe, aujourd'hui, Chanaz. En effet le toponyme Chautagne, trouverait son origine dans « *capitanéa* » que l'on peut assimiler à « *principal* », « *dominant* », « *capitale* ». Appellation quelque peu orgueilleuse, mais pourquoi pas ! De l'oppidum de Châtillon, le Préfet de la flotte du Haut Rhône commandait l'une des voies de communications les plus importantes du Sud-Est de la Gaule.

⁵ Les vestiges d'un port romain daté du III^e siècle de notre ère, retrouvés au pied du mollard confirment sans ambiguïté que le site principal de surveillance du Haut-Rhône navigable, désigné par certains historiens « *Ebrudunum Sapaudiae* » était en contact direct avec le lac du Bourget, appelé jusqu'au XIII^e siècle lac de Châtillon.

Non seulement cet oppidum surveillait le « *vicus aquae* »⁶, mais pouvait aisément contrôler le « *portus romanus* » (Portout), où la Savière conflue avec une des grandes routes d'occident, la voie terrestre de Lyon à Genève⁷.

Figure 11 - Voies romaines principales. Tirée de l'histoire de Savoie - Marius Hudry.

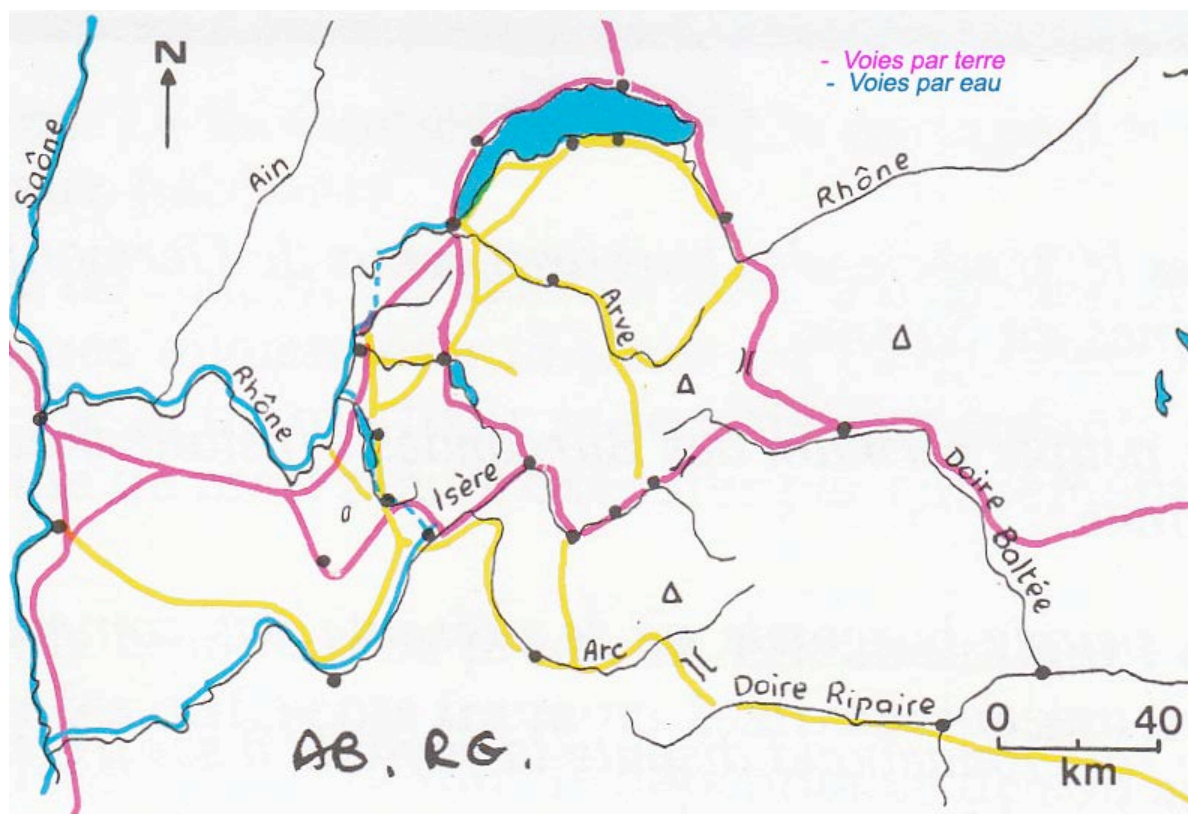


Figure 12 - Autel dédié à Cybèle du II^e siècle de notre ère (église de Conjux lieu de passage de la voie romaine Lyon-Genève)

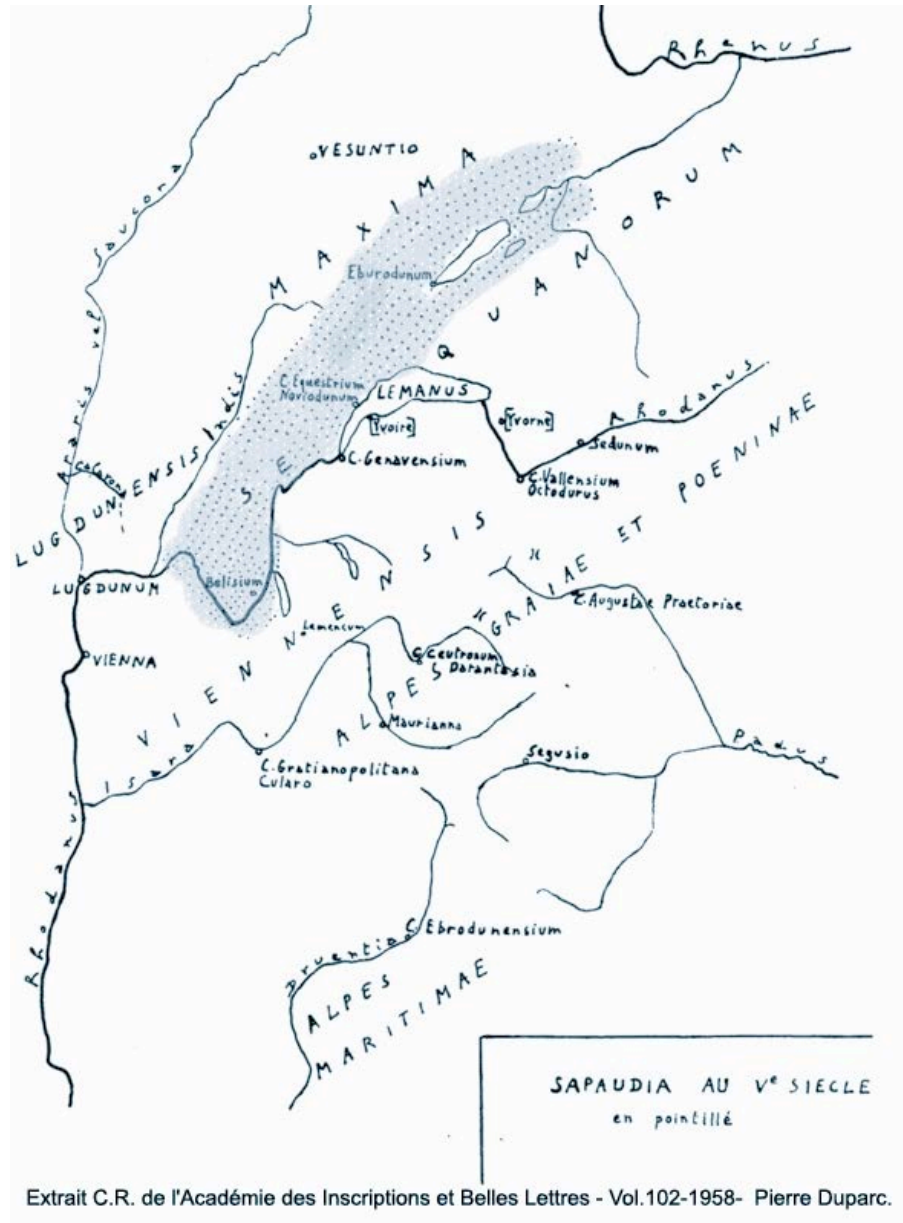
⁶ Aix au sud du lac, (Aix les Bains) où les romains développent une ville thermale et commerciale.

⁷ Ce tronçon de la voie prétorienne, après avoir traversé Yenne (*Etana*), Lucey (*Luciacum*), arrive à la dépression de St Pierre de Curtille (*Vallis de Criona*), redescend sur le versant Est de la Charvaz, à Conjux (*Congiacum*), traverse la Savière, escalade la butte de Châtillon et suit le pied du Gros-Foug de Chindrieux (*Cantriacum*) jusqu'à Seyssel (*Condate*), pour rejoindre Genève. Cette voie romaine est aujourd'hui jalonnée de vestiges archéologiques comme à Conjux (*Congiacum*) un autel datant du II^e siècle, dédié à Cybèle et un cippe funéraire, et à Ruffieux (*Ruffiacum*) un monument funéraire, un ex-voto dédié au dieu Apollon et un fragment d'autel dédié à Mars. Tous ne sont pas cités, mais le bilan est éloquent, si l'on ajoute les précieuses trouvailles, monnaies comprises faites à la station de Conjux IV, dite « *dépotoir d'une officine de potiers* » datée de la fin du III^e siècle, jusqu'au milieu du suivant, (Le lac du Bourget Raymond Castel – site immergés P 105)

Le territoire de la Sapaudia⁹, province romaine citée en 354 par Ammien Marcellin, était bien différent de la Savoie d'aujourd'hui. Mais, déjà Chanaz et la moitié nord du lac en faisaient partie. Avec l'arrivée des Burgondes en 443, Chanaz passe sous l'autorité civile et religieuse de Genève, intègre le premier royaume de Bourgogne puis subit la domination franque.

Au IX^e siècle (*Haut-Moyen-Age*) il se retrouve dans le second royaume de Bourgogne.

En 1032 Chanaz est inclus dans les possessions bugistes d'Humbert aux Blanches Mains, comte de Maurienne et fondateur des premiers Etats de Savoie.



Un peu avant, en 1025, lors du concile d'Anse, Humbert cite « *l'aqua-savaria* » dans son serment de paix pour ses comtés. Ainsi le futur Humbert 1^{er} de Savoie reconnaît déjà l'importance de cette voie d'eau stratégique, pour lui et le développement de son territoire.

⁹ Sapaudia « *bois de Sapin* » 1^{er} origine du mot Savoie.

2. Au Moyen Age

a. Un carrefour de communications, essentiel pour les comtes de Savoie

Chanaz présentait l'énorme avantage d'être positionné sur le Rhône où le commerce n'a pas cessé depuis l'Antiquité jusqu'au XII^e siècle. Pour asseoir leur politique, les premiers comtes de Savoie mesurent très vite tout l'intérêt d'être positionné sur cette voie commerciale stratégique qu'est le Haut Rhône. Les voies terrestres très complémentaires des voies fluviales, notamment en période de crues ou d'assèchement, étaient mal entretenues et peu sûres. On leur préférait le transport par eau plus commode, plus rapide et le plus économique. Déjà, au XI^e siècle, Conrad II le Salique s'était emparé de tous les châteaux des bords du Rhône.

Durant le règne médiéval des souverains savoyards, l'axe le Bourget-Lyon par la Savière, donc Chanaz, sera leur voie de communication préférée, tant pour les échanges commerciaux que pour leurs déplacements.

b. Les comtes se positionnent pour contrôler les deux rives du fleuve. *(Annexe 1 : organigramme de la maison de Savoie)*

Dès le XI^e siècle, les premiers comtes de Savoie contrôlent les deux rives du Rhône supérieur navigable. Sur cet axe, indispensable à leur puissance et à leurs ambitions, ils installent des péages lucratifs comme à Chanaz, la Balme et Seyssel.

Vers 1230, le comte Thomas 1^{er} organise les premiers Etats de Savoie, des Alpes au Rhône et jusqu'en Bugey. Amédée III construit la forteresse de Pierre Châtel à 200m au dessus du dernier verrou jurassien de la Balme¹⁰.



Figure 15 - Pierre-Châtel au début du XVII^e siècle - Gravure de C. Chastillon (Musée de Chambéry)

¹⁰ Acquisée en 1285 par Pierre de Savoie, fils de Thomas II, Pierre Châtel est une forteresse perchée sur les escarpements rocheux des gorges de la Balme. L'objectif était de compléter le dispositif militaire et administratif mis en place dans le cadre de la politique expansionniste des comtes de Savoie, vers le nord et l'ouest de leurs Etats.

En 1286, Amédée V « *le grand* » comte énergique, d'une activité exceptionnelle, impose son autorité et rétabli l'unité du lac de Châtillon¹¹ qui prendra alors le nom de lac du Bourget. Seyssel, terminal du Haut Rhône navigable est organisé en une puissante châtelainie. Le château du Bourget où est né Amédée V est agrandi et embelli et il en fait son habitation principale. Proche de l'abbaye de Hautecombe, future nécropole des princes de Savoie, le Bourget fait alors fonction de tête de ligne de la navigation qui se raccorde, par la Savière, à l'axe de communication du Rhône.

Chanaz est à cheval de part et d'autre du Rhône. D'ailleurs, le décanat de Ceyzérieu en Bugey, circonscription ecclésiastique du diocèse de Genève, englobe les paroisses situées sur les deux rives du Rhône. Ce n'est qu'à partir de 1481 que Lavours a son propre curé mais reste encore une filiale de Chanaz. En 1516, les deux paroisses de Lavours et de Chanaz sont distinctes.

Au XV^e siècle, le château du Bourget sera délaissé et le règne d'Amédée VIII verra l'émergence de la capitale Chambéry. La voie fluviale du Haut Rhône-Savière-Lac restera cependant très active jusqu'à ce qu'Emmanuel Philibert, qui sentait la menace Française peser sur l'ouest de son territoire, déplace la capitale à Turin en 1563.

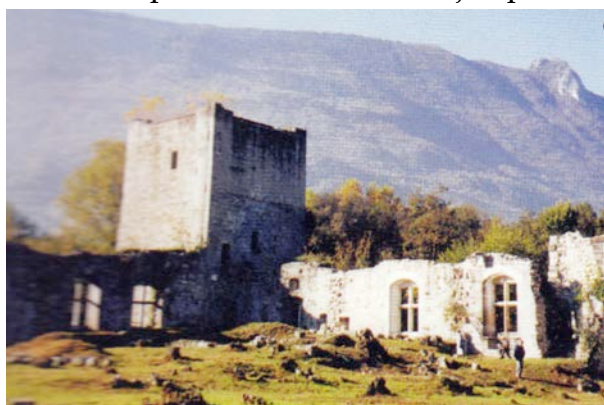


Figure 16 - Ruines du château du Bourget aujourd'hui

3. Du XVII^e au XIX^e siècle

a. Chanaz enclave française en territoire Savoyard.

