

Vous, qui emprunterez ce sentier de Montalieu à Villebois, allez croiser les histoires de communautés humaines unies par un même milieu, inscrites sur les rives du Rhône.

Alors que certains voient encore le fleuve comme une frontière qu'il faut passer en barque ou sur un pont, d'autres ont observé ce qui était sur une rive, pour l'amener sur l'autre : hommes, animaux, produits, idées et gestes.

Mais rien d'illicite - l'histoire a retenu localement, comme trafiquant, au dix-huitième siècle, le seul nom de Mandrin - ces passeurs amélioraient leurs milieux respectifs de vie. Certains prolongèrent en aval, au fil de l'eau, ou en amont, à contre-courant, cette traversée de rive à rive. De passeurs, ils se firent commerçants entre les destinations extrêmes navigables, Seyssel, le Bourget-du-Lac et Avignon. Beaucoup se fixèrent en aval. Au Moyen-Âge, plus de la moitié de la population d'Avignon était originaire du Haut-Rhône.

Alors, comme « c'est toujours mieux en face », allons voir de l'autre côté, si le Rhône reflète la même image d'ici...

Dominique Tritenne  
*Président de l'Association des Amis du Pays de la Pierre*



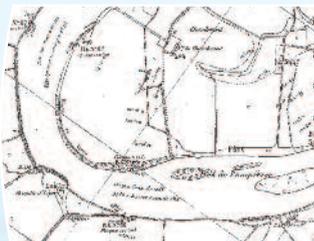
Gestion pastorale

Sur votre chemin, vous aurez peut-être la chance de croiser des moutons. D'un commun accord entre la C.N.R. et l'éleveur, le troupeau entretient les berges.

# Station 1



## Le chantier-port

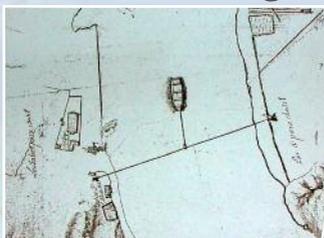


Le long de la digue actuelle, un chantier-port permettait d'expédier par bateaux les pierres issues des carrières de Montalieu. Ils sont nombreux le long du fleuve.

La carte du Rhône de 1860

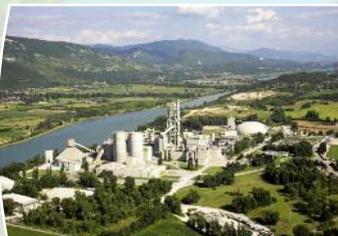
## Entre les deux berges

Comme un pont, les bacs circulaient le long d'un câble, la traîlle, reliant les deux berges du fleuve. Ce mode de transport était très prisé par les habitants.



Le bac à traîlle

## La cimenterie



Installée en bordure du Rhône, la cimenterie du groupe Vicat est l'héritière d'une tradition industrielle débutée en 1817 avec Louis Vicat, inventeur du ciment artificiel.

La cimenterie Vicat

## La base de loisirs

Séduite par le projet lancé par la Compagnie Nationale du Rhône, la commune de Montalieu-Vercieu l'a fait mûrir durant cinq années pour enfin aboutir à la base de loisirs actuelle. Inaugurée en 1987, la Vallée Bleue regroupe, aujourd'hui, une multitude d'activités sur les berges du fleuve.

La base de loisirs de la Vallée Bleue

### Étape suivante:

Pour atteindre la prochaine station, continuez à longez le Rhône par la digue. Pour compléter les pages du guide, une table de lecture du paysage est installée sur le parcours.



# Le Rhône, une longue histoire de domestication

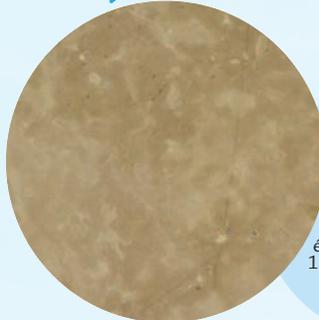
Au fil des siècles, les hommes ont tissé des liens avec le Rhône. D'abord libre et sauvage, il a ensuite été canalisé grâce aux aménagements humains.

Aujourd'hui, les hommes et le fleuve cohabitent, offrant ainsi un large éventail d'activités.

Photographie aérienne, Port Bigarra, actuelle Vallée Bleue, 1980



Les aménagements au fil du fleuve sont anciens mais les plus visibles datent du milieu des années 80. Les digues que vous empruntez ont été modelées lors des travaux entrepris par la Compagnie Nationale du Rhône. Dans le lit du Rhône, l'arasement des îles a été programmé, seules celles des « Brotteaux » et de « Paternoux » ont été conservées pour garder un écrin végétal. Ces agencements visent à construire une retenue d'eau afin d'alimenter l'usine de production hydro-électrique de Porcieu. Pensées à l'échelle du fleuve, ces installations ont été créées sur la base d'un schéma d'aménagement, transposable sur la totalité des tronçons du Rhône.



Plaque de Villebois jaune adoucie

L'étymologie du mot "choïn" reste inconnue. Terme local, il désigne des pierres de choix, dures comme du chien ... La première mention écrite apparaît en 1192, sous la forme de *chaon*...

# Station 2



## Une pierre de choix

Dure, compacte et massive, la pierre de Villebois est renommée pour ses qualités. Son exploitation industrielle et son exportation remontent au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

## Les glaciations et les alluvions

Lors de la dernière glaciation, prenant fin vers 15 000 avant J.C., un glacier recouvrait le territoire. Il a usé les reliefs, élargi des vallées et permis la mise en place du Rhône. Ces deux phénomènes ont déposé des alluvions : sables, argiles, limons et graviers.

Carte des glaciations en Europe, Maison du Patrimoine de Hières-sur-Amby



Un exemple de réalisation, les escaliers de la mairie de Villebois

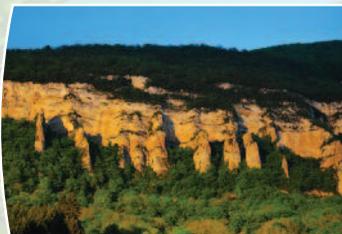
## Des coteaux ?

Les escarpements du Bugey sont érodés par les eaux de ruissellement et le gel, formant des éboulis. Ces coteaux sont propices à la culture de la vigne.



Les coteaux du Bugey

## Les demoiselles de Villebois



Les demoiselles de Villebois

L'érosion façonne des formes remarquables, ces reliefs ruiniformes sont aussi appelés cheminées de fées ou demoiselles.

