

Le Rhône interview

Le 4 juillet 1983, Monsieur Jean Boissier, animateur de l'émission "Des histoires de chez nous" à la station FREQUENCE MISTRAL a interviewé Monsieur Jean Salavert sur ses souvenirs concernant la vie au bord du Rhône autrefois. En voici le texte.

J. Boissier - 1/ Monsieur SALAVERT, pourriez-vous nous rappeler depuis quand les habitants de Bourg -Saint- Andéol se sont vus privés de leur fleuve et des activités qu'il entraînait ?

J. Salavert - Voilà plus de trente ans que les riverains ont vu transformer leur fleuve majestueux en un modeste cours d'eau, après son captage au profit du canal Donzère-Mondragon. C'est en effet le 25 octobre 1952 que le Président de la République, Monsieur Vincent AURIOL, accompagné de représentants de 45 nations, inaugurerait la première tranche de l'aménagement du Rhône. Œuvre grandiose qui forçait l'admiration de tous les invités et fierté pour les ingénieurs, entrepreneurs d'être arrivés à dompter un fleuve aussi sauvage. Les riverains voulaient bien s'associer à ce concert de louanges, toutefois, ils éprouvaient un sentiment de tristesse en constatant la déchéance de leur fleuve. Trente ans après, pour les jeunes et pour cette population nouvelle venue se fixer sur les deux rives du Rhône depuis l'implantation du site du Tricastin, il est bon d'évoquer cette vie qui régnait du temps où le Rhône était un fleuve. Depuis l'époque la plus reculée, le Rhône a été "le grand chemin des Nations".

J. Boissier - 2/ Oui, c'était un chemin qui marchait et même qui marchait vite, puisqu'il était - avant sa domestication - le fleuve Le plus rapide de France. Mais comment se faisait la remontée de ce courant rapide dans le passé, avant que l'on utilise les moyens modernes de propulsion sur l'eau ?

J. Salavert - Autrefois, les transports se faisaient au moyen de halage, c'est à dire la remontée des bateaux tirés d'abord par des hommes, puis par des chevaux. Les convois de halage étaient composés de trois à sept barques tirées par trente à quatre-vingt chevaux. Les trains de sept barques effectuaient les longs trajets de BEAUCAIRE ou d'ARLES à LYON. Ils transportaient le vin, l'huile, la laine, le chanvre, les fruits, les produits exotiques et toutes sortes de marchandises. Quelques convois, équipés de barques plus robustes, en chêne, étaient spécialisés dans le transport du sel des marais salants de Peccaïs à Lyon. Pour conduire les longs convois de sept barques, une trentaine d'hommes étaient employés sous la conduite du "Patron" qui commandait la manœuvre. Une douzaine de mariniers restaient sur les barques tandis que les autres surveillaient la marche du convoi à partir de la rive, sondant les passages difficiles, écartant les obstacles, tandis que les charretiers conduisaient les chevaux, Ces trains de barques avaient un kilomètre de long, aussi les ordres du Patron étaient-ils transmis à l'aide d'un porte-voix., Les convois halés parcouraient, en moyenne, dix kilomètres par jour. La remontée d'Arles à Lyon se faisait en 30 ou 40 jours.

J. Boissier - 3/ Faut-il remonter le courant violent du fleuve à un train long d'un kilomètre de barques lourdement chargées devait être une entreprise difficile et périlleuse ?

J. Salavert - Certes, ce n'était pas une petite affaire de conduire ces longs convois dans un fleuve où les îles et les bancs de sable formaient de véritables dédales et où les passages libres changeaient du jour au lendemain. À la suite des crues, des parties du chemin de halage étaient parfois emportées, il fallait improviser, trouver un passage plus éloigné ou bien faire passer les chevaux hardiment dans l'eau. Sur le parcours d'Arles à Lyon, sept passages étaient particulièrement dangereux ; mais le plus redouté de tous était celui du Robinet de Donzère. À la mi-journée, le convoi s'arrêtait pour déjeuner et faire reposer les bêtes qui étaient dételées et conduites dans les oseraies, les charretiers leur distribuaient le foin et l'avoine qu'ils allaient chercher dans une barque appelée "la Civadière" parce qu'elle transportait l'avoine qui se dit "civado" en provençal. Les

charretiers et les hommes qui suivaient à pied prenaient leur repas sur l'herbe, tandis que les mariniers mangeaient à bord.

