

Navigation sur le LOT :

Le LOT

Du mont Lozère à la Garonne, 270 Km à vol d'oiseau, 471 Km de cours d'eau

Débit de 1 à 6 sur une moyenne mensuelle

Irrégularités du profil et du régime des eaux

Les crues : premier témoignage de février 1346, puis crues (à l'échelle de Coty à Cahors) :

- Janvier 1728 : 9,63 m
- Mars 1783 : 10,03 m
- Février 1833 : 9,33 m
- Mars 1927 : 8,90 m

Puis entre 1843 et 1920 plusieurs grandes crues entre 7 et 8 m

Débit en période de crues de 2.500 à 3.900 m³ /seconde à Cahors : le débit le plus faible peut atteindre 8 m³ /seconde

Sur la pêche : par toutes les techniques connues : abondante entre le moyen âge et le 18eme siècle (esturgeon, saumon, aloses), puis diminution par l'aménagement de plusieurs barrages, digues et chaussées

Sur les moulins : force motrice avec le vent utilisée depuis le 12eme siècle jusqu'à la technique moderne de moteur à combustible

Moulins terriens implantés en bordure des berges contrairement à ceux à nef, implantés dans le courant plus en aval vers la Dordogne et la Garonne

Conséquence ; Source de conflits entre les maîtres de bateaux et les maîtres de moulin ;

Conflit apaisé durant l'âge d'or 1836-1860 avec le principe de l'écluse à sas

Sur les ponts : pas de passage à gué en Quercy : au moyen âge bon nombre de ponts en bois très vulnérables, entre 1770 et 1799 deux ponts de pierre, Cahors et Villeneuve sur Lot permettent le passage entre Entraygues et la Garonne, aujourd'hui 57 ouvrages existent sur les 350 Km de cette portion du Lot

Sur les dérivations : c'est un aménagement de sécurité et de rapidité pour la navigation afin de vaincre les passages rapides en amont et de court-circuiter des écluses promises à l'ensablement.

Trois dérivations souterraines en amont de Cahors et trois déviations à ciel ouvert en aval par des travaux commencés vers 1840 et terminés en 1864.

En aval, Luzech, Mercuès et Albas,

En amont tunnels souterrains de Capdenac 124 m, Cajarc 370 m et Montbrun 300 m

Sur les bacs : anciennement mis en place à l'initiative de particuliers, de gens d'église, de nobles et de communautés comme à Luzech.

Le manque d'entretien des barques et leurs moyens de propulsion ainsi que la qualification des passeurs rendent les passages dangereux ; Larnagol le jour de l'an 1762 ; 60 morts

La situation de ces « passages d'eaux » s'améliore avec la prise en charge par les pouvoirs publics dès 1830

Sur les ports ou cales ; jusqu'au milieu du 19eme siècle les lieux d'embarquement sont très rudimentaires et non maçonnés sauf à, Decazeville pour le chargement du charbon

Ensuite ports structurés à Villeneuve, Fumel, Aiguillon, Douelle

LA NAVIGATION SUR LE LOT :

Faute d'équipement en routes et chemins dont certains n'étaient que des liaisons entre ports d'embarquement, la voie fluviale prévaut dès le 13eme siècle

Du 13eme période des premiers travaux connus jusqu'au 18eme ; l'amélioration de la navigation est permanente et assure le transport par radeaux et flottilles de barques entre le Quercy et l'Aquitaine.

Colbert participe activement à l'amélioration de ces « chemins de l'eau » qui permettent les échanges de produits entre le Quercy et l'Aquitaine, bois, châtaignes et vins contre sel et épices

Entre le 18eme et début du 19eme, le déclin est dû à une forte pluviosité, un temps froid et des étiages impraticables.

A partir de 1820 avec « l'âge du fer » l'aménagement de 74 barrages et écluses permettent d'acheminer du port d'embarquement de Bouziès, le charbon et le fer de l'Aveyron et du bassin de Decazeville vers l'Aquitaine, auxquels s'ajoutent le bois le vins et le blé

C'est « l'âge d'or » jusqu'en 1865, 320.000 tonnes par an ; 1.000 bateaux à Vers, 1.500 à Puy L'Evêque, 2.800 à Villeneuve sur Lot franchissent les écluses de ces villes

Des bateaux pontés remplacent les anciennes gabares.