**Étape suivante:**  
Continuez jusqu'au bout de la digue jusqu'à la station 3.



## Il était une fois, il y a 165 millions d'années

Une mer chaude et peu profonde recouvrait notre région. Une roche s'est formée par sédimentation, le calcaire. Plusieurs millions d'années plus tard, les fonds marins, soulevés par la poussée alpine, forment le massif du Bugey et le plateau de l'Isle Crémieu.

**Photographie aérienne**  
*Studio Campagne/Duplan*



Cette roche dure et compacte provient de la sédimentation des organismes marins présents dans cette mer tropicale. Il y a 60 millions d'années, les Alpes commencent à se former. Sous la pression, les fonds marins se soulèvent puis se plissent. Le Rhône suit son cours en empruntant une faille entre les deux plateaux, ses affluents vont creuser les reliefs. Une végétation adaptée aux sols calcaires s'installe. L'érosion, surtout par les eaux de ruissellement, va former des failles, des grottes et des résurgences. Cette formation typique des plateaux calcaires est appelée Karst.



En 1940, le pont ferroviaire entre Montaliou et Villebois a été sabordé par l'armée française pour ralentir l'avancée allemande, signant la fin de la liaison Ambérieu-Montaliou (ligne PLM).

Le pont de chemin de fer, carte postale ancienne

## De la carrière aux quais



PORCIEU - Carrière de Lathrause

La manutention des blocs était difficile. Soulevés et chargés à l'aide de crics et de treuils, ils étaient transportés, selon leur taille et la difficulté du trajet, sur des chariots appelés fardiers, martinets ou crapauds.

Le fardier, carte postale ancienne

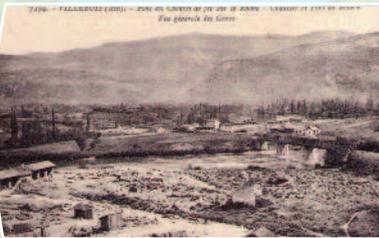
## Du rail à la route...

Tout comme le chemin de fer a remplacé la batellerie, le camion a évincé la locomotive à vapeur et est devenu le principal moyen de transport de la pierre locale. Des solutions alternatives à la route sont aujourd'hui à l'étude...



Un camion de l'entreprise Vagnon

## Le port au bas de la Dangereuse



DANGREUSE - CHANTIER DE PORT AU BAS DE DANGREUSE - VIGNON ET FILIOL  
Vue générale de l'usine

Au bas de la route, les pierres des carrières de Porcieu étaient chargées sur les bateaux au port dit de Briord (Isère).

Le Chantier et port de Briord (Isère), carte postale ancienne

### Étape suivante:

Gardez le chemin qui longe le Rhône. Arrivé au niveau de l'usine hydroélectrique, poursuivez au carrefour sur la droite. Passez le pont au dessus de l'écluse et tournez à droite en direction de l'Espace Eau Vive. La station 4 sera située sur votre gauche, juste avant le local de la CNR.



## Une promenade au bord du fleuve ?

Embarquez dans un authentique train à vapeur d'autrefois, circulant sur une ligne de 4 km remise en état en 1988/89. Vous longerez le Rhône et le canal d'aménée jusqu'au pont de Sault-Brénez en empruntant un moyen de locomotion historique. Vous pourrez également admirer au dépôt, une locomotive à vapeur construite en 1917 par « Orenstein et Koppel » et classée au titre des Monuments Historiques depuis 1987.

Le Chemin de Fer touristique du Haut Rhône



Depuis l'origine, le développement des carrières dépend de leur capacité à exporter la production. L'arrivée de la voie ferrée a fait du bassin carrier de Montalieu-Villebois un centre ferroviaire très important.

Le transport de la pierre, photographie ancienne



Les habitants ont souvent entendu le bruit du train entrant en gare. La construction de la voie ferrée reliant Montalieu au réseau national a annoncé la fin, à court terme, du transport fluvial. Pour satisfaire les demandes croissantes de pierre de taille, Montalieu-Vercieu est raccordé, dès 1875, à la ligne Lyon-Genève, exploitée par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) depuis Ambérieu-en-Bugey. Une seconde voie, régie par le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) reliant Lyon-Est, vient compléter le réseau en 1881. Sur cette ligne, deux gares sont construites à Montalieu. Pour relier les zones de carrières à la ligne principale, une portion de 3 km partant de Montalieu-Ville jusqu'à Amblagnieu, est ouverte en 1884.

# Station 4

Des bateaux à vapeur ?

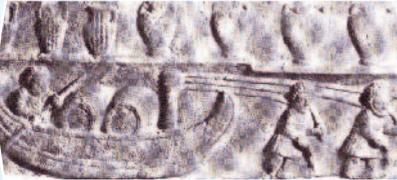


En 1837, l'Abeille, un bateau à vapeur, remonte le fleuve pour la première fois dans cette partie de son cours. L'été 1860, une liaison quotidienne est mise en place entre Lyon et Aix-les-Bains.

Extrait du 8 mai 1840, le Censeur



## Les Nautes



Scène de halage d'un convoi à l'époque gallo-romaine. Musée Calvet, Avignon

Dès le 1<sup>er</sup> siècle après J.-C., les carrières de Fays et de Seyssel alimentent par voie d'eau les chantiers de construction des villes de Vienne et de Lyon. Ce commerce est organisé et géré par la corporation des Nautes regroupant armateurs, bateliers et riches négociants.

## Le théâtre gallo-romain

La situation du site du Colombier, largement ouvert sur le fleuve et surplombant les sauts, laisse supposer qu'il aurait été construit sous l'égide de cette puissante corporation.



Le site du Colombier

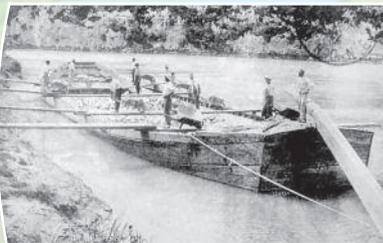
## La navigation actuelle sur haut Rhône

Depuis 2010, les écluses de Belley et de Chautagne ouvrent 57 km de navigation supplémentaires entre Bregnier-Cordon et Seyssel.

Grâce au canal de Savières, les plaisanciers peuvent rejoindre le lac du Bourget. La remise en navigabilité partielle du Haut-Rhône s'inscrit dans la politique du développement touristique et économique de la vallée.

L'écluse de Chautagne

## Une activité florissante



Une rigue en cours de chargement, photographie ancienne

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, les mariniers pilotaient d'importantes barques à fond plat, les rigues. Elles pouvaient mesurer plus de 30 m de long et transporter plus de 230 tonnes de marchandises !