La halte durait deux heures. Le soir, les charretiers conduisaient les chevaux dans les écuries de halage et prenaient leur repas dans ces relais. Le Patron et son équipage restaient toujours sur les barques.

La descente était plus rapide, mais n'était pas dépourvue de dangers ; elle durait deux ou trois jours. Les barques descendaient les chevaux et de nombreuses marchandises.



La remonte du Rhône
(tableau de Dubuisson, Musée des Beaux-Arts, Lyon)

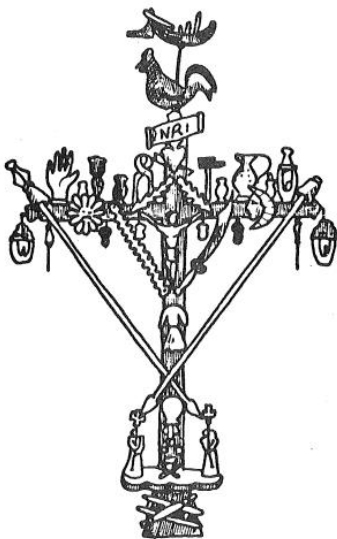
J. Boissier - 4/ Ce moyen de <traction des bateaux, qui a duré sans doute des siècles, avait du exiger des aménagements, une infrastructure dont il doit subsister encore des traces, ne serait-ce que les chemins sur lesquels circulaient Les chevaux qui tiraient les trains de barques ?

J. Salavert - Bien sûr, le halage a laissé une profonde empreinte chez nous. Ainsi, vers les années 1940, un propriétaire de Pierrelatte réclamait une indemnité aux Services du Rhône pour des peupliers détruits par les castors. L'ingénieur de ce Service, après avoir constaté les dégâts, déclara au plaignant stupéfait "Non seulement vous n'avez droit à aucune indemnité mais l'Administration devrait vous infliger une amende, car votre plantation se trouve sur le chemin de halage". En effet, l'ordonnance de 1669, stipulait que : "le chemin de halage devait être toujours disponible" était toujours en vigueur. Ce n'est qu'en 1960, lors de la réfection du cadastre, que le chemin de halage a été supprimé.

Autre témoin du halage, les Relais où les trains de barques faisaient halte la nuit venue. Trois Relais se trouvent sur le territoire de Pierrelatte, ce sont les fermes du Radelier, de la Surelle et de Bel. Ces relais

comprenaient de vastes écuries pouvant abriter une centaine de chevaux. Ils étaient équipés d'une forge pour ferrer les chevaux, d'un atelier pour effectuer les réparations aux harnais et au matériel. Les hommes de l'équipage trouvaient là le vivre et le couvert. Ces relais étaient de véritables auberges pourvues d'une immense cheminée, munie d'un tournebroche à contre poids, d'un four à pain et d'un four à pâtisserie. Vestiges aussi, ces croix de mariniers peintes de couleurs vives, qui portent sur la barre longitudinale les instruments de la Passion et qui étaient placées à la poupe de la barque du Patron.

A ma connaissance, une famille de Pierrelatte et trois de Bourg Saint Andéol possèdent certaines de ces croix d'équipage. Souvenir enfin de cette époque héroïque la grillade des mariniers que l'on prépare encore dans de très rares familles et restaurants. Apprêtée avec beaucoup d'oignons, cette viande de bœuf était assaisonnée d'une pommade d'ail, d'huile et d'anchois de Collioure dont les mariniers faisaient une grande consommation. En outre, ces anchois leur servaient comme monnaie d'échange, à cette époque où les gens vivaient presque sans argent.



Croix de mariniers
(musée de Serrières)

J. Boissier - 5/ A quelle époque la méthode de traction des barques par halage a-t-elle cessé d'être utilisée ?

J. Salavert En 1783, le bruit courait dans le monde des mariniers : un bateau, actionné par une "pompe à feu" aurait réussi à remonter la Saône et arriverait bientôt à remonter le Rhône. Incrédules, certains mariniers haussaient les épaules "Jamais, disaient-ils, un engin ne serait assez puissant pour remonter le Rhône avec de lourdes barques., La remontée ne pouvait se faire qu'avec de bons chevaux".