L'arrivée du chemin de fer sonne le glas de la navigation fluviale en générale et en 1926 le Lot est rayé de la liste des voies navigables pour faire place progressivement à une navigation touristique initiée dès 1950 par les anglais

Sur les bateaux :

Pas ou peu de flottage de bois à cause des écluses chaussées et barrages

Gabares en chênes locaux débités en long et séchés sur les graviers découverts à l'étiage, les courbes des bateaux viennent des fourches naturelles des arbres ; clous de fer ou chevilles en bois, les mousses servent à calfeutrer.

Longueur maxi 25m ; charge 30 à 36 tonneaux ; en volume et non en poids (1 tonneau vaut 2,44 m³ pour denrée légère).

4.8 m à 5 m de large, 22 m à 28 m de long ; 0,5m à 1.2 m de profondeur ;

Sur les dernières gabares, gouvernail mesurant jusqu'à 10 m de long

Après 1850 avec la modification des parcours, élargissement de la sole (fond d'un bateau plat) et flancs verticaux.

Le moteur est l'homme qui rame avec le courant, la voile dans la basse vallée du Lot puis la marée à l'approche de Bordeaux

En descente, par « eaux marchandes » 12 heures de Entraygues à Puy L'Evêque 200 km ; 5 à 6 jours jusqu'à Bordeaux

En « remonte » 15 jours entre Bordeaux et Cahors, 20 jours jusqu'à Bouziès

Les difficultés de « remonte » sont telles que le bois des bateaux est laissé à la vente sur les quais de Bordeaux

Sur les hommes :

Métier peu lucratif qui maintient les mariniers dans une activité rurale aux mauvaises saisons

Les Maîtres, propriétaires des bateaux, les confient à des Patrons qui tiennent le gouvernail et la cohésion de l'équipage

Les marins assurent le chargement et déchargement. Ils peuvent être remerciés en cas de manque d'eau mais indemnisés. Quand le niveau remonte, le bateau se retrouve sans marins.

Cette incertitude sur la régularité du trafic est une des causes de la perte finale de la navigation à l'heure de la révolution industrielle

Les éclusiers forment une dynastie de père en fils

L'âge d'or de 19eme siècle :

Révolution industrielle du 19ème siècle ; nécessité de transporter le fer et le charbon de l'Aveyron vers les usines de transformation comme à Fumel

Révolution de 1830 puis révolution de 1848 ; combats parlementaires pour financer les travaux d'aménagement

1855-1865 ; 10 ans d'âge d'or au service de l'industrie métallurgique, hauts fourneaux ; houille et fer de la région de Decazeville

Coût faible du transport pour les matériaux lourds mais navigation incertaine due à un sous équipement d'un aménagement tardif

En 1856, 700 bateaux de 80 t à 10 t

En 1858 : 300.000 t sont transportés sur le Lot

Bateaux à vapeur 140 t à la puissance de 25 chevaux et une vitesse de 10 km/ heure

1860 ; arrivée du chemin de fer ; déclin rapide de la navigation sur le Lot

En 1875, il ne reste seulement que 127 bateaux

Les enjeux du 20eme siècle

Au début de ce siècle, premier canotage sportif

Depuis 1945, implantation de 5 usines hydroélectriques et quelques unités locales de production d'électricité (comme à Cessac : commune de Douelle)

1970 : débuts de l'exploitation touristique

12 grandes bases et 34 sites pour canoë, baignade, rafting, voile, ski nautique

1987 : conclusion d'une commission économique, aménagement de 70 à 100 km de St Cirq à Luzech ; restauration de 13 écluses, construction d'une nouvelle et création de trois ports (à Luzech, Douelle et Cahors)

En 1991, trois bateaux promenades pour des groupes, un bateau restaurant, une péniche hôtel et une vingtaine de bateaux de location, naviguent sur le Lot, tous consacrés au tourisme