En 1589, le duc de Savoie Charles Emmanuel, trop ambitieux sort vaincu de plusieurs guerres qu'il a déclarées à la France. Malgré ses intrigues à la cour de Rome, à celle d'Espagne, à celle de France, en 1601, il est contraint de signer avec cette dernière le traité de Lyon. Il perd alors tous ses territoires de la rive droite du Rhône - la Bresse, le Valromey et le Bugey- en échange du marquisat de Saluces. En position de force, Henri IV, roi de France exige aussi sept entrées en Savoie, entre Pierre-Châtel et Seyssel dont Chanaz, lieu où existent un port et un pont sur le Rhône.

¹¹ Jusqu'alors le lac était partagé avec les comtes de Genève.

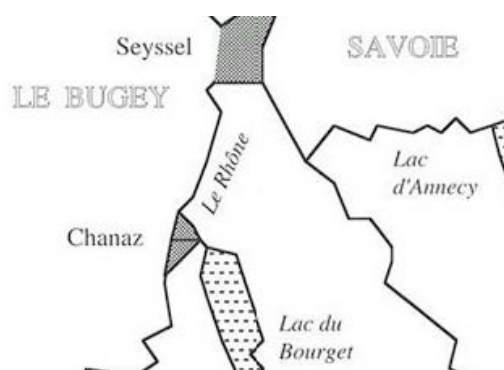
Il se garde également, une bande de terre de 30 pieds de large, le long de la rive gauche, passage nécessaire au hallage.

Cette perte majeure s'accompagne des pouvoirs de souveraineté, de justice, des seigneuries et tous les droits existants, privant ainsi la Savoie d'importantes sources de revenus et de tout accès à la voie commerciale du Rhône.

Chanaz devient alors une enclave française en territoire savoyard.

Le village se trouve dorénavant rattaché sur le plan administratif et religieux à Lavours dont la paroisse sous le vocable de Saint-Pierre dépend de l'abbé commendataire d'Hautecombe qui gère toujours à cette période la grange de Lavours.

Figure 17 - Enclaves françaises en territoire savoyard. Extrait A.D. Ain



Pendant 160 années, les savoyards, isolés du village de Chanaz et de son port, n'ont plus droit d'accès aux berges du fleuve et restent impuissants. Le commerce est perturbé par des périodes de crues qui dévorent de vastes superficies perdues pour la culture, de disettes et de faits de guerre.

Durant « la peste de Marseille », de 1720 à 1722 Victor Amédée II, roi de Sardaigne et duc de Savoie, prend des mesures draconiennes d'hygiène en positionnant ses troupes sur la frontière française chautagnarde. Tout passage d'étrangers et de marchandises par terre ou par eau est interdit. De nombreuses marchandises à destination de la Savoie sont alors bloquées au port de Chanaz. Cette situation est très favorable au développement de la contrebande tant sur le fleuve que par les chemins.

b. La contrebande

Dans les villages frontières comme Chanaz ou Yenne, tout un chacun vit peu ou prou du trafic. On sait que c'est défendu, mais personne n'a le sentiment de commettre une faute.

Alors que la Savoie est très pauvre, deux sortes de contrebande se développent, notamment au XVIII^e siècle : une petite contrebande faite de myriades de petits passeurs à la recherche de maigres profits, leur permettant de survivre ou simplement nourrir leur famille. Ces petites gens passent les frontières à pied, avec des produits interdits achetés dans les zones peu taxées, pour les revendre, avec un petit bénéfice, dans les territoires surtaxés comme la France. Tout près de Chanaz, à Vions il y a des passeurs sur la Savière.

Mais ce sont les bandes organisées en armes circulant d'un pays à l'autre qui feront réagir les autorités tant savoyardes que françaises. Véritables bandits de grands chemins, ils n'hésitent pas à tuer pour infiltrer sel, tabac et surtout des étoffes interdites en France. Ces trafics éloignent de l'agriculture les paysans, recrutés pour de courtes campagnes. L'élevage des bovins indispensables pour nourrir la population est détourné vers celui des chevaux très prisés par les contrebandiers. Des valeurs considérables transitent par la Savoie, faisant la fortune de négociants

genevois et français. Mais la Savoie reste toujours aussi pauvre.

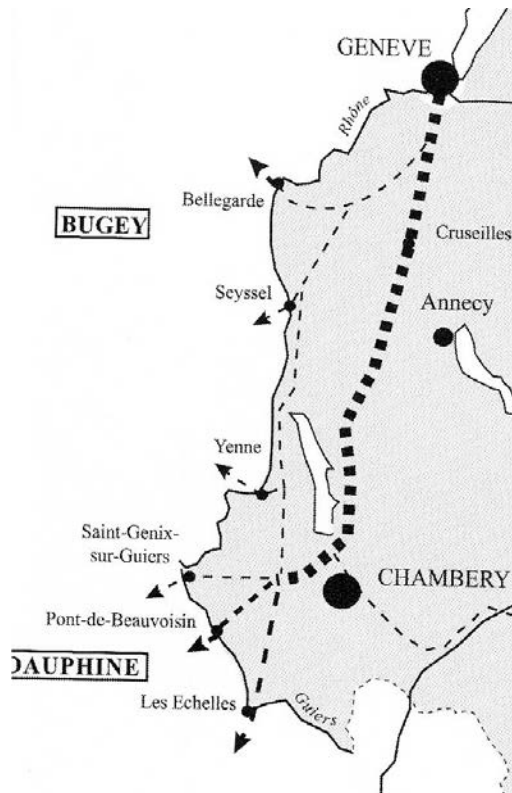


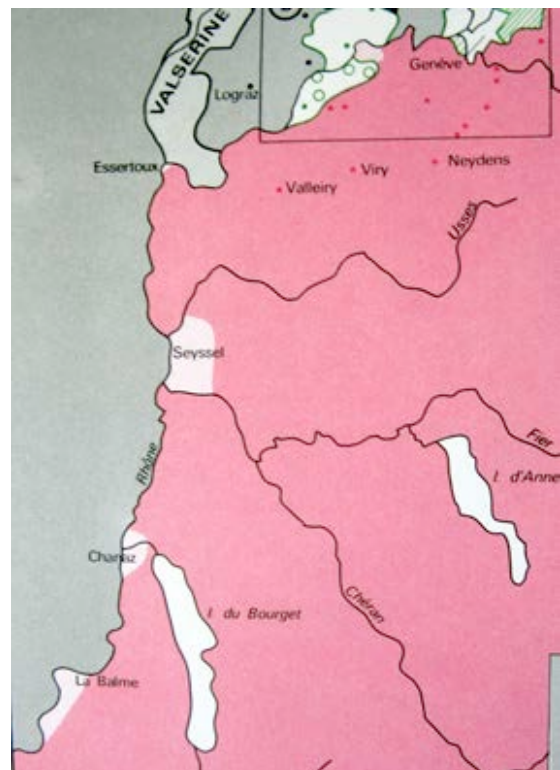
Figure 18 - Chemins de la grande contrebande au XVIII^e siècle de Laure Townley. Tiré de l'Histoire de Mandrin - C.Townley

La répression contre ce trafic, qui fait exécuter plus de 3000 hommes, est à l'origine d'un nouveau changement de situation pour les Chanaziens. Une arrestation violente et illégale, par les gardes français, sur territoire savoyard, cause d'importantes dégradations et déclenche une crise diplomatique entre les deux Etats.

Le roi de Sardaigne, duc de Savoie, donne beaucoup d'éclat à cette intrusion et se trouve en position de force pour négocier. Un traité est conclu à Turin le 24 mars 1760, qui modifie la frontière à son avantage.

Le Rhône forme dorénavant, par le milieu de son plus grand cours, une limite naturelle et sans enclave. Chanaz réintègre alors le royaume sarde.

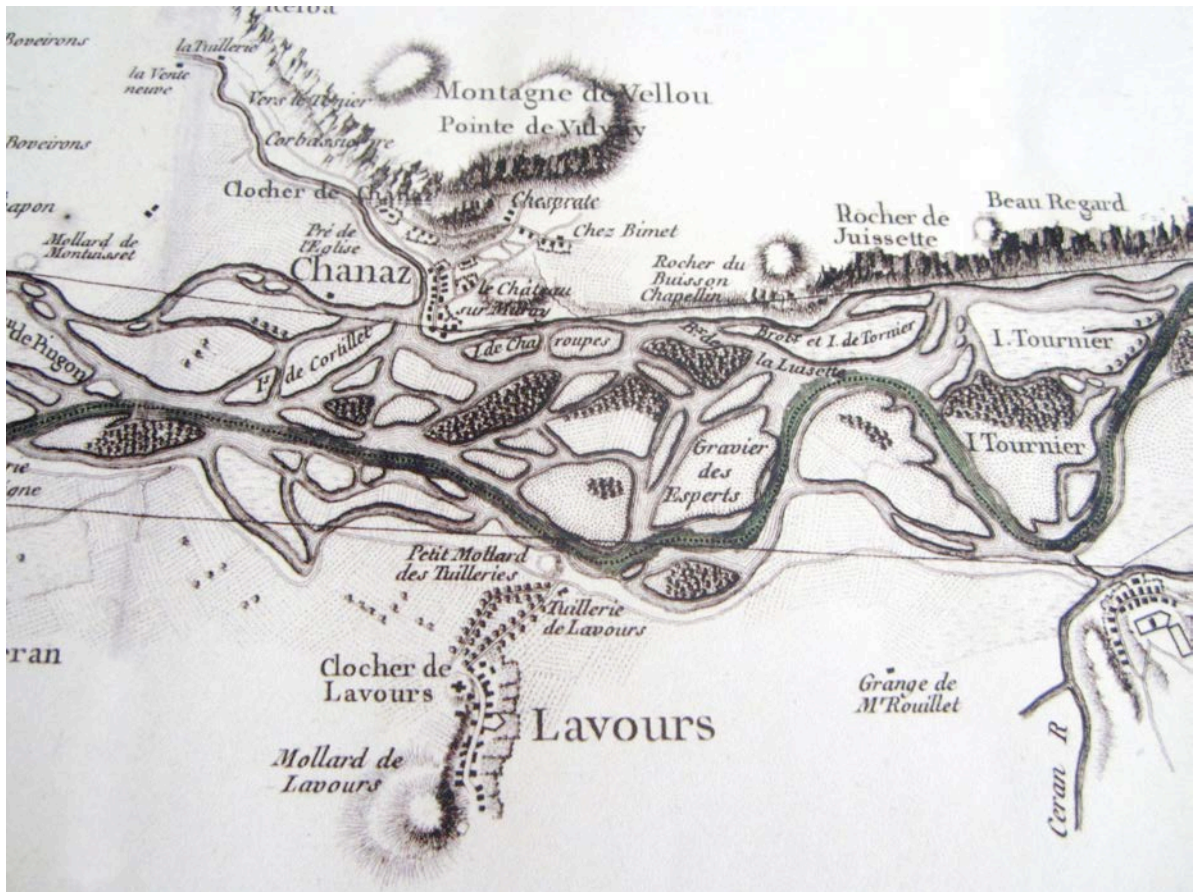
Figure 19 - Le traité de 1760 supprime les enclaves françaises (en blanc) - Tirée de l'Atlas de l'histoire de Savoie - CNRS



c. Poste frontière franco sarde.

Afin de sceller ces accords bilatéraux une « *carte géométrique de la limitation de la France, de la Savoie et du Piémont* », est réalisée sous la direction de l'ingénieur Pierre Bourcet en 1760. Ce document est remarquable par sa qualité et sa précision.

Figure 20 - Extrait de la carte de Bourcet - 1760 – Les nouvelles limites sur le Rhône



Chanaz retrouve une activité portuaire au bénéfice des Etats Sardes, mais pour une courte durée. En septembre 1792, avec l'entrée des troupes révolutionnaires en Savoie, Chanaz retourne une deuxième fois dans le giron français.

Le port de Chanaz et la Savière sont alors très fréquentés pour les besoins militaires des troupes de Bonaparte, puis de l'Empire. Après la période de terreur où toutes les archives de la seigneurie sont brûlées sur la place publique, une activité intense règne à Chanaz autour de l'axe fluvial. Le maire de Chanaz se souvient que des écuries Empire, témoignage de cette période existaient encore près de la Grand'Maison¹², au milieu du XX^e siècle.

¹² Appelée aujourd'hui Maison de Boigne et ceci depuis 1980.

En 1815 avec la restauration sarde, Chanaz devient un poste frontière avec des carabiniers et surtout un poste de douane. Le bâtiment de la douane sarde, construit en 1840, est toujours visible sur les bords de la Savière. En un demi siècle, le commerce par voie d'eau va doubler, notamment avec l'arrivée de la vapeur.



Figure 21 - Ancienne douane sarde édifée en 1840 - Cliché de l'auteur

IV - Particularité : une Châtellenie double

1. La châtellenie de Yenne-Chanaz

Dès le XIII^e siècle, le comté de Savoie est organisé en châtellenies¹³ regroupées entre elles pour former les bailliages. Chanaz fait partie d'une double châtellenie : Yenne-Chanaz, parfois désignée sous Yenne-Chanaz-Rochefort. A sa tête, un seul châtelain qui assure au nom du comte de Savoie les fonctions de défense, de police, de justice et l'administration du mandement. La famille d'Amblard de Gerbais, de père en fils, sera longtemps à la tête de la châtellenie¹⁴. Les comptes de ces deux lieux sont cependant tenus séparément.

Administrativement la châtellenie de Yenne-Chanaz relève du bailliage de la Novalaise, annexé à partir de 1377 au bailliage du Bugey.



Figure 22- Tirée de l'Atlas de l'histoire de Savoie (CNRS)

Sur le plan religieux, la paroisse de Chanaz dépend du diocèse de Genève mais celle de Yenne du diocèse de Belley, dérogeant ainsi au principe selon lequel la province est calquée sur le diocèse.