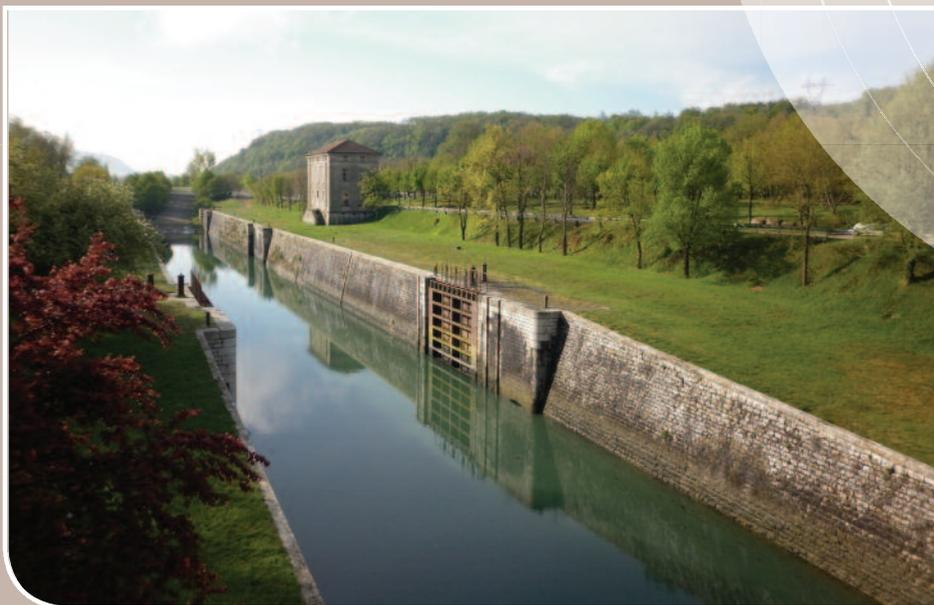
### Étape suivante:

Empruntez le sentier qui descend sur le chemin de halage au niveau de la borne 4. Continuez le long de la berge jusqu'aux ruines du moulin. Dans le cas où le sentier est inondé, restez sur la route en direction de l'Espace Eau Vive. Avant le premier bâtiment, rendez vous sur la berge pour retrouver la borne 5.

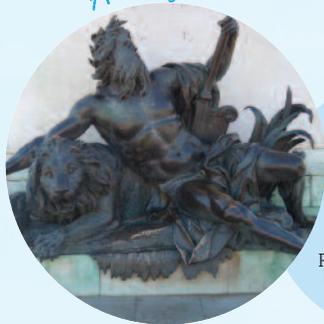


Dès l'Antiquité, de nombreuses marchandises étaient acheminées depuis et vers la Méditerranée et les grands pôles urbains. Au détour de l'Isle de la Serre, vous trouverez les traces de cette histoire, témoins de la vitalité de cet axe de communication.

L'écluse de l'Isle de la Serre



Au fil des siècles, l'homme a pensé des aménagements pour faciliter et développer la navigation. Dans les meilleures conditions, de Seyssel à Lyon, la *descize* (descente) durait 2 à 3 jours mais la remonte par les chemins de halage nécessitait 15 à 17 jours. Seuls les bateaux, chargés de marchandises de valeur, remontaient le cours du fleuve. La majorité des embarcations était mise en pièce pour servir de bois de chauffage. Le chargement et le déchargement étaient facilités par la construction de quais. Entre 1841 et 1890, un programme de travaux est engagé pour faciliter la navigabilité. La dérivation navigable et l'écluse de Sault-Brenaz sont issues de cette campagne qui prend fin avec l'ouverture des voies ferroviaires.



Deux hypothèses ont cours pour l'origine de ce nom. Selon la première, Rhodanus viendrait du celtique Rhôdan, signifiant "tourner vivement". Selon la seconde, une colonie de Rhodiens (originaires de Rhodes) située à l'embouchure aurait inspiré son nom.

Le Rhône, sculpture en bronze, place Bellecour, Lyon



## La forêt riveraine



Les saules, les aulnes et les frênes constituent la forêt des bords de rivières, la ripisylve. Elle a un rôle primordial dans la préservation des berges et la protection contre la pollution issue des eaux de ruissellement.

La ripisylve

## Le moulin

La présence de moulins le long du Rhône était très rare. L'utilisation première de ce fleuve étant la navigation, le chemin de halage permettant la remontée.

Ici, subsistent les traces du moulin de la Serre datant de 1537.

Il subit d'importantes modifications et laisse place aux turbines hydrauliques de la marbrerie Feugier-Sappey au XIX<sup>ème</sup> siècle.

A l'emplacement du moulin de la Serre, les turbines de l'usine Feugier-Sappey

## Un milieu de vie

Les saules font le bonheur des castors qui se délectent de leurs jeunes pousses et construisent des huttes de branchages.



Des troncs rongés par un castor

## La Renouée du Japon



Arrivée d'Asie comme plante ornementale au XIX<sup>ème</sup> siècle, cette espèce invasive colonise les berges du Rhône. Elle bouleverse les milieux naturels et prive la faune de son habitat traditionnel.

La renouée sur les berges du Rhône

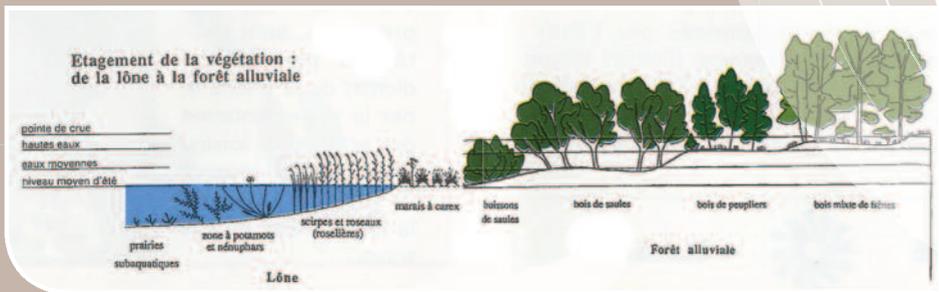
### Étape suivante:

Traversez la base de loisirs de l'Espace Eau Vive pour vous retrouver de l'autre côté de l'île. Continuez en direction du barrage.



# Un fleuve libre et naturel ?

Long de 812 Km, il prend sa source dans le massif du Saint Gothard en Suisse et se jette dans la Méditerranée. Les aménagements de 1980 réalisés par la CNR ont limité ses crues mais ne les ont pas supprimées définitivement, il reste libre...