Cependant, les bateaux à vapeur vinrent, peu à peu, concurrencer le halage qui, en 1840, était moribond. Quelques mariniers crurent qu'ils resteraient les plus forts ; ils luttèrent jusqu'au bout et ce fut la ruine.

J. Boissier - 6/ Ainsi, c'est vers le milieu du 19^{ème} siècle que la navigation à vapeur a commencé pour la remontée du Rhône. Mais à la descente, un moteur n'était pas nécessaire pour transporter des marchandises qui pouvaient flotter. N'a-t-on jamais songé à utiliser, pour transporter le bois, la méthode - encore employée dans certains pays, tels que le Canada - qui consiste à assembler les troncs d'arbres en radeaux qui descendent les cours d'eau de la forêt jusqu'aux usines ?

J. Salavert - Evidemment, jusqu'au début du siècle, les Rhodaniens se sont servis de ce moyen de transport. De nombreux radeaux descendaient le fleuve pour distribuer le bois de service tout le long de la vallée. Mes ancêtres exerçaient cette profession de transporteurs par halage. Dès 1786, mon aïeul, voyant venir la fin du halage, tout en continuant son entreprise de transports se mit à acheter du bois à son compte et à en faire le commerce. Voyant que son affaire marchait bien, il fit descendre son bois par radeaux qui transportaient une plus grande quantité de marchandises que les barques. Les radeaux étaient formés de troncs d'arbres disposés "tête-bêche", reliés entre eux par des bandes de bois de châtaigniers ou de noisetiers d'environ trois centimètres de large. Ces bandes de bois minces et souples étaient fixées aux troncs d'arbres au moyen de crampons ; elles servaient ensuite à cercler les cuves et les tonneaux.

La longueur des radeaux variait suivant la longueur des fûts, leur largeur était d'une trentaine de mètres. Ils étaient formés de deux ou de plusieurs rangs de troncs d'arbres. Le bois de chêne, plus lourd, était placé sur les sapins. Pour conduire les radeaux, les "radeliers" (nom que l'on donnait aux conducteurs de radeaux) utilisaient des poutres grossièrement équarries, ces grosses rames portaient le nom "d'empento". On trouve encore dans des constructions des bords du Rhône de ces "empento" qui soutiennent des toitures. L'équipage d'un radeau se composait de sept ou huit hommes, ils faisaient généralement leur cuisine en plein air. La construction des radeaux s'effectuait dans un terrain facilement inondable. Le convoi terminé, les conducteurs attendaient la montée des eaux pour prendre le départ. Ce moyen économique de transport prit fin à la guerre de 1914, tous les radeliers étant mobilisés.

Toutefois, en 1918, les transports ferroviaires étant utilisés pour la défense nationale, mon père - qui avait un entrepôt dans l'Isère - fit venir deux petits radeaux de sapin et de frêne. Les mariniers rencontrèrent de grandes difficultés au cours de cette descente ; il avait fallu démonter puis remonter ces radeaux pour franchir un barrage sur l'Isère. Les mariniers jurèrent que jamais plus ils ne recommenceraient une pareille entreprise.... Ce furent les deux derniers radeaux à descendre le Rhône.

J. Boissier - 7/ C'était pourtant le moyen le plus économique, du point de vue énergie, que d'utiliser la force du courant pour transporter les marchandises. Vous nous avez dit, tout à l'heure, que, par le halage, on faisait remonter jusqu'à Lyon, aux prix d'efforts colossaux, le vin, l'huile, les produits exotiques, le sel qui venaient du Midi.

Est-ce qu'on n'utilisait pas également le chemin de marche dans le bon sens c'est à dire est-ce qu'on ne transportait pas des marchandises dans Les barques qui descendaient vers la mer ? :

J. Salavert - Bien sûr que si, en plus des barques qui descendaient chargées de Lyon vers le Midi, après la remontée, des transports se faisaient tout le long de la vallée, comme le bois de l'Isère, les tuiles de Saint Vallier, etc... Mais le trafic le plus important venait des usines Lafarge. En 1890, le port de Lafarge était le second sur le Rhône pour le tonnage ; il venait immédiatement après celui de Lyon. De grosses barques chargées à ras bord de sacs de chaux quittaient, chaque jour, le port de Lafarge pour transporter la chaux dans la vallée et jusqu'à la mer pour être embarqués. Ces péniches étaient conduites par 'trois hommes. Ce moyen de transport cessa à la guerre de 1914,

En 1910, une barque chargée de chaux chavira dans le coude que fait le Rhône après Donzère. Curieusement, les deux mariniers qui savaient nager se noyèrent, tandis que le troisième, qui avait conservé la perche qu'il tenait dans les mains, se laissa entraîner par le courant et bien que ne sachant pas nager, alla s'échouer sur la rive droite, au lieu-dit "Les Barraques" du village de Saint Montan.