¹³ Une châtellenie est en général un domaine avec château tenu par un châtelain.

¹⁴ Le châtelain n'a pas sa place dans la hiérarchie féodale. Il perçoit un traitement du Comte de Savoie.

Autre particularité, la châtelainie ne possède pas de château comtal. Si Yenne est protégé par un réseau dense de demeures fortifiées, Chanaz possède, semble-t-il, une maison forte de chaque côté du Rhône, à Lavours et à Chanaz. Le port de Yenne, où fonctionne un seul péage par terre, est fréquenté par les premiers Comtes de Savoie pour relier, depuis Lyon, Chambéry par le col du Chat. Mais Chanaz sera toujours l'itinéraire le plus court, par la Savière et le lac, pour rejoindre l'abbaye d'Hautecombe qui deviendra la nécropole des princes de Savoie, le château comtal du Bourget puis la capitale Chambéry.

Au début de leur règne, les comtes de Savoie confient aux moines d'Hautecombe les premiers contrôles du commerce fluvial.

2. Des liens étroits avec Lavours

Alors que l'administration comtale est embryonnaire et pour inciter les moines de la montagne de Cessens à venir s'installer au village de Charia sur un petit promontoire de la rive sauvage du lac, il semble que le Comte de Savoie leur ait confié la surveillance de « *la route du sel* »¹⁵.



Figure 23- Promontoire où se sont installés les moines d'Hautecombe – Lithographie de 1850

Hautecombe deviendra un poste de guet idéal et une escale longtemps obligatoire sur cette grande voie fluviale qui, alors relie la Savoie à l'Europe centrale et la Méditerranée.

En 1135, dès son installation, l'abbaye cistercienne d'Hautecombe reçoit de nombreuses donations. Elle doit alors gérer un domaine considérable, dispersé tant en Savoie, qu'en Bugey et même jusqu'à Lyon. Des moines convers sont chargés d'exploiter les différentes possessions agricoles appelés « *Granges* ». C'est ainsi que le nom de Lavours apparaît en 1136¹⁶.



Figure 24 - Ferme de l'ancienne "grange" de Lavours (Tirée de "Hautecombe" SAHA)

15 « Hautecombe » Dom Romain Clair

16 Dans une donation faite à l'abbaye par la famille Clermont d'Hauterive, proche des comtes de Savoie.

Les moines installés à Lavours, sur la rive opposée à celle de Chanaz, vont dès le XII^e siècle se charger de terres ingrates, assainir le marais insalubre, exploiter la forêt et surtout développer l'élevage. Un haras d'amélioration de la race fournit alors les chevaux utilisés pour le halage. Chanaz a donc des liens anciens avec Lavours, domaine de 170 ha avec maison forte¹⁷ qui deviendra un des plus importants domaines de Hautecombe avec château fort.

En 1320, le frère du comte Amédée V, Louis Ier de Vaud, lègue à Hautecombe la pleine juridiction qu'il détient sur les hommes du domaine de Lavours et sur le port de Chanaz, confirmant ainsi le lien entre les deux rives du fleuve. Lien qui conforte la position religieuse de l'époque avec une seule paroisse : Chanaz.

Ainsi Chanaz est installé sur les deux rives du fleuve. Au XV^e siècle, le château « *de Chanaz* » se situe au village de Lavours, alors que sur la rive gauche se trouve « *la villa* » qui remonte au XIII^e siècle, appelée plus tard Grand'Maison. On ne connaît pas l'origine de cette position à cheval sur le Rhône.



Figure 25 - Château de Lavours aujourd'hui

3. Un port rémunérateur pour la Maison de Savoie

Les comtes de Savoie sont donc les seigneurs fonciers de la châtelainie de Chanaz. Son port est important puisqu'il possède toute la panoplie d'équipements et de contrôles dont peuvent disposer les souverains pour collecter taxes et redevances.



Ceci concerne toutes les marchandises en transit, tant par voie terrestre que par voie fluviale. Les comptes de châtelainie du début du XV^e siècle, écrits sur des rouleaux de parchemins, selon l'usage, confirment d'ailleurs que l'activité commerciale du port de Chanaz est considérable par rapport à celle du port de Yenne¹⁸.

Figure 26 - rouleaux de comptes de châtelainie (Sabaudia)

Mais l'abbaye jouit également d'une partie des revenus des équipements installés des deux côtés du fleuve.

17 Autour de cette maison forte on trouve une grange « La Bovarie », bâtiment servant d'étable, écurie, magasin de fourrage et grenier, reconstruit au XVIII^e est toujours visible aujourd'hui, « la Vacherie » et une tuilerie « le Fruictier » au bord du Rhône. François de Colombier, abbé d'Hautecombe fait reconstruire le château en 1498. Il sera restauré à la demande de Victor Amédée II, roi de Sardaigne et duc de Savoie, en 1717. La grange « La Bovarie » reconstruite au XVIII^e est toujours visible aujourd'hui.

18 Dans son mémoire sur les comptes de châtelainie de Yenne-Chanaz de 1405 à 1425, Philippe Rapaut ne trouve aucune activité commerciale à Yenne. (ADS J904)

a. Un port

Un port fluvial médiéval est un complexe qui rassemble sur la berge un débarcadère qui peut-être un ponton, un quai, la grève ou un chemin, ainsi qu'un bac, souvent un pont et des droits de passages perçus sur chacun de ces équipements. Les ports savoyards du Haut Rhône sont Seyssel, Chanaz et Yenne-Pierre Châtel, ainsi que le port terminal du Bourget. (voir carte page 3)

Seyssel contrôle l'amont de la double voie batelière qui transite par Chanaz : vers Lyon d'une part et vers Chambéry et la Savoie du sud par le canal de Savière et le lac¹⁹.

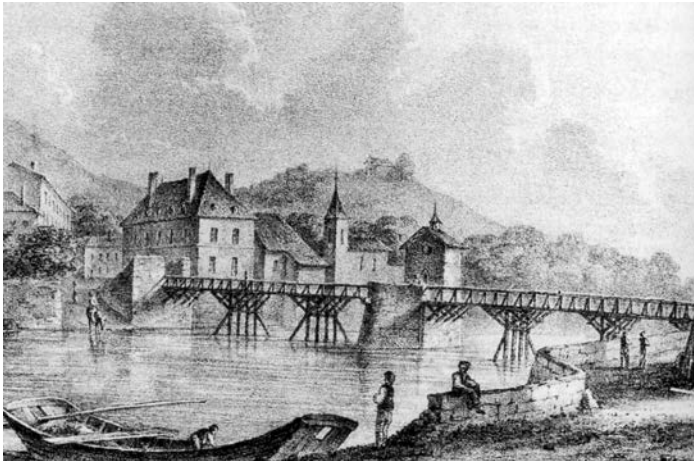


Figure 27 - Seyssel - Lithographie de Hubert de Saint Didier de 1837

Le port de **Yenne-Pierre Châtel**, n'est pas concurrent de celui de Chanaz, mais très complémentaire, notamment à partir du XII^e siècle où les premiers comtes de Savoie séjournent souvent à Pierre Châtel et en font une de leurs forteresses.

Quant au port du **Bourget**, les comtes de Savoie l'ont aménagé au XIII^e siècle, lorsqu'ils installent leur résidence au sud du lac.



Figure 28 - Port du Bourget - tiré de « La navigation sur le lac du Bourget » - G. Frieh-Giraud

Ce lieu a certainement été choisi en raison de la proximité de l'abbaye d'Hautecombe qui deviendra leur nécropole. Du Bourget, les marchandises qui arrivent du Rhône par Chanaz sont acheminées par voie terrestre jusqu'à Chambéry²⁰ la Savoie, la Suisse ou l'Italie, par le MontCenis.

¹⁹ Cette importante châellenie, liaison terrestre avec Genève, restera attachée à la couronne ducale et deviendra une châellenie royale en 1604.

²⁰ A deux reprises, un projet de canal entre le Bourget et Chambéry a été envisagé permettant ainsi de rejoindre la capitale, mais il ne sera jamais réalisé.

Ainsi, au Moyen Âge, **Chanaz** est un carrefour entre ces ports, où toutes les marchandises en transit sont contrôlées. Son port est stratégiquement placé sur le tronçon le plus actif du Haut Rhône, notamment au XV^e siècle où le commerce local, savoyard et international est en plein essor.



Figure 29 – Grange batelière de Hautecombe où arrivaient les barques chargées des produits des « granges ». Cliché de l'auteur.

Le port de Chanaz permet aussi d'acheminer jusqu'au monastère, par la Savière, les revenus des différentes « granges » cisterciennes qui jalonnent le fleuve. Ces revenus sont utilisés pour la consommation quotidienne de la communauté. Ainsi dès le XIII^e siècle, on trouve des deux côtés des hommes d'Hautecombe chargés de surveiller le trafic fluvial et gérer le relais des trains de halage. L'échange des animaux était donc aisé avec le haras de la « grange » de Lavours.

Les comptes de châellenie de Chanaz mentionnent à Chanaz trois péages, un pontonnage et un portage.

b. Des Péages

Un péage porte forcément sur un point de passage de circulation et d'échanges commerciaux. Les péages sont alors nombreux et fort rapprochés les uns des autres et, à leur arrivée à destination, les marchandises reviennent très chères. On peut dire que les comtes puis les ducs de Savoie ont été les guichetiers des Alpes.

Avant 1355, ils détiennent 63 péages²¹, dont toute une lignée sur la voie du Rhône, très lucratifs. Pour la Savoie, ils sont établis à Saint Genix, la Balme de Pierre Châtel, Chanaz et Seyssel.

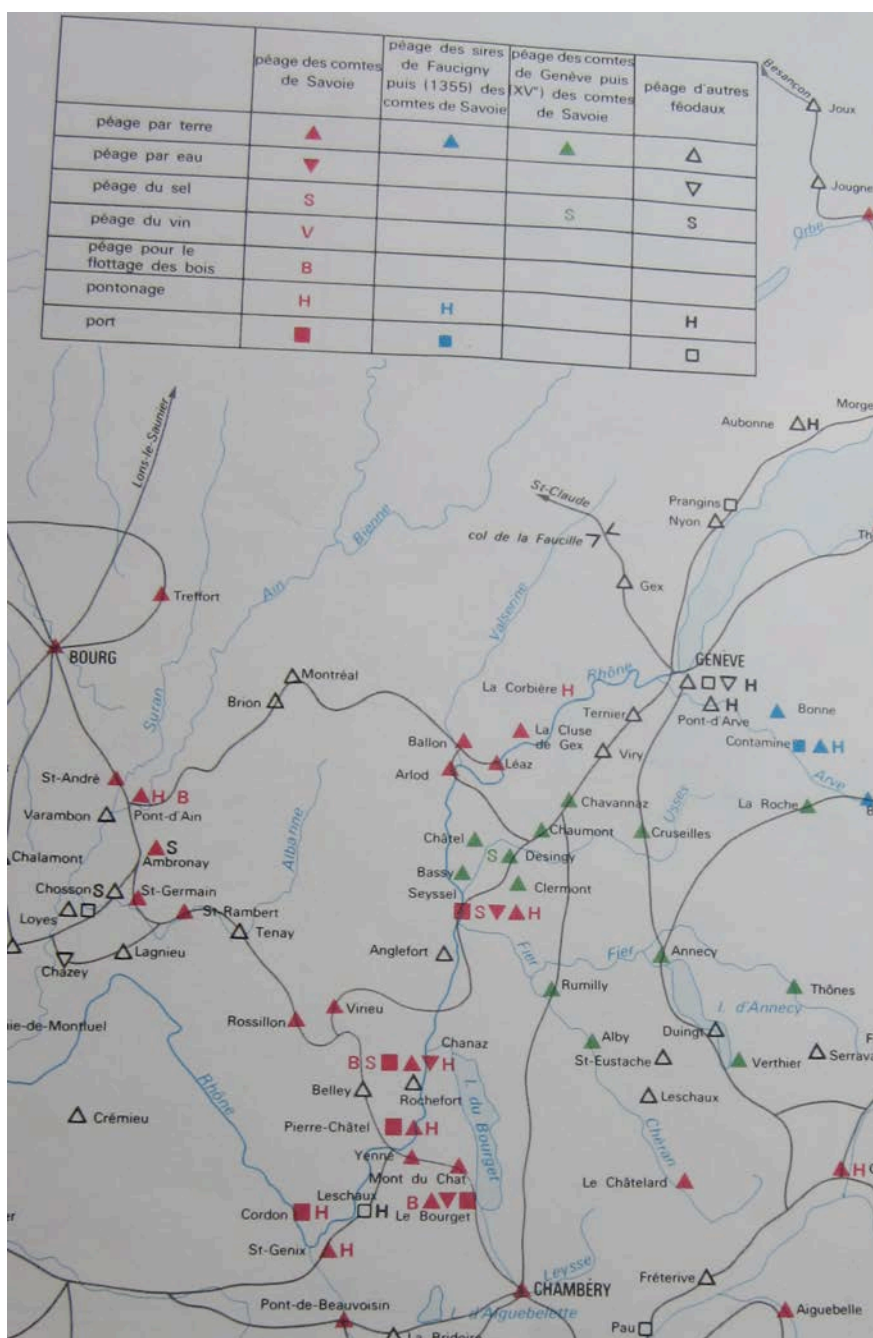


Figure 30 – Carte des ports, routes et péages du XIII^e au XV^e - Atlas du CNRS

A Chanaz, trois péages taxent les marchandises : **un péage sur le Rhône** pour le flottage des bois, les radeaux « razelli », de bois de chauffage et de construction, et autres marchandises en transit.

²¹ A l'apogée de la Maison de Savoie au début du XV^e siècle, on recense 78 péages placés sous le contrôle direct du château comtal, auxquels il faut ajouter 78 péages appartenant aux ecclésiastiques.

Un péage par terre « *dit grand péage* », réservé aux exportations et importations tant pour le commerce intérieur des Etats de Savoie que le commerce avec les pays étrangers. Ce sont les marchandises qui arrivent par la Savière et le lac du Bourget, de Savoie ou de pays voisins, comme les gros draps d'Allemagne, les toiles, les fromages, les charbons de bois

Un péage du sel pour les grosses barques « *sapinate salis* » qui remontent le fleuve.