Sa longueur en fait le deuxième fleuve français ; mais, avec  $1700 \text{ m}^3$  par seconde à son embouchure, le Rhône présente le plus gros débit moyen.

Ici, celui-ci est très variable, avec une moyenne de  $450 \text{ m}^3/\text{s}$ .

Directement influencés par la pluviométrie et la fonte des neiges dans les Alpes, ses écoulements sont très variables, allant de  $200 \text{ m}^3/\text{s}$  en période d'étiage à  $1500 \text{ m}^3/\text{s}$  lors des hautes eaux.

La largeur de son lit, limitée par la présence des deux massifs, contribue à augmenter sa vitesse au moment des crues. Ces grandes variations et cette fougue ont toujours été redoutées par les mariners.



La confluence Ain/Rhône

Le confluent est un des derniers deltas naturel actif d'Europe, c'est un site classé. Il présente un intérêt paysager et écologique majeur, peu compatible avec des aménagements lourds.

# Station 6



## Un espace de loisirs d'eaux vives

*Située sur la commune de Porcieu-Amblagnieu, la rivière artificielle de l'Isle de la Serre est créée lors de la construction de l'usine hydroélectrique.*

*Le site propose un parcours long de 600 mètres où se succèdent vagues, rouleaux, obstacles propices aux activités d'eau vive : kayak, rafting, hydrospeed ... Le débit constant permet aux compétiteurs de s'entraîner, tout en satisfaisant les néophytes.*

*Rafting à l'Espace Eau Vive*

## La retenue



Sur cette portion, le cours du fleuve est très plat. Avec une retenue de 28 kilomètres, la hauteur de chute maximale n'est que de 9,7 m.

Le barrage de Villebois

## Les crues

Les ouvrages hydroélectriques n'ont aucun effet régulateur sur les crues. Les marques de hauteur d'eau sur les piliers du pont de Sault-Brenaz en sont la preuve.



Les marques de crue gravées sur la culée de pont de Sault-Brenaz

## La gestion des crues



Pour limiter l'impact des crues, des zones d'expansion sont définies, telles que celle de Brangues, le Bouchage et Saint-Benoît.

La crue de février 1990 à Sault-Brenaz

### Étape suivante:

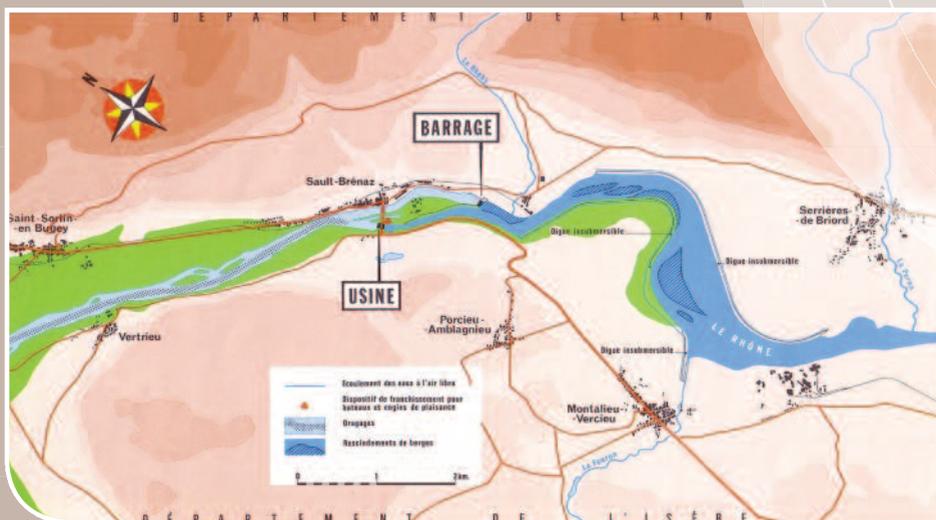
*Une fois le barrage traversé, suivez le courant du fleuve en direction de Sault-Brenaz en empruntant la Via Rhône. La borne 7 est située juste avant le pont.*



# Les aménagements de Sault-Brénaz

L'aménagement de Sault-Brénaz est, sur le Haut Rhône, le dernier des équipements réalisés et gérés par la Compagnie Nationale du Rhône dont les missions confiées par l'Etat sont la production électrique, la navigation et la protection contre les crues.

Les aménagements de Sault-Brénaz



Une chute d'eau sur une turbine produit de l'électricité. Plus sa hauteur est importante, plus il y a d'énergie produite. L'aménagement hydroélectrique est conçu pour optimiser au mieux cette production.

En amont, un barrage crée une retenue d'eau et surélève son niveau. Un canal d'amenée alimente une usine, située en aval. Elle produit 245 gigawatt par an, la production la plus modeste du Haut-Rhône.

Aujourd'hui, l'aménagement de Saut-Brénaz n'est pas navigable. Il aurait fallu un canal de dérivation et une écluse. Celle du Sault, construite au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, n'est plus connectée au cours du fleuve.



Depuis l'Antiquité, les diverses corporations de navigateurs se plaçaient sous la protection de divinités. Face au rapide du Pérolier, l'église abrite une statue de Saint-Nicolas, patron des mariners.

Le saut de la Pérolière et l'église de Sault-Brenaz

# Station 7



## Près du port ...



Le chantier Chantemerle, Sault-Brenaz, carte postale ancienne

Le chantier de Chantemerle, situé à Sault-Brenaz, était un des plus importants chantiers de construction et de réparation des rigues. C'était aussi un lieu d'étape avec des relais de chevaux et des entrepôts.

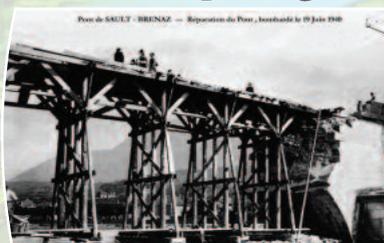
## Village des mariners

Au détour des ruelles de Sault-Brenaz, observez les plaques de rues. Comme le blason, leurs noms évoquent les activités historiques du village, la navigation et l'extraction de la pierre.



Une plaque de rue, Sault-Brenaz

## Un lieu de passage favorable ...



Les réparations du pont sabordé en 1940, carte postale ancienne

Au moins trois ponts se sont succédés à l'emplacement de l'actuel bâti en 1826. Les trois piles reposeraient sur les fondations d'un pont romain ! La troisième arche a été détruite en 1940 pour ralentir la progression de l'armée allemande.

### Étape suivante:

Après avoir découvert le village de Sault-Brenaz, traversez à nouveau le Rhône jusqu'à la D1075. Empruntez les aménagements prévus à cet effet. A proximité de la carrière, soyez prudent et utilisez les passages sécurisés. Prenez le chemin sur votre gauche pour découvrir la borne 8.