A notre époque, on déplore de nombreux accidents de la route ; lorsque la navigation était intense, les noyades étaient fréquentes.

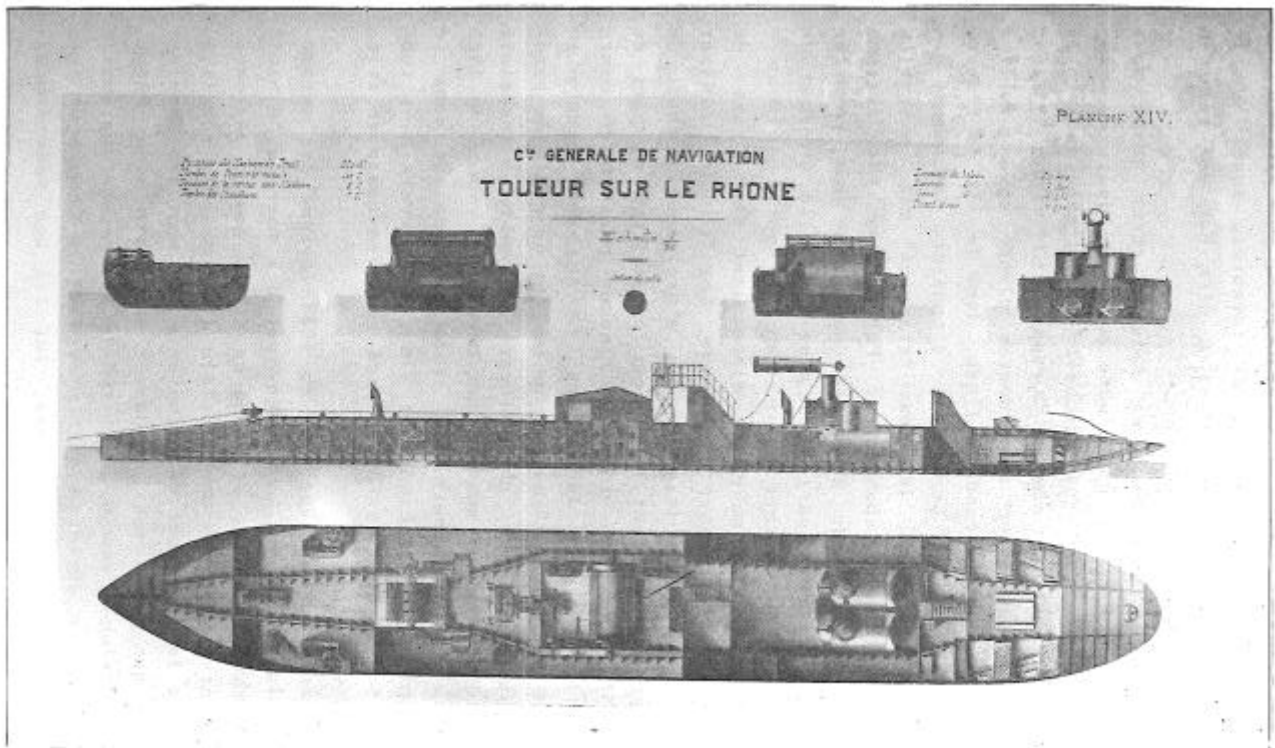
On rapporte que les mariniers avaient une grande confiance en leur patron Saint Nicolas ; mais connaissant l'adage "Aide-toi, le Ciel t'aidera", lorsqu'un homme tombait à l'eau, ses compagnons lui criaient "Prié Saint Nicolas, mais nage fort".

J. Boissier - 8/ Pour remonter les barques ou pour transporter des marchandises dans Les bateaux qui se déplaçaient par leurs propres moyens, quelles ont été les techniques employées depuis l'abandon du halage et l'avènement du moteur à vapeur ?