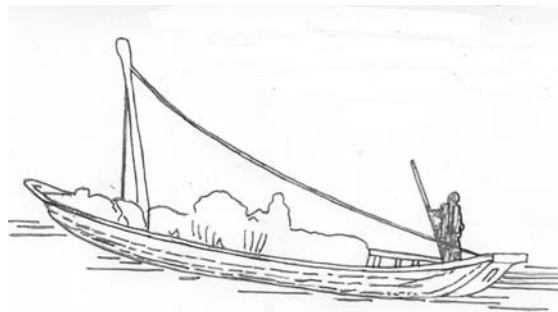
C'est le châtelain qui remplit pour le Comte de Savoie les fonctions de receveur de la gabelle et du péage sur toutes les marchandises en transit. Plus tard ces recettes échapperont au Châtelain de Chanaz. Elles feront l'objet de comptes séparés qui

seront rendus directement à la Chambre des Comptes par les péagers.

Tous les ordres religieux bénéficient d'un régime de faveur. Dès 1203, les moines d'Hautecombe sont dispensés par le comte de Savoie Thomas 1^{er} de l'acquittement des droits de péages dans toutes ses possessions et sur tout ce qui est nécessaire à leur usage. Les châtelains qui, plus tard, n'appliqueront pas cette exonération

seront mainte fois vivement rappelés à l'ordre. Un exemple : en 1415, Bonne de Savoie, fille d'Amédée VII et princesse d'Achaïe ordonne de restituer ce qui avait été exigé au péage de « *Chanat* » des dames de Salettes.

En 1601, la perception des taxes et péages est évidemment transférée au roi de France, Chanaz devenant français.



c. Un Portage

C'est du port de Chanaz qu'est gérée la navigation difficile, souvent par tirage humain, sur la Savière sinueuse.

Le port de Chanaz, aménagé à l'extrémité ouest de la Savière où elle rejoint le Rhône, peut accueillir toutes les embarcations qui montent et qui descendent le fleuve.



Figure 31 - Chargement d'un bateau du Haut Rhône (ac-grenoble)

Les plus gros bateaux en transit ne pouvant emprunter la Savière, leur cargaison est déchargée puis transférée dans des embarcations plus petites. Pour ce transfert, le châtelain de Chanaz perçoit un droit de portage de balles et fardeaux, dont le montant est de six deniers viennois par balle. Les produits locaux de Chautagne et de Savoie qui arrivent par terre au port de Chanaz -fruits, fromages, vins, etc., commerce important dans la Châtellenie-, sont chargés sur les bateaux du Rhône, puis acheminés vers d'autres châtellenies et le plus souvent vers Lyon.

d. Un pontonnage

Tout ce qui franchit le fleuve, hommes, animaux et marchandises, soit sur un pont, soit par un bac, doit s'acquitter d'un droit de pontonnage pour l'entretien et l'aménagement de l'équipement. Les Chanaziens, qui l'utilisent quotidiennement sont soumis à une redevance annuelle en nature. En 1298, la communauté monastique établit un pont à Chanaz, placé à la confluence. Ce pont de bois permet la traversée du lit principal du fleuve, jusqu'en 1320 où une série de violentes crues successives l'ont emporté. Il est alors remplacé par un bac à traile, qui fonctionnera jusqu'au XIX^e siècle.



Figure 32 - Fonctionnement d'un bac à traile. L'embarcation est reliée à un traile, c'est-à-dire une corde de chanvre qui peut atteindre 200m et peser jusqu'à 1 tonne, tendue entre deux mâts plantés de chaque côté du lit principal du fleuve. L'empeinte, ou gouvernail, fixée sur le bac permet de contrer le courant, et ainsi faire dériver l'embarcation jusqu'à l'autre rive

Les relations sont donc aisées entre Chanaz et Lavours. Ce sont les bateliers de Chanaz qui assurent la traversée du fleuve. Au début du XV^e siècle, cette redevance appelée « *pontanagium* » est versée à l'abbé du monastère de Hautecombe. Elle s'élève à 30 livres viennoises par an²².

Figure 33 - Bac chargé traversant le fleuve



4. Chanaz, une ville à vocation commerciale

Au Moyen Age, une intense activité commerciale anime Chanaz, où se trouvent des tanneurs, cinq boulangers, trois bouchers, et une taverne où les vins produits dans la châtelainie sont très prisés.



Figure 34 - Scène de foire 1400-1405 – BNF

La population se rassemble à l'occasion de deux grands marchés autorisés le 1^{er} jour d'Août et le dernier de Novembre à la St André.

C'est l'occasion pour les chanaziens de côtoyer des marchands souvent venus de loin par voie fluviale ou terrestre. Les cisterciens d'Hautecombe trouvent à Chanaz l'occasion d'écouler les surplus des produits en nature de leurs « *granges* ».

Les marchands itinérants doivent obligatoirement s'acquitter de la Leyde²³, alors que les habitants de la châtelainie en sont exonérés. Pour assurer la sécurité de leurs

²² Au Moyen Age, des ponts de bois ont été aménagés à Seyssel, et la Balme de Pierre Châtel. Le Rhône les a souvent emportés. Ils ont été reconstruits comme à Seyssel, ou remplacés par un bac comme à Pierre Châtel en 1262.

transactions, ces marchands se mettent sous la sauvegarde des seigneurs et transportent avec eux le minimum de numéraires. Les sauvegardes se payaient argent comptant au Comte de Savoie. D'ailleurs l'exportation des espèces est en général interdite. Ainsi de nombreux marchands mettent leurs dépôts en banque et ont des fonds sédentaires dans les foires où ils se rendent.

Ainsi, au début du XV^e siècle une banque « *ou casane* » est tenue à Chanaz par des Lombards²⁴. Une concession accordée par le comte Aymon précise qu'ils payent annuellement quatre sous d'impôts. Ce privilège sera renouvelé pour douze ans, moyennant un impôt de soixante sous.

En 1531, quelque temps avant l'occupation de la Savoie par François 1^{er}, le duc Charles III, en grandes difficultés financières et politiques, vend la châtellenie de Chanaz à Claude de Mareste, son conseiller, qu'il élèvera au titre de baron de Lucey et seigneur de Chanaz. Les revenus du port sont alors affermés.

²³ Impôt féodal, prélevé sur les transactions réalisées sur les foires et marchés

²⁴ Odo Pellesorti de Ripa, Bellengerie de Dolerio, les frères Leoli, citoyens d'Asti, tiennent cette casane.

V - La navigation : des hommes, des marchandises



Dès l'antiquité transitent par Chanaz poteries, pierre blanche de Seyssel et bois de chauffe et de marine qui descendent jusqu'à Lyon et même jusqu'à la Méditerranée. Bien avant que Chanaz devienne un port savoyard, au V^e siècle, Portout, tout proche, est le principal centre industriel de la Région²⁵. De ses ateliers sort une abondante production de céramiques originales et de grande qualité.

Figure 35 - Céramiques luisantes produites à Portout, tout près de Chanaz.²⁶

Pour la diffusion de ces poteries, les romains utilisent intensément l'axe fluvial Bourget, Savière, Rhône. La vigueur de ce commerce à longue distance témoigne de l'importance exceptionnelle, pour l'époque, de la Savière.

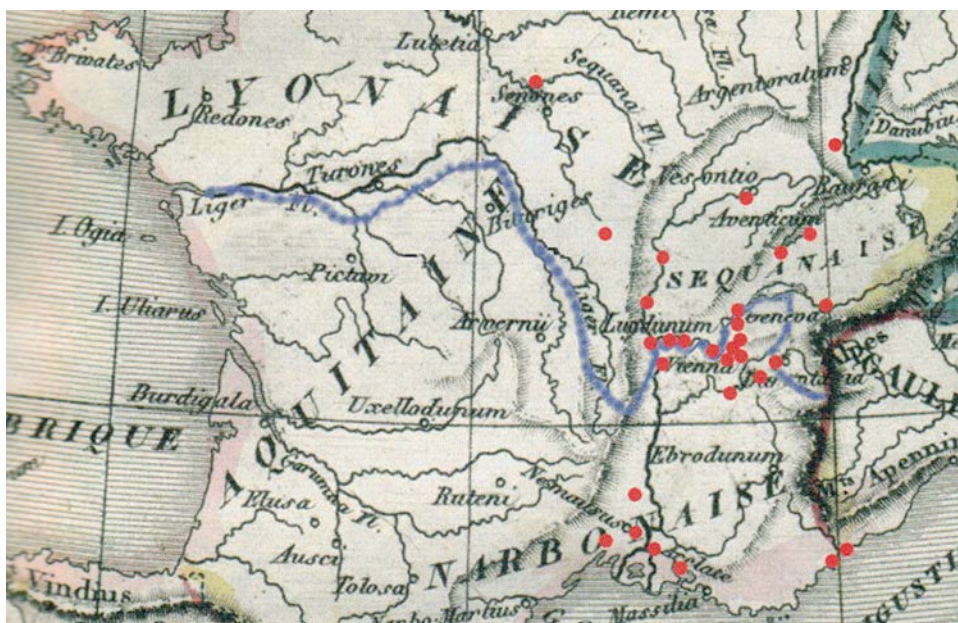


Figure 36 - Carte de la diffusion en Gaule, par la Savière, des poteries de Portout, dressée par J. Pernon archéologue.

²⁵ Les céramiques de ces ateliers ont été retrouvées en 26 lieux différents.

²⁶ Grâce à la Savière les potiers ont exercé, sur une vaste zone d'influence, le monopole de leur technique révolutionnaire, produisant une céramique dite « luisante » d'un beau camaïeu brun et décorée à la main de motifs géométriques. Ces exportations dynamiques ont favorisé les échanges, principalement avec le sud de l'Espagne, l'Italie et même l'Afrique du Nord : lampes, verrerie diverse, amphores destinées à expédier, objets de parure et utilitaires.

Mais c'est au Moyen Age que l'on peut dire que Chanaz devient le port de la Savoie. En effet, placé au carrefour d'une voie commerciale importante entre Lyon Genève et le Bourget, Chanaz contrôle un trafic dense, depuis la France et la Méditerranée, jusqu'à la Savoie, la Suisse, et l'Europe Centrale.

1. Les mariniers ou les hommes de l'eau.

A Chanaz, comme sur toutes les rives du Rhône, vit une importante population « *marinière* », fidèle à ses coutumes, ses traditions et son langage. Une société organisée avec ses corporations qui font vivre un nombre impressionnant de foyers.

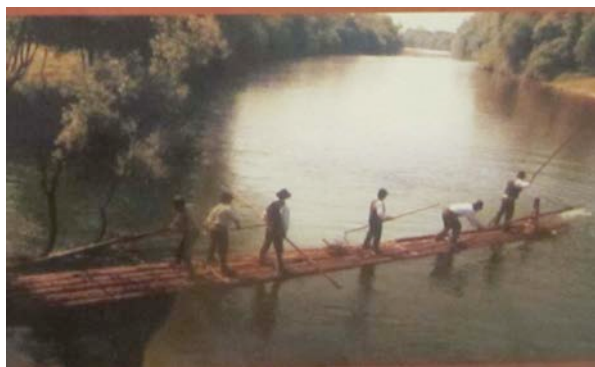


Figure 37 – Radeliers (Musée Escale du Haut Rhône)

Les métiers autour et sur l'eau sont nombreux : fustiers, radeliers, bateliers, naufetiers, haleurs, pontonniers et péagers, sans omettre les métiers connexes : cordiers, affaneurs²⁷ des patrons de barques, porteurs de balles, rouliers ou voituriers, etc.

Chanaz comme Seyssel, brillait par l'habileté et le savoir-faire de ses fustiers. En juillet 1582, le duc de Savoie Charles Emmanuel, en pleins préparatifs de guerre contre Genève, décide l'exécution de « *deux puissantes galères* » pour le Léman. On fait appel à dix maîtres charpentiers de Seyssel et quatre autres de Chanaz, dont la réputation remonte au début du Moyen-Âge. Pour ce travail, ils se rendent à Ripaille.

Charpentiers ou fustiers sont aptes à construire toutes sortes de bateaux : radeaux, rigues, sapines, savoyardes.... et tout ce qui peut servir à la navigation, mais aussi les tonneaux, cuves, pressoirs. Ils doivent répondre à une production de masse et à une durée d'exécution relativement expéditive.

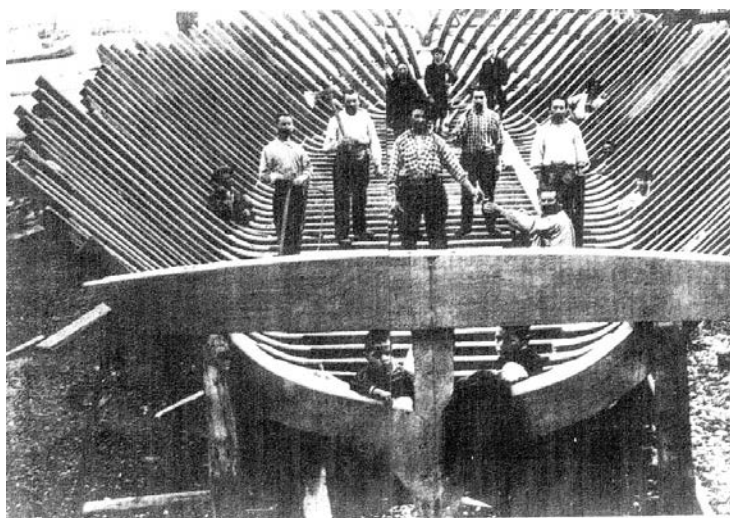


Figure 38 – Construction d'une barque début XX^e - Tirée de la Batellerie au Pays de Seyssel.

27 « Affaneur » *métier* de celui qui gagne sa vie à charger, décharger et porter des fardeaux.

Les bateliers ou « *patrons de barque* » et les naufetiers de Chanaz sont de rudes gaillards qui aiment bien vivre. Ils se taillent aussi une solide réputation jusqu'à la méditerranée et cette réputation se perpétue au cours des siècles. En 1775, Le comte de Provence, futur Louis XVIII, qui séjourne à Aix, est conduit par dix-huit bateliers de Chanaz, du Grand Port à Hautecombe dans un bateau garni de « *tanneries en soye* », et de fauteuils. Il est escorté d'une barque chargée de musiciens.