## La frontière Riaume et Empi

A partir du milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle, le Rhône prend une importance stratégique majeure et marque la frontière entre les possessions du Dauphin, le Royaume de France, et celles du territoire des Ducs de Savoie, le Saint Empire Romain Germanique. Les mariners utilisaient les termes Riaume (rive droite) et Empi (rive gauche) pour désigner les rives du fleuve. Les conflits perdurent jusqu'en 1601, où la Bresse et le Bugey sont rattachés à la France. Châteaux et places fortes sont les témoins de ce passé.

Le royaume de France au Moyen-Âge, Maison du Patrimoine de Hières-sur-Amby



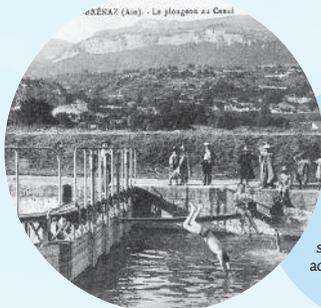
## Sault-Brénaz, village des mariniers

Véritable axe de transport, le fleuve est navigué depuis l'Antiquité. Pourtant, ce chemin qui marche impose son rythme ; 6km/heure pour un débit moyen et il est impossible de naviguer en période de crue ou de basses eaux ! Il fallait aussi passer les nombreux obstacles...

"Analyse du site, mise en scène théâtrale des mouvements de la nature",  
Julien-Joseph Brégeon, 1808



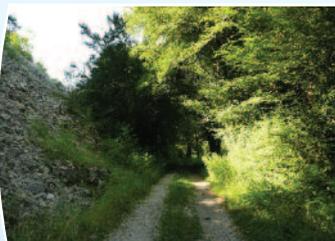
Le village de Sault-Brénaz doit son nom aux trois rapides proches de quelques centaines de mètres : le Petit Sault, le Grand Sault et le Sault de la Pérolière en face de l'église. Le franchissement était redouté par les mariniers. A la descente (descente), les rigues devaient se maintenir en ligne afin de glisser sur les dalles de calcaires polies par le courant. A la remontée, il fallait une journée de manœuvre pour haler un bateau à l'aide de la traction animale. Puis, un toueur fixe (treuil), actionné par la force motrice de l'eau, est installé au niveau du Grand Sault. De 1841 à 1868, de nombreux aménagements tentent de faciliter le passage de ces obstacles : des digues sont construites afin de remonter le niveau de l'eau et le Grand Sault est en partie arasé.



Le Rhône comme l'écluse et les carrières noyées d'eau étaient des lieux de baignade réputés. Un banc de sable formé suite à l'ensablement de la sortie du canal de l'écluse accueillait les baigneurs.

Baignade à l'écluse, carte postale ancienne

## Des carrières du plateau au port



Le chemin de la combe

D'imposants chariots, les fardiers, étaient chargés de blocs acheminés jusqu'au port. Pour descendre ces convois du haut du plateau, les chemins ont été aménagés : la pente naturelle a été compensée et les virages adoucis.

## Les marinières

Les déchets de carrières, le marin, forment de grands amas de pierres appelés marinières. Peu à peu recouvertes par la végétation, elles sont une caractéristique du paysage du bassin carrier.



Les marinières

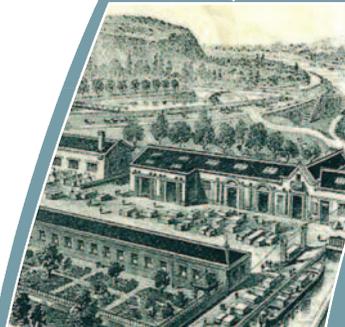
## Le sous-bois



Le chemin progresse dans la combe d'Amblagnieu. La végétation évolue, passant d'une forêt alluviale, adaptée à l'humidité, à un sous-bois composé de chênes et de buis.

Le buis

# Station 8



## Le tramway

En 1911, la Compagnie des Tramways de l'AIN (TA) ouvre une ligne de Sault à Brégnier-Cordon. En 1921, cette ligne est prolongée et traverse le pont du Sault pour rejoindre la ligne La Balme-les-Grottes-Lyon Est exploitée par la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL). Elle desservait au passage la carrière Morel ainsi que l'usine Feugier-Sappey spécialisée dans le sciage et le débitage de pierres dures. Toutes ces lignes de tramway ont disparu entre 1935 et 1940.

Représentation de l'usine Feugier-Sappey

### Étape suivante:

Gardez le chemin qui traverse la combe en direction du hameau d'Amblagnieu. La borne 9 est pratiquement au pied du village.



# La Carrière Morel

Jusqu'ici, seule l'exploitation du choin de Villebois a été évoquée, pourtant les ressources géologiques du territoire sont nombreuses.

Dans cette carrière, on extrait une pierre s'apparentant à celle de Crémieu.

La carrière Morel, photographie aérienne



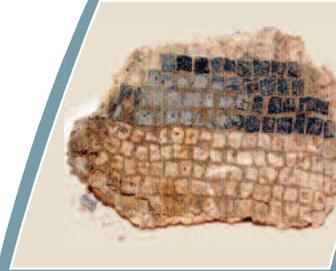
L'étage géologique du choin est le Bathonien, sédimenté il y a 165 millions d'années environ. A l'endroit de cette carrière une couche plus ancienne affleure, le Bajocien, vieux de 170 millions d'années. Cette pierre, moins compacte, est riche en oxydes de fer, qui lui donne cette couleur ocre. Il n'est pas possible de produire des modules de grandes tailles, ce matériau était donc utilisé principalement pour la production de moellons et de lauzes. De nos jours, cette pierre est concassée pour produire des sables et graviers de différentes granulométries. Ils sont utilisés seuls ou incorporés au ciment pour faire des bétons décoratifs ou à la chaux pour les enduits ou les joints traditionnels.



Les provinces romaines en Gaule

# Station 9

La cité antique de Vienne reprenait les limites du territoire des Gaulois allobroges. A l'époque gallo-romaine, des villas, grands domaines agricoles, s'installent dans la région.



## La voie ferrée



Le chantier et gare de Fontaine Blanche à Porcieu, carte postale ancienne

A partir de 1881, Le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais aménage un nouvel embranchement, exclusivement à vocation industrielle. Longue de 3km, cette voie desservait les importants ateliers de taille Derriaz. Le terminus était en gare d'Amblagnieu.