J. Salavert - C'est en 1830 que commença l'ère de la navigation à vapeur. Un bateau muni par des roues à aubes, baptisé "Le pionnier" fit la remontée d'Arles à Lyon. La navigation à vapeur se développa rapidement, signant l'arrêt de mort des transports par halage. Plusieurs types de bateaux furent inventés, basés sur le même mode de propulsion, c'est à dire par des roues à aubes.

Une curieuse invention nous faisait rêver quand nous étions enfants et que notre père nous expliquait le mécanisme de ce bateau qui marchait dans l'eau. Cet engin bizarre portait le nom de "Grappin", il avançait dans l'eau à l'aide d'une roue dentée placée en son milieu et s'accrochait au fond de l'eau, dans le lit du fleuve. Une glissière lui permettait d'épouser exactement le fond. Peu pratiques, les deux "grappins" mis en service furent rapidement abandonnés. Par contre, le système de "touage" a rendu de grands services pour remonter le fleuve dans sa partie la plus difficile à cause de la rapidité du courant entre Pont -St-Esprit et Vion ; les remorqueurs à aubes ne disposaient pas d'assez de puissance pour franchir ce passage. Les "touveurs" étaient halés sur un câble fixé au port d'arrivée. Le câble de celui partant de Pont -St-Esprit était fixé au port de Bourg- St - Andéol, le câble du toueur partant de Bourg était fixé au port de Viviers. Le nez des toueurs se trouvait au fil de l'eau pour permettre au câble de pénétrer plus facilement dans l'eau. Le câble s'enroulait autour d'un tambour muni par une machine à vapeur de 1800 chevaux. A la descente, le câble se déposait dans le fond. Entre Pont—St-Esprit et Vion, il y avait huit toueurs, c'est à dire un à peu près tous les quatorze kilomètres.

Les toueurs furent supprimés en 1936 lorsque des automoteurs plus puissants, actionnés par des moteurs "diesel" arrivèrent à remonter le Rhône en tirant quatre péniches. Puis vint à paraître une flottille d'automoteurs spécialisés dans le transport de carburants. Ce sont les derniers bateaux que nous avons vu passer sur notre vieux Rhône. La navigation à vapeur avait tué le halage, sa suprématie fut de courte durée. A partir de 1861 le Chemin de Fer, plus rapide et plus régulier, lui fit une rude concurrence.



J. Boissier - 9/ Jusqu'à présent nous avons parlé du Rhône utilisé comme moyen de transport, mais le Rhône n'est pas seulement une voie navigable, il est aussi un obstacle qu'il faut franchir lorsqu'on veut se rendre d'une rive à l'autre, de Bourg-St-Andéol à Pierrelatte ou vice-versa.

Comment se faisait La traversée du fleuve autrefois ?

J. Salavert - De nombreux habitants des deux rives possédaient une barque, puis il y avait un bac à traîlle pour traverser, non seulement les personnes, mais aussi les animaux, les charrettes et toutes sortes de marchandises. Comme jusqu'en 1799, le territoire de Bourg-St-Andéol comprenait une importante bande de terrain de près de mille hectares sur la rive gauche du Rhône, les passages d'une rive à l'autre étaient fréquents. Mais le fonctionnement d'un bac sur un fleuve aussi capricieux rencontrait de grandes difficultés.

Par basses eaux, le bac n'arrivait pas à atteindre la berge de la rive gauche, il s'arrêtait à une quarantaine de mètres du bord et les passagers étaient obligés de marcher dans l'eau pour gagner la terre ferme. Pendant les fortes crues ou lorsque le fleuve était pris par les glaces, la traversée était interrompue, parfois pendant un mois.

A cette époque, le lit du fleuve n'était pas fixé, les eaux s'étendaient largement dans la plaine, formant de nombreux bras morts. Sauf par très hautes eaux, le courant était assez lent et n'arrivait pas à entraîner les limons et les graviers qui se déposaient au milieu du fleuve, interceptant le passage du bac.

Au cours des ans, le lit du fleuve fut tellement encombré qu'il fallut, à trois reprises, changer l'emplacement du bac.

Vous voyez que le passage du Rhône avec le bac n'était pas très pratique. Devant toutes ces difficultés, les riverains voulaient ardemment faire construire un pont.