Figure 39 - Repas de mariniere (La mémoire du Rhône - G.Dürrenmatt)

Toute une économie se développe alors autour de ces corporations, pour restaurer hommes et bêtes. A Chanaz comme dans tous les ports, on trouve donc des chevaux à louer, des auberges qui permettent aux voyageurs et aux mariniere²⁸ de se loger.

2. Les hommes doivent s'adapter aux exigences du fleuve

Jusqu'à l'aménagement du Rhône au XX^e siècle, on ne navigue qu'entre six et neuf mois dans l'année, quand le fleuve n'est ni trop bas, ni trop haut. Le courant est le maître : il entraîne les embarcations à la descente ou « *decize* » ou « *descise* ». La navigation est donc rigoureusement liée à sa vitesse. Les bateliers de Chanaz, particulièrement réputés sur tout le haut Rhône ont une connaissance parfaite des multiples bras du fleuve. Les radeaux de bois qui venaient de Seyssel sont souvent dirigés par les radeliers de Chanaz. De même les lourds équipages qui remontent le fleuve de Beaucaire à Seyssel comprennent parmi leur personnel beaucoup de chanaziens. S'il est plus facile de descendre le fleuve que de le remonter, cette opération est néanmoins hasardeuse. Les bateliers utilisent parfois la rame et par vent favorable une voile qui facilite les manœuvres.

A la « *remonte* », il faut contrer le courant, en halant les bateaux depuis la rive. La navigation est très difficile compte tenu des « *saults* », des tresses et des méandres du fleuve, mais aussi des bas-fonds, comme sur la Savière, qui se déplacent à chaque crue.

²⁸ A l'origine le marinier, héritier des nautes de l'Antiquité, travaille sur les convois de la batellerie halée. Aujourd'hui le marinier est une personne salariée. Ce terme est aussi utilisé pour désigner l'ensemble des professionnels de la navigation sur le fleuve.

Pour relier Seyssel à Lyon, soit 152 km, il faut 12 à 18h. A la remonte de 18 à 36 jours, suivant le débit du fleuve.

La voie d'eau est cependant réputée pour être plus sûre et bien moins onéreuse que la voie de terre où les routes sont en très mauvais état.

3. Les croyances

Depuis l'Antiquité on voyage sous protection céleste : les Gaulois honoraient Mercure, dieu des voies et des itinéraires, protecteur du commerce.

Figure 40 - Statuette de Mercure, en bronze, retrouvée à Portout, datée du II^e ou III^e siècle (Musée savoisien)



Au Moyen Âge, le batelier ou « le Patron » est le chef de la corporation des Mariniers. On l'appelait aussi « Naufetier ».

Il est propriétaire de son bateau, ou « barque » qui transporte voyageurs et marchandises. La barque du patron, placée en tête des convois est toujours ornée de la « croix des marinières ». En bois, sculptée et peinte durant la mauvaise saison par le patron lui-même, elle est le symbole du marinier puissant, libre et indépendant.



Figure 41 - Croix des marinières. Chargée de tous les attributs de la profession marinière et des instruments de la passion du Christ. Ses emblèmes peuvent revêtir un caractère religieux ou profane.

Le patron fait prier tout son équipage en passant devant les nombreux sanctuaires dédiés à la vierge, qui jalonnent le fleuve. A Chanaz l'oratoire « Notre Dame des Mariniers » domine le Rhône, un peu en aval du village sur la route du Lucey. Cet oratoire est un témoignage de ces dévotions. Le 6 décembre on célèbre Saint Nicolas, patron des orphelins mais aussi des Mariniers qui est le saint que l'on honore surtout depuis la berge par de grandes cérémonies.

Notre Dame des Mariniers - Cliché de l'auteur



4. Un commerce de descente, principalement

a. Le bois

A partir du XIII^e siècle, les fustiers du port de Chanaz, très actifs, assemblent des radeaux de fûts de bois provenant de la montagne du Colombier. Ces radeaux dépassent les 300 tonnes, font de 50 à 70 m et sont épais de 2m. Ils flottent mal et sont très lourds car les chênes et les sapins sont mis à l'eau aussitôt coupés²⁹. Au XIX^e siècle, les radeaux seront plus légers car on utilise des troncs secs. Souvent on empile encore dessus du fret avec des planches, du bois de chauffage et des produits agricoles.



Figure 42 - Construction d'un radeau de bois. Le chevalet supportant une grande rame (l'empeinte) est appelé "picon". Il est fixé à chaque coin du radeau. Le Haut Rhône – André Julliard

Entre cinq à six radeliers manoeuvrent, non sans difficulté, ces mastodontes qui sont la terreur des mariniers. Les collisions sont fréquentes et souvent tragiques. La « descize » des radeaux est d'autant plus lente que les radeaux sont plus importants. Il faut 21 jours pour relier Chanaz et Avignon, soit 18 kilomètres par jour. Ce moyen de transport, cependant rapide et économique, permet d'approvisionner principalement les chantiers de construction navale. En 1350 on note, à Chanaz, le passage de 1341 radeaux. En 1840, cinq siècles plus tard, seulement 231 radeaux sont enregistrés, conséquence de la surexploitation du bois dans la région.

b. Pierre Blanche de Seyssel

Déjà utilisée et transportée par les romains, la pierre blanche des carrières de Seyssel est exploitée de manière intense au Moyen Age. Cette pierre est utilisée à



Lyon, Vienne et Annecy. Au XIX^e siècle, elle descend toujours le Rhône, puisqu'on la choisit pour décorer les façades de la place Bellecour à Lyon.

Figure 43 - Carrières souterraines de Seyssel (Le Haut Rhône)

²⁹. Les pièces de bois sont imbriquées, les unes dans les autres sur deux rangs et liées entre elles par des crochets de fer. Des planches traversières maintiennent solidement l'ensemble, sur lequel planches, poutres et poteaux se rangent alternativement en long et en travers.

Entre 1824 et 1825, 130 mètres cubes de pierre passent à Chanaz et remontent la Savière, pour rejoindre l'Abbaye d'Hautecombe, ruinée durant la période révolutionnaire et tout juste rachetée par le roi de Sardaigne, duc de Savoie, Charles Félix.

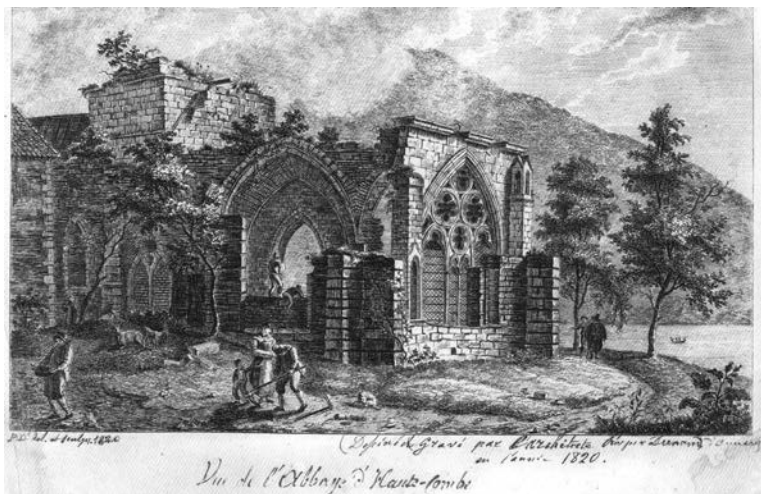
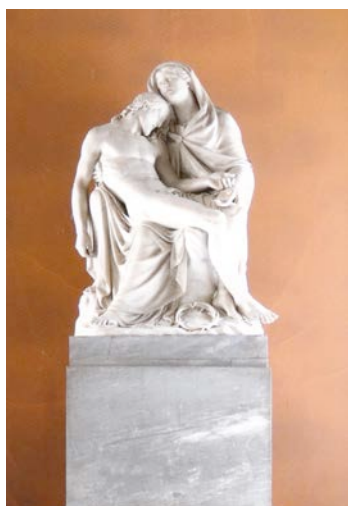


Figure 44 - Abbaye en ruine en 1820 (utilisée comme faïencerie durant la Révolution, puis de carrière de pierre). Tiré de "Hautecombe" SAHA



Cette pierre au grain fin est alors, largement utilisée pour la décoration intérieure et les nombreuses sculptures et tombeaux de l'église³⁰

Les barques, chargées de pierre blanche destinées à la restauration de la nécropole savoyarde, sont donc passées à Chanaz, où les hommes du port devaient les halier jusqu'au lac, dans les virages étroits et sur les bas-fonds de la Savière.

Figure 45 – Piéta sculptée par Cacciatori - Tiré de "Hautecombe" SAHA

³⁰ Le sculpteur Benoît Cacciatori, le plus célèbre artisan d'Hautecombe appréciait particulièrement cette pierre. Provenant des carrières de Ste Fois (commune de Franciens près de Seyssel). Joseph Gurllet qui s'intitule « patron sur le Rhône habitant à Seyssel sur Savoie » procédait à la fois à l'extraction et au transport des matériaux. Les Cacciatori ont également réalisé le tombeau d'Humbert aux Blanches-Mains, monument remarquable placé sous le portique de la Cathédrale de St Jean de Maurienne. Sculpté à Hautecombe, à partir de 19 tonnes de blocs de pierre de Seyssel, il est transporté en mai 1826 de l'Abbaye à St Jean.

5. Dix huit siècles de halage : la remonte

De l'époque romaine jusqu'à l'arrivée des vapeurs, le tirage ou halage est la seule technique de transport des marchandises par voie d'eau, à la « remonte ». Les romains utilisaient des esclaves et comptaient un homme par tonne halée. Puis les bœufs, remplacent partiellement les haleurs médiévaux³¹.

A partir du XVI^e siècle la remonte est le plus souvent assurée par des chevaux, le commerce devenant de plus en plus important. Les mariniers de solides gaillards, assurent la pénible remonte du fleuve avec des trains de bateaux, formés de dix à vingt « *savoyardes* » ou « *sapines* », traînés par des attelages de 60 à 80 énormes chevaux reliés quatre à quatre : on progressait alors d'une douzaine de kilomètres par jour.



Figure 46 - Tableau de Dubuisson de 1843 - Musée des Beaux arts d'Arles.

Mais l'itinéraire du halage n'est pas fixe, il peut varier à chaque voyage en fonction des gravières et des bancs de sable.

De même, l'état du chemin de halage³² nécessite souvent de traverser d'une rive à l'autre, en transportant les animaux sur des barques appelées « *civardières* », manœuvrées à la rame par les hommes.



A hauteur de Chanaz, le halage s'effectue côté rive gauche et ceci jusqu'à Portout³³ où l'on déploie une grande voile triangulaire pour traverser le lac jusqu'au Bourget.

³¹ Spécialistes du fleuve ils pratiquent le halage au col ceignant : une large bretelle de chanvre en travers de leur corps ils tirent ainsi le cordage principal.

³² Un chemin de terre longeait le fleuve et la Savière. Les grosses crues le noyaient, rendant la remonte souvent impossible. Les berges ne se prêtaient pas toujours au passage des convois.

³³ La réfection du chemin, impraticable, rive sud de la Savière fut adjugée, le 2 novembre 1813



Les barques halées ont un mat court haubané, appelé « *arbouvier* ». Un cordage de chanvre ou « *cordelle* » accroché au sommet relie l'embarcation aux haleurs hommes ou chevaux.

Le métier de haleur perdurera jusqu'au milieu du XIX^e siècle, notamment à Chanaz pour passer la Savière.

Figure 47 - Halage humain au XIX^e siècle.

Dans les gorges de la Balme de Pierre-Châtel, les mariniers doivent se munir de grandes perches à crochets appelées « *harpics* » pour s'accrocher aux falaises et tirer l'embarcation. Une harpie à deux têtes permet de s'écarter des rochers.



Figure 48 – Harpics à crochet et à deux têtes - Le Haut-Rhône de A. Julliard

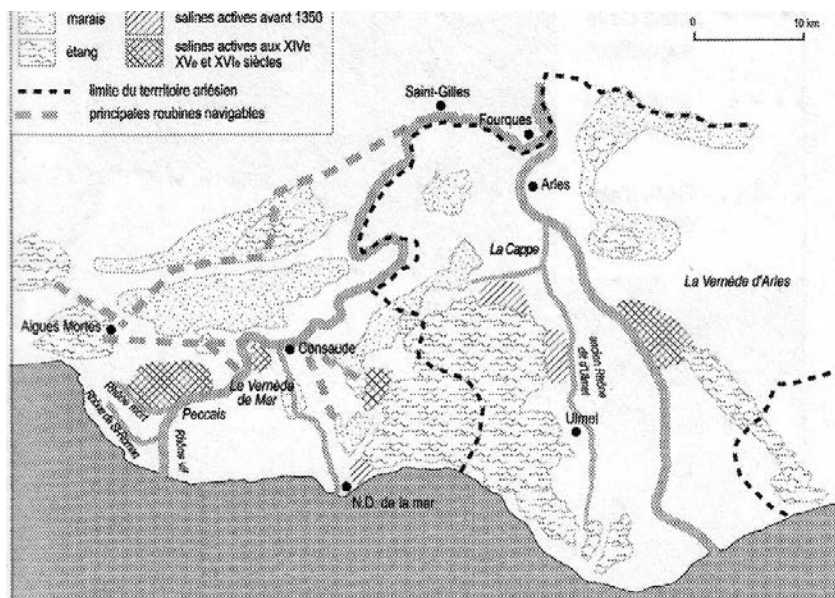
L'évolution du commerce fluvial et les besoins d'animaux de trait nécessitent d'intensifier l'élevage. Des relais de chevaux sont créés, notamment à Chanaz, où les vastes prairies humides de Lavours et de Chautagne en facilitent l'exploitation.

6. Le commerce du sel

Au moins depuis l'époque romaine, on exploite le sel et on le transporte souvent très loin. Indispensable à l'homme et aux animaux, il est jusqu'au XX^e siècle, le seul moyen de conservation des viandes et des poissons et depuis toujours, nécessaire à la fabrication des fromages. La production savoyarde (*salines de Moutiers*) est bien insuffisante pour répondre aux besoins des Etats de Savoie.

On importe donc par le Rhône, du sel de la Méditerranée provenant des salins de Peccaille, près d'Aigues-Mortes. Au XVI^e siècle, le duc de Savoie Emmanuel Philibert instaure l'impôt sur le sel : la gabelle³⁴. La vente du sel devient alors monopole d'Etat et toute l'activité de transport et de distribution va se renforcer considérablement.