## La villa gallo-romaine

La topographie et la qualité du sol de cette vallée ont créé les conditions favorables pour l'implantation d'une grande villa gallo-romaine. Les mosaïques trouvées ainsi que divers matériaux témoignent d'une construction fastueuse. Le chemin d'accès au Rhône permettait le commerce avec les villes de Lyon et Vienne.

## Les gares



Les quais d'expédition, gare d'Amblagnieu, carte postale ancienne

Constituée de plusieurs quais loués aux carrières, la gare d'Amblagnieu se situait au cœur d'une vaste zone de carrières. La voie se prolongeait sur 1,5km pour desservir la zone « Sous-Amblagnieu ».

## Les pierres plantées / bigues



Enterrées au tiers de leur hauteur, des "pierres plantées" clôturent des parcelles. Ces dalles sont extraites d'une strate peu épaisse et impropre à d'autres usages.

Une clôture de pierres plantées à Amblagnieu

Un fragment de mosaïque, Musée - Maison du Patrimoine de Hières-sur-Ambry

### Étape suivante:

Empruntez la route qui mène à la place du hameau d'Amblagnieu. L'itinéraire passe au pied des bâtiments perchés sur la roche ! Gardez ce chemin jusqu'à la place où vous attend la borne 10.



# Les hommes dans la combe d'Amblagnieu

De l'installation d'une villa gallo-romaine à l'exportation de la pierre vers le Rhône ou par le rail, ce lieu a été de tous temps utilisé par les hommes.

Cette combe est propice à l'agriculture, au transport et facilite également l'accès à l'eau.

La maison forte à Amblagnieu bâtie sur la roche



Formée par le passage des glaciers durant les périodes glaciaires, cette vallée est un oasis de fertilité dans un paysage rocheux et très sec. Le fond plat de ce vallon tapissé d'alluvions et les deux sources ont rendu cette zone propice à l'installation d'un grand domaine agricole gallo-romain. Durant la période médiévale, une paroisse s'y implante autour de son prieuré. Malgré le développement de l'activité du bassin carrier au XIX<sup>ème</sup> siècle, cette vallée conserve sa vocation agricole. De ce lieu, un chemin, puis la voie ferrée, permettaient d'acheminer les pierres vers le port puis directement vers les pôles de construction.



L'église d'Amblagnieu et son enclos

Au Moyen-Âge, un prieuré, dépendant de l'abbaye d'Ambronay, se trouve à Amblagnieu. L'église en est le dernier vestige.



## Des portraits d'anonymes



Eglise d'Amblagnieu, culs de lampe

Les arêtes d'ogives du chœur reposent sur deux culs-de-lampe ornés de sculptures. Ces pierres représentent deux portraits dont il n'est fait aucune mention dans les textes. Peut-être représentent-ils les commanditaires ?

## D'un usage à l'autre

Ayant perdu sa fonction religieuse, l'église sera utilisée par les habitants à des fins domestiques.

Certaines pierres des piédroits du portail ont été brochées pour permettre aux chariots d'entrer dans la nef.



Le portail de l'église

## Le cimetière



Eglise d'Amblagnieu, carte postale ancienne

Quelques dalles funéraires témoignent de la présence d'un cimetière ancien autour de l'église. De l'Antiquité au Moyen-Âge, il était fréquent de pratiquer les inhumations au cœur du lieu sacré, au sein des enclos des églises.

## L'église

Les premières mentions de l'église datent de 1225.

D'inspiration romane, elle est remarquable par son clocher carré percé de baies géminées et triplets. Une fresque murale, récemment restaurée, orne la chapelle Sud.

Elle est désacralisée en 1867, lorsque l'église de Porcieu est achevée.

Délaissée, abandonnée, rachetée et restaurée en 2008 par la commune, elle est devenue un lieu culturel animé par l'association « Les Amis du Patrimoine ».

Les carrières au pied de l'église d'Amblagnieu

### Étape suivante:

Quittez Amblagnieu en direction de Porcieu. Laissez sur la droite la route qui mène au cimetière de la commune pour emprunter la route sur la gauche qui mène à Turnoud. Poursuivez sur la Montée du Château. La borne 11 vous attend au bout de cette rue.



# L'architecture traditionnelle, une histoire de matériau et d'hommes

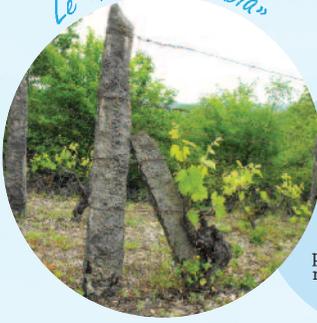
L'histoire d'Amblagnieu est ancienne. Mais au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'activité d'extraction et de taille de la pierre entraîne le développement du hameau de Porcieu aux dépens du village historique. La forme du bâti nous raconte l'histoire du bassin carrier et de ses hommes.

Un exemple d'architecture traditionnelle sur la place d'Amblagnieu



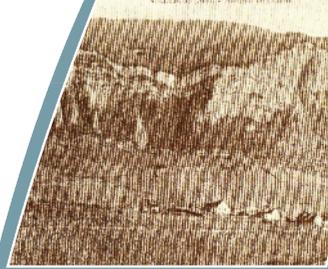
L'habitat des familles de pierreux est modeste, étroit avec une toiture à deux pans. Le matériau de construction principal est bien sûr la pierre. Partout, on retrouve le choïn, utilisé pour les chainages d'angles ou les ouvertures. Les murs sont montés en « moellons », pierres peu volumineuses et grossièrement équarries. Pour les bâtir, deux parements sont comblés par du tout-venant ou de l'argile. Selon les moyens des familles, les murs étaient enduits à la chaux ou non. Les maisons de patrons-carriers construites en pierres de taille appareillées, sont plus imposantes, plus volumineuses, avec un toit à quatre pans et une façade symétrique plus harmonieuse.

Le «biard» ou «bia»



Un cépage était principalement cultivé : le *biard* ou *bia*. Endémique de la région, il produisait un vin clair et faiblement alcoolisé. Extrêmement prolifique, il ne nécessitait pas de greffe.

Une bigue et un pied de vigne



## Le bocage



Un paysage du plateau

L'agriculture de subsistance a formé ces paysages de bocage. L'élevage et la polyculture étaient pratiqués sur de petites parcelles entourées de haies.

## De grosses têtes !

Les arbres têtards qui jalonnent encore la campagne sont issus d'un mode de production du bois hors de la forêt. Ils étaient régulièrement étêtés et les repousses exploitées. Leur alignement marquait les limites de propriété.



Les arbres têtards

## Le château de Turnoud



De style néo-renaissance, le château de Turnoud a été bâti au XIX<sup>ème</sup> siècle, à proximité de l'emplacement d'un château en terre et en bois datant d'avant l'an mil.