J. Boissier - 10/ A quelle époque a-t-on uni les deux rives par un pont ?

J. Salavert - Dès que Marc Seguin inventa le pont suspendu les Bourguésans décidèrent de remplacer leur antique bac par un pont en "fil de fer". C'est ainsi que l'on désignait ces ponts suspendus. La construction fut financée par des particuliers qui ouvrirent une souscription de 300 actions de 1000 F.

Les travaux commencèrent en 1828, ils furent interrompus, le fleuve étant pris par les glaces. L'ouverture eut lieu le 27 avril 1830. La dépense totale s'éleva à 295 554 francs. Le pont était à péage afin de rembourser les prêteurs. Il fut racheté par l'Etat en 1882.

Les Bourguésans, fiers de leur pont, pensaient bien que le mode de passage avec un bac était à jamais périmé. Et bien, ils se trompaient. Après le triste bombardement de 1944, le pont fut détruit et la traversée se fit, à nouveau, à l'aide de barques et d'un bac à traîlle, en attendant la réfection du pont. En 1971, un nouveau pont, mieux adapté au trafic moderne, est venu remplacer l'ancien, en service depuis 141 ans.

J. Boissier - 11/ Vous nous avez dit précédemment qu'à l'époque du bac à traîlle, le Rhône était plus large et moins rapide que de nos jours., Comment se présentait-il autrefois ?

J. Salavert - Lorsqu'on regarde la carte de Cassini, gravée à la fin du 18^e siècle, on s'aperçoit que le fleuve, même à son niveau le plus bas, vagabondait à travers de nombreuses îles dans la plaine de Pierrelatte. Après les inondations le fleuve ne retrouvait pas toujours le même emplacement. Dans sa course rapide, l'eau emportait des bandes de terrain et par contre formait d'importants atterrissements dans d'autres endroits. C'est ainsi qu'une ferme de la plaine de Pierrelatte a vu sa surface augmenter au fil des ans. Cette propriété, encadrée sur la commune de St-Marcel, a été rattachée à Pierrelatte au moment des opérations de remembrement et le géomètre constatait qu'elle s'était agrandie de près de cinq hectares.

J. Boissier - 12/ Ces inondations qui modifiaient l'aspect de la plaine de Pierrelatte devaient être redoutées des riverains. Quelles ont été les inondations les plus graves dont on se souvient ?

J. Salavert - Les riverains sont habitués aux débordements du fleuve, si nombreux au cours des ans. Cependant deux inondations sont restées gravées dans leur mémoire ; les crues de 1840 et de 1896. Pour bien marquer l'importance de ces deux inondations, des plaques ont été apposées sur les murs de maisons et de fermes, sur les deux rives. Ces deux crues sont mémorables parce que au cours de la crue de 1840, le Rhône changea brusquement de lit et traça à peu près son cours actuel. Au moment de l'inondation de 1896, le fleuve continua à porter son lit vers la rive droite. De plus, pendant cette période de hautes eaux, des îles et des bras morts furent comblés et devinrent cultivables.

Lors de la terrible crue de 1840 le courant fut si violent qu'il fit basculer la pile du pont, côté rive droite.

J. Boissier - 13/ A partir de quelle époque commença-t-on à stabiliser le cours du fleuve et à se protéger contre les crues ?

J. Salavert - Après l'inondation de 1840 les Services du Rhône décidèrent de fixer le lit du fleuve par des endiguements. Les travaux commencèrent en 1878. Ils consistaient à construire des digues longitudinales et des épis transversaux de faible hauteur afin que les sables et graviers se fixent entre les ouvrages. Par ce moyen les eaux moins chargées d'impuretés arriveraient plus aisément à creuser le lit du fleuve. L'œuvre terminée en 1918 fut couronnée de succès. Dans un chenal rétréci, à pente plus régulière, la navigation fut grandement facilitée. De leur côté, les propriétaires s'organisèrent pour se défendre contre les débordements du fleuve afin que les eaux ne reviennent pas envahir à nouveau les terrains devenus

cultivables après les crues de 1840 et 1896. Les intéressés formèrent une Association syndicale sous la dénomination de "Chaussée de l'Union". En 1845, ils construisirent une digue d'une longueur de six kilomètres. Cette digue de protection débute au Nord à la hauteur du Méas pour se terminer au Midi à la lône des Joncs.