Figure 49 - carte des salines du midi d'où provenait le sel nécessaire aux Etats de Savoie Tiré du Rhône au Moyen Âge - J. Rossiaud



Les moines cisterciens d'Hautecombe ont certainement gardé longtemps un regard sur ces importations. En effet un écrit de 1649 nous apprend que toutes les barques à sel remontant le Rhône et le lac abordaient à l'abbaye « pour en tirer du rafraîchissement ».



Figure 50 - L'Abbaye d'Hautecombe et les barques chargées arrivant du Rhône – Lithographie de Muller sur un dessin de Deroy vers 1860.

▲ L'Abbaye d'Hautecombe et lac. Lithographie de Muller sur un dessin de Deroy, vers 1860.

A partir de 1561, la gabelle du sel est levée sur le Rhône à Seyssel et Chanaz. Le châtelain de Chanaz fait alors office de receveur pour le compte du Duc de Savoie. Un grenier à sel sarde est créé à Chanaz, à partir de 1760. Les voyages depuis Yenne où il était entreposé, durant la période où Chanaz était une enclave française, sont alors supprimés. Ce commerce produit une véritable révolution sur le fleuve par l'accroissement subit de son volume, mais aussi par son organisation.

³⁴ Cet impôt semblable aux droits de douanes se réglait à l'entrée des domaines savoyards. Le flottage des bois donnait également lieu à la perception d'une gabelle.

7. Les marchandises en transit

Au Moyen Age, la Chautagne est « *une route commerciale* ». De très nombreuses marchandises venues d'Orient sont chargées au Bourget sur des barques qui passent à Chanaz où elles sont taxées, remontent le Rhône jusqu'à Seyssel pour être transportées à Genève, par route. De même, les nombreuses foires lyonnaises exposent tout ce qui vient de Genève et même d'Allemagne (toiles, tapisseries...). Et le port de Chanaz perçoit des redevances sur toutes ces marchandises qui descendent et remontent le Rhône.

A la lecture des comptes de châellenie de Chanaz, il est difficile d'appréhender la quantité des matières en circulation³⁵, mais il est plus aisé d'en connaître la nature.

a. Commerce international

Les comptes donnent souvent un nombre d'embarcations chargées d'une même marchandise. Mais les dimensions et la contenance des bateaux sont très variables. En 1330, le péager de Chanaz, Samuel de Montréal, enregistre, le passage de « *196 sapines, 10 grands bateaux et 44 bateaux plus petits chargés de fagots* ».

En 1350 passent 178 balles de laine, 102 charges d'acier, 16 milliers de harengs, 6 selles d'Allemagne. A la même période, six grands et vingt petits escharbots (*petits radeaux du Moyen-Âge*) descendent le Rhône. De la Méditerranée arrivent le sel, l'huile, les anchois et le blé.

Ces marchandises relativement importantes pour l'époque ne cessent de descendre et de remonter le Rhône. Les bois, et surtout les bois de chauffage, les fromages et les « *draps pers* » de Tarentaise, prisés par les dames en voyage et par la cour de Savoie, les ouvrages en buis, s'en allaient à Lyon. Mais là ne se limitait pas le trafic. Les laines venant de Suisse et de Bourgogne, les draps de Flandre et de Lombardie, les grands chevaux d'Italie, l'épicerie, la mercerie, les fourrures, les faucons, les aciers, les graisses, les harengs, les armures allaient et venaient les uns du Nord au Sud, les autres du Sud au Nord. Les comptes péagers, notamment ceux de la châellenie de Yenne et Chanaz, sont très précis sur ce sujet.

Un autre compte de recettes et dépenses énumère les droits d'entrée des marchandises introduites en Savoie par Chanaz : étoffes de laine, toile, meules, fers de chevaux, fromages, baleines, sel, chevaux, moutons, vins, buis, etc.. Mais c'est dans la partie relative aux dépenses de ce compte de « *Channat* » que l'on trouve des notes plus précises : acquisitions de vin de Chautagne pour l'hôtel du comte de Savoie au Bourget, achats de bois, poutres, etc., pour faire des réparations au château de ce lieu.

³⁵ Le péager avait tout intérêt à dissimuler une partie de la cargaison, la recette supplémentaire étant conservée à son profit.

b. Commerce local

Au XIV^e et XV^e siècle, la Chautagne prospère grâce à la navigation du lac et du Rhône, et l'écoulement de ses productions se fait assez facilement.



Figure 51 - Demi-muid (500l) de vins de Savoie - Tonneau en Chêne- Le Haut Rhône A.Julliard

Le commerce des vins, volailles, céréales, bestiaux fournit principalement l'approvisionnement de « la bouche du Comte ». D'ailleurs, jusqu'à ce que la capitale soit transférée à Turin en 1562, c'est par la Savière que la cour de Savoie est aisément ravitaillée.

Les produits des rentes en nature des châtelaineries riveraines du Rhône, comme Billiat³⁶ et bien d'autres, sont également transportés par eau jusqu'au Bourget, transitant par la Savière. Ainsi, charbon de bois produit dans la Semine, pierre blanche de Seyssel, vin, fruits, pommes, poirées, grains, fromages de Suisse, draperies, sont enregistrés à Chanaz.



Figure 53 - Pannière en osier naturel de pommes de Savoie. Charge de 100 kg pour les marchés de Lyon et Beaucaire. Le Haut Rhône A.Julliard

En 1301, c'est le châtelain du Pont de Beauvoisin qui fait transporter au Bourget, par voie du Rhône, 8 bœuf, 30 porcs, 2 setiers de poissons, 54 aulnes de toile et une grande quantité de blé pour l'approvisionnement de l'hôtel du Comte.

Aymeri de Mareste, châtelain de Chanaz, receveur du Péage en 1350-51, indique : « transport en bateau, de Chanaz au Bourget, par la Savière et le lac de 22 quartiers de porc, 87 jambons, 26 pièces de venaison et deux sacs de sel destinés à l'hôtel du comte.³⁷ »

En 1409, 30 « cuas » de vin sont livrées à l'hospice du comte, par Martin de Chilon³⁸ et ses hommes. Il perçoit 4 deniers par jour.

³⁶ Proche de Génissiat, tout près des pertes du Rhône, barrière infranchissable à toute embarcation.

³⁷ Archives de la Côte d'Or.B.10379-8894

³⁸ Serviteur d'Amédée VIII

Jusqu'en 1872, l'élevage du ver à soie, autorisé en Savoie depuis 1597 par le duc Emmanuel Philibert s'est considérablement développé, notamment en Chautagne et à Chanaz. Les écheveaux de fil de soie préparés à la Grand'Maison, propriété du seigneur de Chanaz sont chargés au port et acheminés par voie d'eau jusqu'aux ateliers des soyeux Lyonnais.

c. *Le transit des marchandises au XVIII^e et XIX^e siècle*

A partir du XVIII^e siècle, les exportations et importations s'amplifient, notamment



jusqu'à Aix où l'on aménage, le port de **Puer**³⁹. Ce port se livre alors à une concurrence sans merci avec celui du Bourget. En 1784, il devient le plus important du lac, l'aménagement d'une nouvelle digue permettant l'accueil des grosses cargaisons de sel de Camargue⁴⁰.

Figure 52 - Port de Puer - Gravure de Prosper Dunant. (Le Lac du Bourget – G. Frieh-Giraud)

Un entrepôt sera réalisé par les français en 1793, indispensable à l'approvisionnement de l'armée des Alpes. Le transit par Chanaz et la Savière, s'intensifie donc à cette période. En 1796, l'artillerie de l'armée du Général Bonaparte, venue des fonderies de la Loire, passe par Chanaz pour rejoindre Puer : c'est la préparation de la fulgurante campagne d'Italie.

En 1809, on relève 70 000 quintaux d'importations -sel, soude, terre de Sorgues, tuiles, chaux etc.-. Pour les exportations, ce sont 2500 caisses de verreries de Thorens et d'Alex, 20 bateaux de bois dur refendu, 10 bateaux de bois blanc, 20 bateaux de fruits, 4 bateaux de noyaux et avoines, 2000 balles de riz, etc. enregistrées à Puer et qui transitent par la Savière et Chanaz.

³⁹ Le port de Puer est déjà cité au XIII^e siècle sous le nom de « *môle de Puer* ».mais son activité est moindre que celle du port du Bourget, résidence des comtes de Savoie.

⁴⁰ En 1793 les français aménagent au port de Puer un magasin pour stocker le bois, le sel, les marchandises destinées à Lyon et pour l'approvisionnement de l'armée des Alpes.

Les archives nous livrent aussi des faits tragiques. Beaucoup d'enfants de l'hospice de la Charité de Lyon étaient placés en nourrice en Savoie. Une mesure générale décide le retrait de la Savoie de nombreux de ces enfants. Ce lundi matin, 22 octobre 1844, au port de Chanaz, les gardiens préposés pour cet objet déposent vingt huit pauvres créatures dans un petit barcot sur le Rhône, afin de regagner la France. Mais ces petits malheureux, séparés de leurs nourrices, ont une telle frayeur de l'eau qu'ils se jettent tous du même côté de la frêle embarcation et la font chavirer.

Les deux hommes qui dirigent la barque et qui n'ont pas su prévoir le danger n'y échappent eux-mêmes. Le Rhône engloutit dans ses flots les vingt huit enfants et les deux bateliers chanaziens. Tous périssent !

Au milieu du XIX^e siècle la batellerie halée sera sollicitée pour le transport des matériaux et notamment des rails nécessaires à la construction du dernier tronçon de la ligne de chemin de fer Victor Emmanuel qui doit relier la France à la Savoie. Les haleurs du port de Chanaz doivent alors tirer de lourdes barques qui souvent « *s'engravent* » sur la Savière.

Figure 53 - Poseurs de rail sur le bord du lac



VI - La batellerie

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la batellerie assure une prospérité importante des villes riveraines du Haut Rhône, comme Seyssel et Chanaz.

1. Les embarcations

Les embarcations de la batellerie halée du Rhône sont différentes des autres bateaux de l'époque. Conçues pour faire face aux caractéristiques particulières du fleuve, elles offrent une faible résistance aux frottements et concilient chargements et tirant d'eau.

Tous les bateaux sont en bois de sapin et de chêne et à fond plat. Les planches sont assemblées par des chevilles de bois et des « *happes* ⁴¹ ». Ils sont les descendants des « *barcae* » gallo-romaines construites notamment au confluent de la Savière et du Rhône, à « *Cassanos* » (Chanaz), chantier alors jumelé au port militaire de Châtillon.



Figure 54 - Bas-relief antique, d'une scène de halage à l'époque gallo-romaine. Musée Calvet - Avignon

Avant le XV^e siècle, plusieurs centaines de coques neuves quittent chaque année les chantiers de Seyssel, Chanaz, faisant du haut Rhône savoyard le principal fournisseur du fleuve jusqu'à la Méditerranée. Le premier voyage d'un navire s'accompagne presque toujours d'une « *decize* » de marchandises et le fret ne manque pas à Seyssel et Chanaz. A l'issue de leur premier voyage, plus d'un tiers des bateaux sont vendus pour bois de chauffe à Lyon ou Arles ; pourtant le coût des matériaux représente 80% du prix de revient d'une embarcation.

⁴¹ De grosses agrafes de métal.

2. Différents types d'embarcations

a. Sur le Rhône

Voici quelques types d'embarcations, les plus utilisées, qui sortaient des chantiers de Chanaz et de Seyssel.

La Sapine. Terme commun appliqué aux grosses barques. Le péage de Chanaz enregistre 335 sapines neuves entre 1335 et 1342. Ce sont des barques en bois de sapin, de forme simple, aux courbures légères, peu coûteuses.



La taille de ce bateau varie entre le Moyen Âge et le XIX^e siècle de 15 à 26m de long pour 3 à 4.50m de large. Suivant le niveau des eaux, la sapine peut embarquer 30 à 100 tonnes de marchandises.

Figure 55 - Musée escale du Haut Rhône

La savoyarde, ou « rigue », comme son nom l'indique, est fabriquée en Savoie. On l'a surnommée la « *fille du Rhône* »⁴² et sa réputation s'est étendue jusqu'à Marseille.

Figure 56 - Barque savoyarde et deux barcots

C'est un bateau de charge, à coque évasée, mesurant jusqu'à 35m de long sur 8 de large. Elle peut transporter jusqu'à 200 tonnes, elle est très souvent présente dans les convois de barques. Assemblés par des chevilles en bois et quelques clous, les joints sont calfatés à la mousse de buis. Equipée de gigantesques empeintes -*rames-gouvernails*-, elle est parfaitement adaptée à la decize.



Les « **Seysselandes** » ou « **cislandes** » sont principalement fabriquées à Seyssel et chargent 50 tonnes.

Figure 57 - Seysselande chargée au port d'Aix

⁴² Origine du surnom donné à l'époque au port d'Aix, « *le port aux filles* ». Aujourd'hui une rue d'Aix les Bains porte ce nom.

C'est un bateau solide très utilisé au XIX^e siècle, mais on lui reproche parfois sa trop forte calaison. Les savoyardes qui n'ont pas le même inconvénient « *rendent les plus grands services* ».

Placée toujours en tête du convoi, à la remonte, on trouve **la barque du « patron »** qui, debout, dirige les manoeuvres. Ornée à la poupe, de la croix des mariniers, c'est un bateau de 21 m de long environ ; la proue relevée est terminée en pointe. Un abri –*chambre*– est aménagé à l'arrière pour l'équipage. Un grand timon sert de gouvernail. Cette barque porte les agrès et peut encore recevoir 75 tonnes de marchandises.

b. Localement

Pour le transport des pommes de Savoie, on utilise une barque plus petite que les précédentes : **la ratamare**. Tous ceux qui travaillent le long du Rhône comme le laboureur ou le pêcheur utilisent une chaloupe d'une quinzaine de mètres sur 1.50m de large appelée **la penelle**. Rapide et légère elle se tire facilement sur la rive.

A Chanaz on ne peut se passer de **la platte**, une sorte de barge. Faite de grosses planches, elle permet de charger une voiture attelée. Amarrée à la rive gauche de la Savière où se jette le ruisseau des moulins, la platte est indispensable aux chanaziens pour se rendre « *dela savire* » sur la rive droite. Ce bâtiment flottant, comme d'ailleurs les **moulins bateau** et les **bateaux lavoirs** amarrés un peu partout sur les rives du fleuve gênent considérablement la navigation. En 1875, un pont de pierre érigé sur la Savière, remplace définitivement la platte.