Le château de Turnoud, carte postale ancienne

### Étape suivante:

Laissez Tournoud derrière vous pour poursuivre vers Porcieu. Traversez le bourg. Passez devant l'église, puis la mairie. Quittez Porcieu par la rue de Champin jusqu'à la traversée de la D1075. Soyez prudent. Empruntez le chemin qui passe devant le mur d'escalade et menant à la Vallée Bleue en suivant l'itinéraire de la voie ferrée.

## La vigne

Les fouilles archéologiques attestent de la culture de la vigne dans la région dès le IV<sup>ème</sup> siècle. Le vin était largement consommé par les pierreux : 4 à 6 litres par jour ... Multipliez ce chiffre par le nombre d'ouvriers et vous obtiendrez la quantité de vin à fournir quotidiennement sur les chantiers !

Jusque dans les années 50, la culture de la vigne était largement répandue, recouvrant les coteaux du Bugey et de nombreuses parcelles du plateau.

Les coteaux du Bugey à Villebois, Carte postale ancienne



# L'homme, architecte du paysage

De tout temps, les hommes ont façonné les paysages. L'activité d'extraction de la pierre de Villebois a attiré des centaines de familles. Les villages se sont développés, les axes de transport aussi. Pourtant, même si le dynamisme ouvrier est remarquable, l'agriculture reste une économie de subsistance nécessaire.

Un exemple d'architecture traditionnelle sur la place d'Amblagnieu



A partir de 1852, le travail des tailleurs était rémunéré à la pièce, selon un barème convenu entre les patrons et les ouvriers. Indispensable au règlement des salaires, l'application du « tarif » accordait aux tailleurs de pierre une souplesse de travail. En dehors de leur activité principale, les pierreux se livraient à des travaux agricoles. Cette production, limitée, était consommée par la famille. Le travail à la carrière et à l'atelier était aussi rythmé par les conditions atmosphériques. L'usage du tarif perdure jusque dans les années 70 et disparaît progressivement.



Les bords du fleuve à Montalieu, carte postale ancienne

« Dans le quartier de Beau Rivage, chaque année, quelque soit le temps, une vogue est organisée le long du Rhône. Le tout Montalieu se réunit et les gens de l'Ain, Villebois surtout, arrivent par le bac à traîlle. Afin d'alerter le passeur, ils crient: « Batio ! Batio ! »

# Station 12

## Les souvenirs



La gare PLM de Montalieu en 1918, carte postale ancienne

Au cœur du quartier des carrières de Montalieu, les gares s'activent. Au départ, les trains sifflaient, celui du PLM plus fort que celui de l'Est ... Le transport de voyageurs est interrompu vers 1947.

## Les cafés à Montalieu

On en dénombre une vingtaine au début du XX<sup>ème</sup> siècle ! Près de la gare, à Beau-Rivage, les cafés accueillent les pierriers après leur journée de travail. Les jours de paie, ils n'oubliaient pas de venir solder leur compte !

Le café restaurant Muret, 1904



## Se former



Le Centre de Formation des Apprentis

Vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le besoin de main d'œuvre qualifiée est important et l'apprentissage des métiers se structure. Une première école est créée à Villebois. A partir de 1946, Montalieu accueille les apprentis, aujourd'hui formés au Centre de Formation des Apprentis.

### Étape suivante:

Dirigez vous vers le rond point à la locomotive, remontez vers le CFA, traversez pour rejoindre l'ancienne forge et la carrière des galoches, située sur la gauche de la route.



## La Maison de la Pierre au Ciment

Depuis 2000, la Maison de la Pierre au Ciment et la Maison de Pays accueillent le public.

Cet espace pédagogique abrite une exposition permanente et met en avant l'histoire du bassin carrier : de la géologie, à l'histoire des savoir-faire liés à la pierre massive, en passant par l'architecture traditionnelle, l'histoire sociale et l'histoire industrielle liée à la production de ciment.

Maison de la Pierre au Ciment,  
Didier Jungers

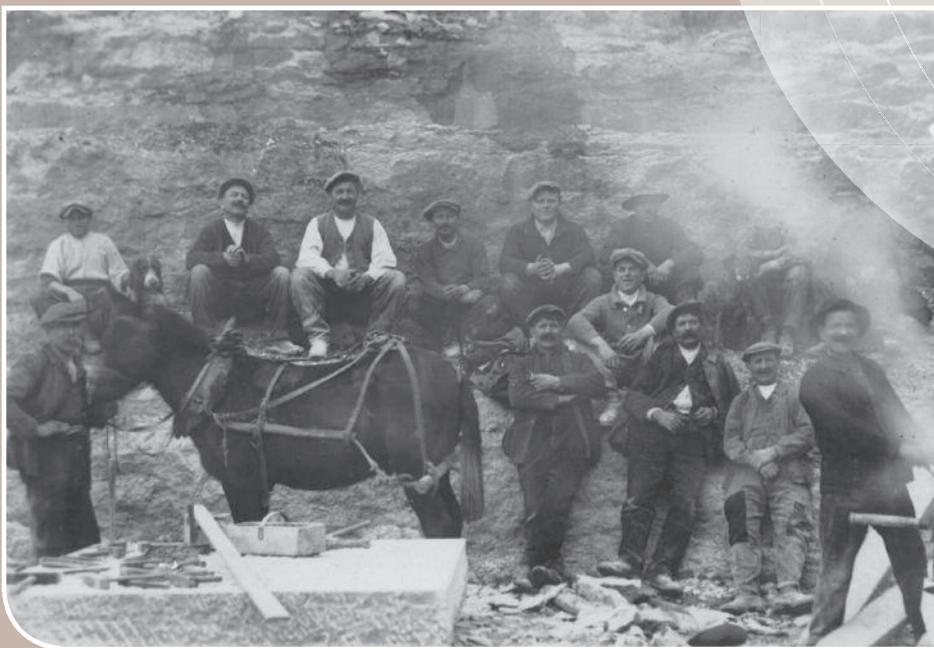


## Au cœur du bassin carrier, les pierreux...

A partir du XVIII<sup>ème</sup> siècle, les carrières d'extraction de pierre massive prennent de l'essor jusqu'à atteindre un âge d'or au XIX<sup>ème</sup> siècle.

L'importance des chantiers lyonnais suscite une demande croissante de main d'œuvre.