On remarquera qu'au siècle dernier nos pères réalisaient de grands travaux, construction d'un pont important et de digues, sans demander l'aide de l'Etat. Autrefois, au cours des hivers rigoureux, le Rhône était entièrement pris par les glaces. Il était possible de le traverser avec des charrettes chargées. Ces faits sont mentionnés dans les archives locales. Or, depuis que le Rhône a été endigué, pendant les hivers très froids les eaux charrient d'énormes glaçons, mais le fleuve n'a jamais été entièrement gelé, le courant est maintenant trop rapide.

J. Boissier - - 14/ En rappelant ces inondations, souvent catastrophiques pour Les habitants de la plaine de Pierrelatte, nous avons évoqué l'aspect négatif du Rhône. Pourtant, le fleuve devait aussi, pour les riverains, être source de profits. N'y pratiquait-on pas la pêche ?

J. Salavert - Avant l'ouverture du Canal, la distraction favorite des riverains était bien sûr la pêche qu'ils pratiquaient à l'aide de filets, de lignes, de nasses ; mais les pêcheurs professionnels, pour prendre les aloses et les lamproies, qui vivent dans la mer et remontent le Rhône au printemps pour frayer, employaient un système particulièrement ingénieux. Sur une barque amarrée à la berge, était fixée 'une poutre' supportant un axe avec deux grands filets superposés ; entraînés par le courant, ces filets tournaient sans arrêt, c'est pourquoi les pêcheurs désignaient ces engins sous le nom de "Vire-vire" ou "Vire-soulet". Les filets puisaient le poisson qui tombait au fond de la barque. Comme les lamproies, pour remonter le fleuve, se fixaient souvent aux aloses, il n'était pas rare de prendre deux poissons en même temps. C'est dire combien cette pêche était fructueuse. L'alose capturée en mer a mauvais goût, elle doit parvenir à une assez grande hauteur dans le fleuve pour que sa chair devienne savoureuse. Aussi, sa capture commentait-elle seulement à partir d'Avignon. Chaque printemps, jusqu'en 1952, sept à huit "Vire-vire" étaient installés sur les deux rives du Rhône, par les pêcheurs de Bourg-Saint-Andéol et de Pierrelatte., Cette pêche, si lucrative, ne peut plus être pratiquée car les aloses et les lamproies ont déserté le Rhône. Même la pêche à la ligne, dans ces eaux polluées, n'est plus un plaisir.

Le poisson sent la vase et le mazout....

J. Boissier - 15/ Oui, voilà encore une conséquence du progrès, Mais il est impossible de revenir en arrière. A Bourg-lès-Valence, et dans d'autres localités riveraines du Rhône, en amont des barrages, on pratique toujours Le jeu des joules, Est-ce que ces exercices sportifs ont été en faveur à Bourg- St -Andéol avant la construction du canal ?

J. Salaverit - Il n'y a jamais eu chez nous des équipes de joueurs. Cependant, lors de certaines festivités, des joutes étaient organisées avec des équipes venues du nord du département de l'Ardèche ou de la Drôme. Ces jeux sur l'eau étaient toujours suivis avec un intérêt passionné par les riverains. Après la mise en eau du canal, le Comité des Fêtes de Bourg- St-Andéol voulait organiser des joutes ; mais les joueurs de Serrières, en voyant le mince filet d'eau devant Bourg-St-Andéol, estimèrent qu'il serait dangereux de tomber - ils disaient de "cabusser" - dans aussi peu d'eau. Un autre jeu sur l'eau, très en honneur chez nous, mais peu connu ailleurs, était le "penou". Sur une grosse barque amarrée à la berge était fixée une poutre à l'extrémité de laquelle était attaché un canard. En marchant sur la poutre qui surplombait l'eau, il s'agissait d'aller décrocher le volatile qui barbotait au bout de la poutre. Comme la poutre avait été soigneusement savonnée, les plongeurs étaient fréquents, pour la plus grande joie des nombreux spectateurs.

Depuis que les bateaux ne passent plus entre les rives de Pierrelatte et de Bourg-St- Andéol, mais au pied des falaises de La Garde-Adhémar et de Barri, la physionomie du Rhône a été profondément modifiée. Ses rives ont perdu leur charme et leur poésie. Les amoureux du Rhône gardent la nostalgie de ce fleuve autrefois plein de vie.

Néanmoins, en bons Rhodaniens, ils souhaitent que - grâce à son aménagement - leur fleuve redevienne : "LE GRAND CHEMIN DES NATIONS".