Figure 58 - Bateau lavoir –Ed. Bernard Belley



Figure 59 - Moulin bateau sur le Haut Rhône
– La mémoire du Rhône – G. Dürrenmatt

VII - Les voyageurs

Il n'y avait pas que les marchandises qui circulaient sur le Lac du Bourget, la Savière et le Rhône. Les princes de Savoie préféraient, à la descente, la voie d'eau à la voie de terre, plus rapide et plus économique. La douceur de ce mode de transport contrastait singulièrement avec les difficultés des voyages sur route. Ils voyageaient donc sur des nefs souvent décorées et toujours pavoisées.

Ces bateaux de la cour de Savoie sont suffisamment spacieux pour permettre aux princes de se distraire en nombreuse compagnie. Ainsi, depuis Chambéry, le Bourget, mais aussi Hautecombe qui disposait d'un débarcadère, les passages à Chanaz, d'illustres personnages, rois, princes, ducs, nobles, prélats, etc. ne se comptent pas.

Le 24 novembre 1244, le **pape Innocent IV** arrive de Rome par le Mont Cenis et se trouve à Chambéry pour rejoindre Lyon afin d'y ouvrir le Concile Général. Il s'embarque au Bourget, avec 12 cardinaux, se repose quelques jours à Hautecombe d'où il repart le 30 novembre. Les bateliers de Chanaz, déjà très réputés, auraient été requis pour conduire à Lyon le pape et sa suite de princes de la Maison de Savoie, de cardinaux et autres prélats. Pour satisfaire à la pieuse curiosité des foules massées sur les berges, le convoi s'arrête souvent, comme à Chanaz où la population est mise en émoi. Le voyage dure trois jours.

Au XIV^e siècle, alors que la cour de Savoie quitte le château du Bourget pour sa nouvelle résidence de Ripaille sur les rives du Léman, Chanaz et la Chautagne, ont très souvent l'occasion de voir passer les bateaux princiers.



Figure 60 - Le château de Ripaille aujourd'hui

Le 27 avril 1391, **Amédée VII**, « le comte rouge » laisse sa suite à Rossillon en Bugey et emmène dîner sur son bateau, à Chanaz, l'évêque de Maurienne et six autres membres de son Conseil. Il meurt en novembre 1391, dans des conditions suspectes, au château de Ripaille.

Son corps embarqué à Seyssel, exposé sur une nef funèbre, à la vue de ses sujets, passe à Chanaz pour aller rejoindre ses ancêtres, inhumés à Hautecombe.



Figure 61 - Nef funèbre de la cour de Savoie

En 1409, **Amédée VIII**, comte de Savoie, charge Joffred Béard, matelot à Chanaz de conduire sur trois navires, jusqu'à l'abbaye d'Hautecombe, des prélats, des religieux, certains collaborateurs, ainsi que lui-même. Le matelot doit ensuite les ramener à Yenne pour rejoindre Chambéry par le col du chat.

En 1415, l'**Empereur Sigismond** doit se rendre de Chambéry en Avignon. Il arrive de Constance où vient de se terminer le Concile qu'il a convoqué pour mettre fin au schisme d'occident. Amédée VIII donne ordre de préparer huit grands bateaux décorés tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Cette flotte « princière » passe à Chanaz.

Lorsqu'il a élevé le comté en duché, en 1416, l'Empereur Sigismond aurait à nouveau emprunté la voie Rhône-Savière-Bourget, au détriment de Yenne.



Figure 62 - Tableau de XIX^e Couronnement par l'Empereur Sigismond, du duc de Savoie Amédée VIII



En 1598, le **cardinal Alexandre de Médicis, légat pontifical** à la cour de France, envisage de retourner à Rome en descendant le Rhône, mais la peste qui règne dans la vallée du Rhône l'oblige à s'arrêter à Chanaz où il séjourne quelque temps. C'est là, à la Grand'Maison, que le **duc de Savoie Charles Emmanuel Ier**, vient par voie d'eau lui rendre visite afin qu'il plaide sa cause auprès du pape, quant à la possession du marquisat de Saluces.

Figure 63 - Henri IV et le Cardinal A. de Médicis (Huile sur toile de R.G Ojéda)

Alors que la Savoie est occupée par la France, le 29 novembre 1600, **Henri IV**, après son siège victorieux de la forteresse de Montmélian, vient au port de Chanaz. Devant rejoindre Marie de Médicis, son épouse par procuration qu'il ne connaît pas encore, il commence par se débarrasser de sa maîtresse Henriette d'Entragues, en l'expédiant par la voie du Rhône. La semaine suivante, le 7 décembre 1600, il prend le même chemin, et s'embarque à Chanaz, sur le Bucentaure, un bateau tout enjolivé de dorures.

Pourquoi multiplier les exemples ? Ceux évoqués suffisent à prouver qu'au Moyen Âge le lac du Bourget, la Savière et le Rhône étaient une voie de communication de grande importance. D'ailleurs, au XV^e siècle, tous ces déplacements ont fait surgir l'idée à la duchesse Yolande de France de relier par un canal le lac du Bourget à la capitale, Chambéry. Cette idée sera reprise au début du XIX^e siècle, mais ne sera jamais réalisée.

Cependant, jusqu'à la fin du XVIII^e, les conditions de navigation ne s'améliorent pas, il faut toujours plusieurs jours pour aller de Lyon à Aix les Bains. Des incidents peuvent survenir à tout moment, pourtant c'est par le Rhône et Chanaz que les premiers curistes commencent à arriver à Aix, « *pour prendre les eaux* ».



Figure 64 - Ancienne borne kilométrique du Rhône près de Chanaz. Ces bornes des Ponts et Chaussées, installées au milieu du XIX^e jalonnent le Haut Rhône de Seyssel à Lyon (Clichés de l'auteur)



VIII - Les bateaux à vapeur : une révolution

1. Des débuts prometteurs

Le premier vapeur « *l'Abeille* », du lyonnais Claude Perret, tente l'aventure entre Lyon et Aix les Bains. Le 17 octobre 1837, ce petit vapeur de 24 cv franchit le sault de Brénaz en 7 minutes. Ce premier essai se fait sans le concours du halage, à l'étonnement et la satisfaction des populations riveraines qui accourent de toute part, pour admirer ce navire majestueux qui seul, sans l'aide des hommes et des chevaux remonte le fleuve. Au village sarde de Chanaz, « *l'Abeille* » s'engage sur le canal de Savière avec lenteur. Presque embourbé, le vapeur est traîné en triomphe par les villageois pour parvenir jusqu'au lac du Bourget. Mais, au retour, la Savière est impraticable, en raison de basses eaux, les voyageurs sont donc amenés par route à Chanaz, d'où ils sont conduits à Lyon dans de petites barques.

2. Une liaison régulière entre Lyon et Aix les Bains.

Un débarcadère est aménagé à Chanaz, devant la douane.

Très rapidement se mettent en place des liaisons entre Lyon et Aix les Bains⁴³, avec des vapeurs au nom évocateur comme le Lavaret, l'Allobroge, le Ville de Turin, puis le Dauphin et le Triton. Selon les journalistes de l'époque, les passagers effectuent un voyage épique : « *Partis du quai St Clair à 4h du matin, le 10 juillet 1839, nous arrivâmes au pied du Fort-Châtel à 9h du soir. Avant 3h du matin, le bateau démarra... nous entrâmes à 7h, après de difficiles manoeuvres, dans le canal de Savière ... et nous nous trouvâmes à Chanaz, village sarde, en présence de la douane savoyarde bien pointilleuse.... Dans le canal de Savière, le bateau est tiré tantôt à droite, tantôt à gauche par « des hommes de la course », à chaque contour, opèrent des tractions comme des bêtes de*



somme.... Il faut ½ h pour atteindre le lac du Bourget.... Le steamer déploie alors toute la rapidité de sa marche... A 10h du matin nous touchâmes au port de Puer ».

Figure 65 - départ d'un vapeur du débarcadère de Chanaz

⁴³ Voir en annexe : publicité de 1845, sur les bateaux du Rhône supérieur, parue dans le *Courrier des Alpes*.

Entre 1851 et 1886, six bateaux avec roues à aubes, appelés « *hirondelles* » assurent un service régulier de voyageurs et de marchandises. On estime alors un volume annuel à 15 000 passagers et 450 tonnes de fret, surtout du sel.

En 1855, des travaux de redressement et d'élargissement de la Savière⁴⁴ sont entrepris. La chambre des députés de Turin impose alors des droits de navigation, perçus sur toutes les embarcations -*barques et vapeurs*- qui empruntent le canal de Savière dans un sens ou dans l'autre.

3. Cohabitation difficile

Les vapeurs sont de plus en plus rapides et la cohabitation de ces « *bolides* » avec les bateaux de transport ne se passe pas sans difficultés. Un rapport du garde communal de Chanaz raconte, le 5 juin 1855 « *Nous avons observé que le bateau Hirondelle n° 7 allait à grande vitesse au point de faire rejaillir l'eau d'un mètre sur le chemin de halage qui est bientôt impraticable, de manière que les boeufs et les chevaux qui montent les bateaux chargés de sel et de rails pour le chemin de fer peuvent à peine passer.*



N'ayant pu voir le capitaine du bateau nous nous sommes adressés au patron auquel nous avons dressé contravention. Nous lui avons dit qu'il faisait marcher le bateau trop vite et qu'il faisait des dégâts, sur quoi il ne nous a rien répondu, seulement il nous a fait un signe de mépris et a fait marcher le bateau à la même vitesse qu'auparavant ».

Figure 66 - Vapeur à aube à la confluence à Chanaz

Mais, la batellerie de bois gêne aussi les vapeurs. « *Le bateau plat l'Expéditive, chargé de coke était engravé en travers du canal, il a fallu transborder les passagers... »*

En 1860, ce sont les riverains du canal de Savière qui se plaignent et signent une pétition pour protester contre la vitesse excessive du « *Ville d'Aix* ».

⁴⁴ C'est à partir de cette période qu'elle prendra le nom de canal de Savière

4. L'arrivée du chemin de fer

La mise en service, en septembre 1858, du dernier tronçon, de la ligne du chemin de fer Victor Emmanuel, entre la France (Culoz) et le royaume sarde (St Innocent), apporte une sérieuse concurrence au service de navigation. On est alors à 4h de Lyon alors que par voie fluviale, il faut 7h pour descendre d'Aix à Lyon et 13h pour remonter. Pourtant, en 1858 on construit encore des bateaux en bois et le chemin de fer sera la principale cause de disparition de la batellerie.



Figure 67- Gravure de 1858 - La ligne de chemin de fer Aix-Culoz

Deux ans plus tard, la Savoie est rattachée définitivement à la France et la douane sarde disparaît. Avec la concurrence du train, les vapeurs chargés de touristes et de marchandises pour les hôtels et restaurants d'Aix, se font moins nombreux. En 1867, « Les parisiens » assurent un service seulement 3 fois par semaine, pendant la saison des eaux. En 1886, plus qu'un seul bateau, transporte encore deux fois par semaine et l'été seulement, voyageurs et messageries. Mais le cours du Rhône déserté par la batellerie est mal entretenu, les risques d'ensablement sont nombreux et le service disparaît très rapidement.



C'est ainsi qu'avec l'arrivée du chemin de fer et la disparition de la douane sarde, le port de Chanaz devient sans utilité.

Figure 68 - Train à vapeur sur les bords du lac

IX - Conclusion

La navigation sur le Haut Rhône n'est aujourd'hui plus qu'un souvenir. Le chemin de fer lui a porté un coup mortel, ruinant, de fait, le port de Chanaz et tous les métiers de l'eau qui faisaient vivre de nombreux Chanaziens.

Ainsi, pendant des décennies, les « *canalins* », comme les nommaient les Chautagnards, pour leurs activités très liées au canal, voient leur village dépérir progressivement et se vider de ses habitants. L'animation du bord de l'eau avec ses hommes, ses animaux, ses lavandières n'est plus qu'un souvenir. Les vieux marinières, qui voient disparaître leur savoir-faire, se consolent alors en racontant les antiques prouesses. Sur la Savière et le Rhône, seules naviguent les petites barques des pêcheurs.



Mais la main de l'homme va dompter le fleuve. A partir de 1980, le Haut Rhône, jugé encore sauvage, est aménagé par la Compagnie Nationale du Rhône pour produire de l'électricité, réguler le cours du fleuve et stabiliser les niveaux du lac et du canal.

Figure 69 – Aménagements du Rhône à Chanaz et barrage de Lavours

Dès 1983, l'écluse de Savière, édifiée à Chanaz, à la confluence, permet aux bateaux de croisières du Lac du Bourget d'accéder au Rhône.

Des perspectives touristiques immenses s'ouvrent alors pour les riverains. Chanaz va immédiatement rebondir et se tourner avec détermination vers un nouvel avenir en valorisant son patrimoine et en créant des équipements touristiques, notamment un port de plaisance.

Aujourd'hui, avec deux nouvelles écluses⁴⁵, 57 km de voies navigables sont ouvertes à la navigation de plaisance entre Seyssel et Brégnier-Cordon, permettant aussi de relier comme autrefois, depuis Chanaz, le lac du Bourget au Rhône par la Savière. Ces aménagements coûteux ont relancé une certaine activité fluviale, mais celle-ci ne fait certainement pas vivre autant de chanaziens qu'à l'époque de la batellerie.

⁴⁵ Aux barrages de Chautagne et de Brens-Virignien, coté rive droite.

Néanmoins avec cette nouvelle « *batellerie de loisirs* », le Rhône, le canal de Savière et le lac du Bourget retrouvent leur vocation d'autrefois : moyen de communication.



Figure 70 - Bateau de croisières près de l'écluse - cliché de l'auteur

Pourquoi, ne pas envisager un jour d'y faire passer à nouveau du fret ? Une belle réponse en faveur de l'environnement pour réduire le nombre de camions qui encombrent nos belles routes savoyardes. Encore faut-il, pour cela, modifier profondément notre système de consommation et accompagner un tel changement d'une protection rigoureuse des milieux naturels, riches en biodiversité qui, aujourd'hui, jalonnent l'espace fluvial du Haut Rhône.