Les carriers, photographie ancienne



En 1848, 1400 personnes sont employées simplement pour l'extraction ! Suite à l'installation massive d'ouvriers en quelques années, les autorités désignent le bassin de « zone turbulente ». Les nombreux arrêtés municipaux pris à cette époque pour freiner les excès nous rapportent les troubles causés par l'essor rapide du bassin. Le préfet de l'Isère demande la création d'une gendarmerie en 1853. Parallèlement, les carriers et tailleurs de pierre ont un rôle de pionniers dans la mise en place de mesures sociales. Après une cinquantaine d'années de luttes, l'Union des tailleurs de pierre et carriers est officialisée en 1884, après le vote de la loi autorisant les syndicats.

## La carrière des Galoches



Les galoches

Les galoches désignent les chaussures que portaient les pierriers. Les semelles de bois puis de cuir étaient renforcées de clous ! De loin, on entendait les pas des ouvriers se rendant à la carrière... Elle en a gardé le nom !

## Un livre ouvert



La carrière de Chanoz à Parmilieu

Dans une carrière, on peut parfois observer les traces laissées par les outils au fil des années et reconstituer l'histoire des méthodes d'extraction : au pic, puis à la barre à mine et à la poudre noire et enfin aujourd'hui, au fil diamanté.

## Les outils du tailleur

Aussi appelé « garniture », ils sont marqués des initiales du propriétaire. La caisse à outils comprend le têt-pic, la chasse, la massette, des broches, des ciseaux, des bouchardes, etc, et quelques outils de mesure et de traçage : le compas, l'équerre...



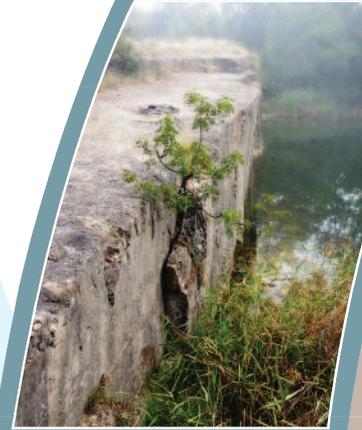
Les outils du tailleur de pierre

## Les forgerons et taillandiers



La forge à la Vallée Bleue

Ils sont les métiers indispensables au travail des carriers et tailleurs de pierre. Lorsque les outils sont usés ou cassés, on se rend à la forge. Datée du XIX<sup>ème</sup> siècle, celle qui se trouve en face du CFA est bâtie en dalles de pierres plantées.



## La reconquête végétale

La carrière des Galoches n'est plus exploitée depuis les années 50. Peu à peu, diverses formations végétales, des lichens aux arbres en passant par les herbes, colonisent cet espace et atténuent cette cicatrice. Les résurgences ont noyé le fond de la carrière formant une piscine naturelle appréciée des Montaliolands pendant quelques années.

La carrière des Galoches

### Étape suivante:

Quittez les galoches pour revenir vers la base de loisirs de la Vallée Bleue et ses parkings. Pour ceux qui souhaitent rejoindre la borne 1, longez le port et empruntez la digue.



## Dans la carrière, des savoir-faire séculaires...

Au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, le travail de la pierre s'est mécanisé, facilitant le travail de manutention.

Mais la forme dans la carrière varie peu.

On retrouve le front de taille, le carreau et les bancs de pierre étagés.

La carrière des Brosses à Parmilieu



Plusieurs postes se succèdent pour produire une pierre taillée. Le carrier est chargé de l'extraction des blocs. Le trancheur intervient ensuite. Il débite les blocs pour leur donner les dimensions de la pièce commandée. Il prépare le travail du tailleur de pierre.

Aujourd'hui, cette opération est mécanisée, réalisée par le châssis et la débiteuse. Ensuite, le tailleur travaille en fonction des plans effectués à l'échelle par le calepeneur, reportant tous les détails nécessaires à la réalisation et à la pose des blocs.

Le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) agit depuis de nombreuses années pour la mise en valeur et la préservation du patrimoine local.

Grâce à l'accompagnement de la région Rhône Alpes, par le biais du Contrat de Développement Rhône-Alpes (CDRA), a émergé ce projet de sentier autour de la pierre, du Rhône et des hommes. Le SYMBORD regroupe 44 communes et deux communautés de communes de l'Isle Crémieu et du Pays des Couleurs.

Le patrimoine du territoire est riche d'éléments remarquables diversifiés et variés. Un inventaire a été réalisé en 2010 et 2011 afin de recenser les richesses locales. Près d'une trentaine d'éléments patrimoniaux ont ensuite été restaurés par les communes. Ainsi, forts d'un patrimoine dense, divers projets de valorisation touristique vous permettent de découvrir le territoire, son histoire et ses paysages.

C'est dans ce contexte que le projet de sentier "Au fil du Rhône, sur les traces des pierriers et des mariniers" a émergé. Pour aller plus loin, d'autres circuits touristiques vous accompagnent dans la découverte du territoire. N'hésitez pas à prendre contact avec les Offices de Tourisme qui sauront vous renseigner. Ce projet, porté par le SYMBORD, a été mis en œuvre par la Maison du Patrimoine de Hières sur Amby et la Maison de la Pierre au Ciment de Montalieu Vercieu.

#### **Contacts :**

- SYMBORD : 04 37 06 13 26
- Musée-Maison du Patrimoine (Hières-sur-Amby) : 04 74 95 19 10
- Maison de la Pierre au Ciment (Montalieu-Vercieu) : 04 37 06 10 71

#### **Structures culturelles et touristiques :**

- Maison de la Pierre au Ciment
- Office de Tourisme de Montalieu-Vercieu / Vallée Bleue
- Espace Eau Vive de l'Isle de la Serre

#### **Associations :**

- Association des Amis du Pays de la Pierre (Montalieu-Vercieu)
- Association des Amis du Patrimoine de Porcieu-Amblagnieu
- Association Villeboisienne d'Etudes (Villebois)
- Sault-Brénaz, Histoire et Mémoire en images (page Facebook)

*Nous remercions particulièrement les partenaires (Communes et Communauté de Communes), l'ensemble des membres du groupe de travail et toutes les personnes ressources ayant participé activement à la réalisation de ce projet.*

*Crédits photos*

*Carrière Morel,  
Chemin de Fer Touristique  
du Haut Rhône,  
Cimenterie Vicat,  
Compagnie Nationale du Rhône,  
Didier Jungers,  
Maison de la Pierre au Ciment,  
Musée-Maison du Patrimoine,  
Espace Eau Vive,  
Office de Tourisme  
de Montalieu-Vercieu Vallée Bleue,  
Studio Campagne/Duplan*

*Avec le soutien financier  
de la Région Rhône-Alpes  
et du Conseil Général de l'Isère.*