Figure 72 - Iris des marais



Figure 71 –Castor

BIBLIOGRAPHIE et AUTRES SOURCES

Ouvrages consultés

- BILLAUD Yves** - «Vivre au bord des lacs savoyards à l'âge du bronze» - Archéo n° 355 - 2013
BRAVARD Jean Paul -Le Rhône du Léman à Lyon - La Manufacture - 1987
CASTEL Raymond - Le lac du Bourget – La Fontaine de Siloé - 2004
CHETAIL J. – l'Histoire en Savoie – La Chautagne – Yenne « nos villes et nos campagne » 1968
CLAIR Dom Romain - HAUTECOMBE – Sté d'Art et d'histoire d'Aix les Bains - 2010
CLOCHER Joseph René – Voyage d'histoire en pays de Yenne - 2003
DALLEMAGNE François - La chartreuse-forteresse de Pierre Châtel –Ed.Musnier-Gilbert - 2009
DE LUCINGE René (Cahiers n° 34 de) – Le Traité de Lyon en son temps (1601) - 2000
DÜRRENMATT Guy – La mémoire du Rhône – La Mirandole – 1993
FERROUD Charles – Notes historiques sur Chanaz - déposées à l'école communale en 1933
FRIEH-GIRAUD Geneviève - La Navigation sur le lac du Bourget – Ed. Gwel - 2002
GERETSCHLÄGER Ingrid – La batellerie sur le Rhône – Arts et mémoire n° 12 – SAHA – 1998
HUDRY Marius – Découvrir l'histoire de Savoie – Centre de la Culture Savoyarde -1998
JOUANNAUD Pierre – La Chautagne – Arts et mémoire n° 8 et 10 – SAHA – 1997-1998
JULLIARD André - Le haut Rhône, un fleuve chez les hommes - Terre d'eaux - 2007
PALLIERE Johannès - Le lac du Bourget, lac majeur de France – La fontaine de Siloé – 2003
- Sur l'origine mystérieuse du nom Savoie – Archives de Savoie - 2009
PERNON Jacques – Les potiers gallo-romains de Portout – Ed. Comp'Act – 2003
PERROUD Chanoine–La Chautagne capitale et la navigation sur le Rhône. Cahiers de Savoie - 1946
ROSSIAUD Jacques – Le Rhône au Moyen Âge – Aubier – 2007
SECONDI Germaine - La batellerie au Pays de Seyssel – Patrimoine du Pays de Seyssel – 2008
TOWNLEY Corinne – La véritable histoire de Mandrin – Archives de Savoie – 2005
TRENARD – Histoire des communes de l'Ain « Le Bugey » - Ed. Horvath - 1984
VALERY Romain – Le marais de Lavours – E.I.D. 1999

Archives départementales

- Ain :** série SA – La châtellenie de Seyssel – Baillage de Belley – Diocèse de Genève
Cote d'Or : série B 10368 – 10371
Savoie : J 604 : mémoire de P. Rapaut « la châtellenie de Yenne-Chanaz ». 1985.
Trésor des chartres : série SA 2 -6 – 9 – 22 – 33

Archives en ligne

- AUBERT Jean** - Historique de la navigation sur le Haut Rhône - Persée
BERTRANDY François - La Savoie à l'époque romaine – Sabaudia
BINZ Louis «Vie religieuse et réforme ecclésiastique dans le diocèse de Genève 1378-1450» R.S. Persée
BRUCHET Max – Le Château de Ripaille – BNF
DUBIEZ – Lavours – revue « Le Bugey » 1934 – BNF
MARET Stéphane - revue « Le Bugey »- Le traité de Turin en 1760 - 1909 - BNF

Expositions - Musées

- Escale du Haut Rhône – Bregnier-Cordon « *La navigation sur le haut Rhône* »
Maison du Haut Rhône – Seyssel – « *La Batellerie du Rhône* »
Hautecombe «Roches de mémoire : 5000 ans d'art rupestre dans les Alpes» - Emmanuel Breteau

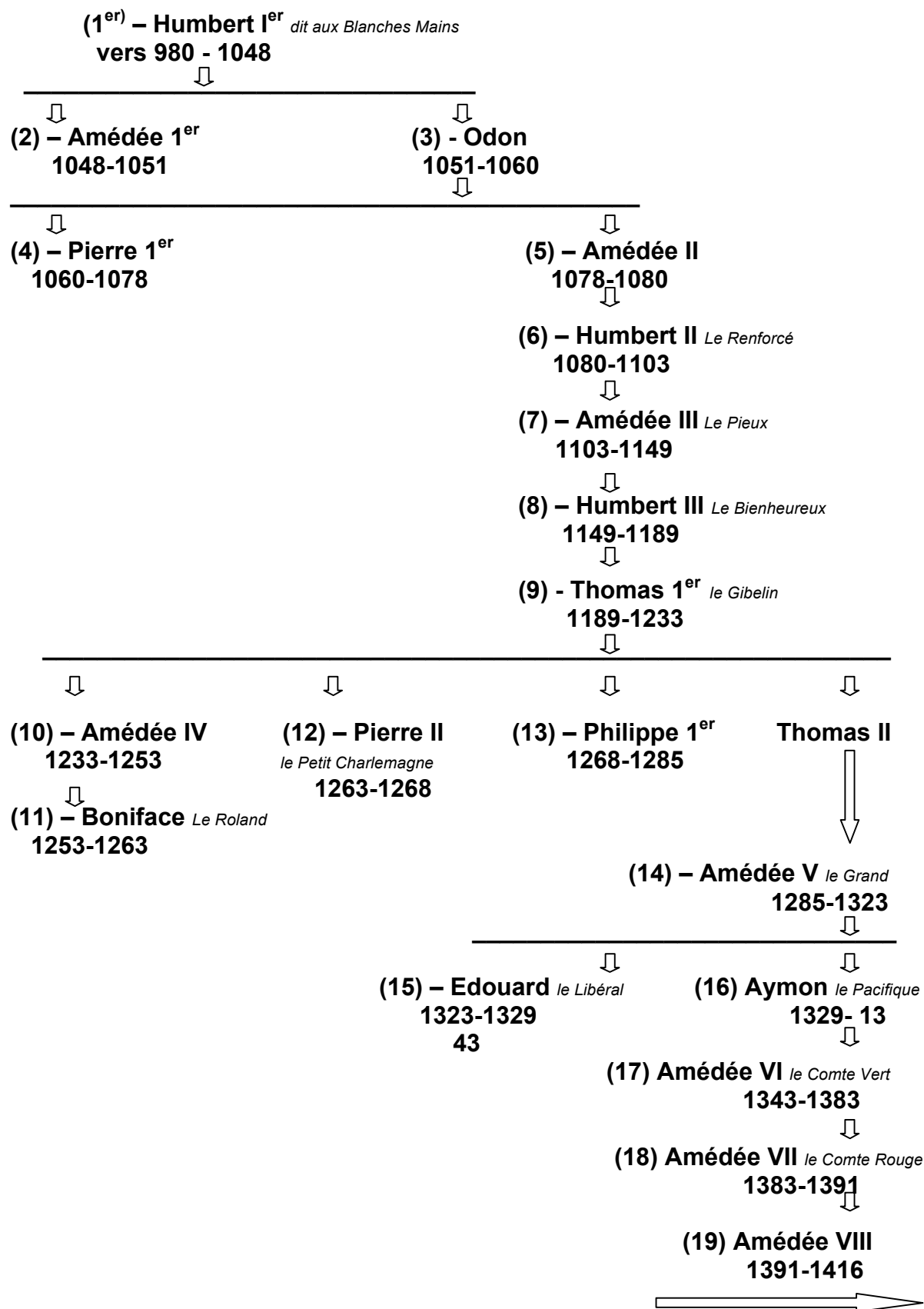
ANNEXES

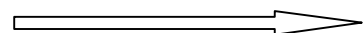
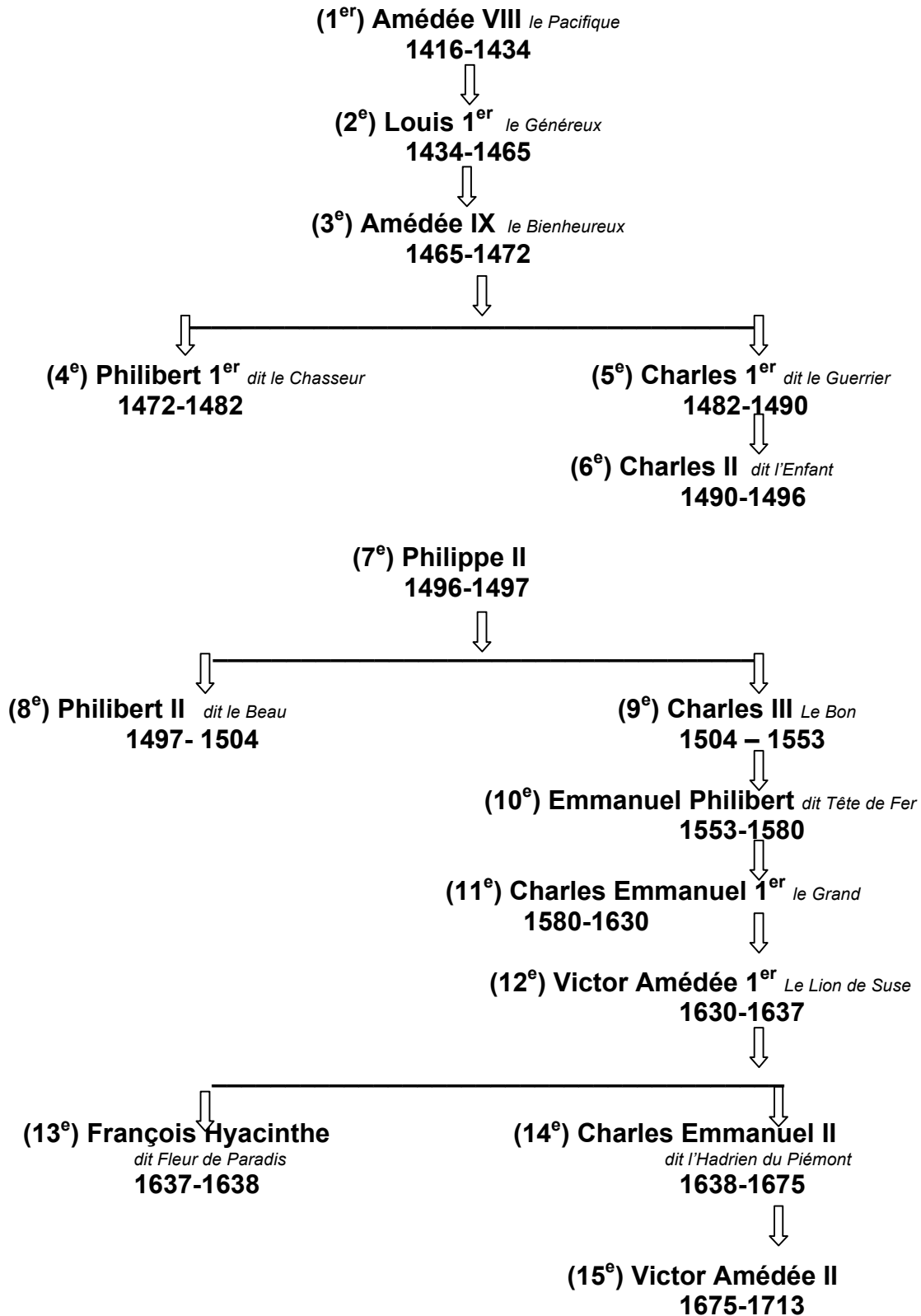
Annexe 1 : Généalogie simplifiée de la Maison de Savoie

Annexe 2 : Publicité dans le courrier des Alpes, du 31 mai 1945

Arbre généalogique simplifié de la Maison de Savoie page 1

Les comtes de Savoie du XI^e au XV^e siècle



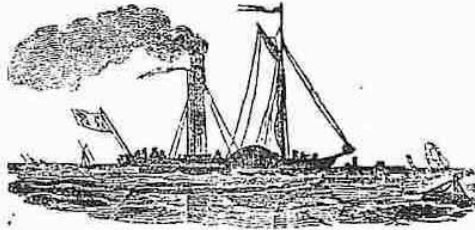


ANNONCES.

AVIS AUX VOYAGEURS.

Par suite du mauvais temps, le service journalier des Bateaux à vapeur du Rhône-Supérieur est différé jusqu'à nouvel ordre.

Le service continuera les *Lundis, Mercredis, Jeudis et Samedis*, comme il a eu lieu jusqu'à ce jour. 46 — 1



Bateaux à Vapeur

DU RHONE SUPÉRIEUR

DESSERVANT

CHAMBÉRY, AIX-LES-BAINS

BELLEY, CORDON, LAGNIEU

LYON

ET TOUS LES PORTS INTERMÉDIAIRES.

DÉPARTS

DE CHAMBÉRY	} à 5 du matin	} les Lundis, Mercredis,
au Chemin de Fer,		
D'AIX-LES-BAINS,	à 6 h. du matin	} Jeudis et Samedis.

Bureaux de Renseignements

à CHAMBÉRY.	{	<i>M. Besuchet</i> , place du Théâtre.
		<i>M^{me} Boisson</i> , faubourg Montmélian.
		<i>M. Puthod</i> , libraire, place St-Léger.
		<i>M. Fleury</i> , hôtel des Princes (pl. Oct.)
à AIX-LES-BAINS.	{	<i>M. Guillard</i> , maître de Postes.
		<i>M. Pagès</i> , sur la Place.

Nota. — S'adresser pour les affaires de l'administration à *M. C. GRUAT*, maison *A. REGAUD*, à Chambéry.

TARIF DES PLACES.

	2 ^{mes}	1 ^{res}
De Chambéry à Lyon (compris le chemin de fer.)	6 f. 45.	8 f. 45.
Du Bourget . . . id.	6 » »	8 » »
D'Aix-les-Bains id. (compris l'omnibus) . . .	6 » 55.	8 » 55
De Chanaz . . . id.	5 » »	7 » »

Les enfants de sept ans et au-dessous paient demi-place.

Bagage gratis, k. 25.

23 — 12



Le Rhône canalisé et le Grand Colombier, depuis l'écluse de Savière. Cliché de l'auteur



Chanaz aujourd'hui – cliché de l'auteur