SERVICE EDUCATIF DES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU LOT

La rivière Lot et l'éducation au développement durable

DOSSIER PEDAGOGIQUE 2008



SOMMAIRE

L'aménagement du Lot : une démarche de développement durable ?	2
A qui s'adresse le dossier ; ses objectifs	3
Liste des documents sélectionnés	4
Le questionnaire	5
Document 1 Etat de navigabilité. Rapport de l'ingénieur, 1885 [89 S 14]	7
Document 2 Ordonnance de l'intendant de la Généralité de Montauban, 1787 [C 403]	11
Document 3 Situation des travaux du Lot. Rapport de l'ingénieur en chef, 1852 [89 S 7]	12
Transcription du document 3	15
Document 4 2 ^e session de 1914 du Conseil général : rapport de l'ingénieur en chef [89 S 7]	16
Document 5 Déclassement de la rivière : décret du président de la République, 1926	26
Document 6 Déclassement de la rivière : dépêche du ministre des travaux publics, 1928	27
Document 7 Extension de la navigation : enquête publique, extrait de l'étude du BCEOM, 2004.	31
Document 8-a Carte de Cassini : Albas – Puy-l'Evêque [2 Fi 17]	33
Document 8-b Explication des abréviations utlisées dans la carte	34
Document 8-c Carte IGN au 1/25 000 millième : Albas – Grézel [2 Fi 84]	36
Document 9 Projet de reconstruction du moulin d'Albas : lettre de Jean-Laurent Fieuzal, 1863	37
Transcription du document 9 [99 S 1]	40
Document 10 Usine de fabrication de carbure de calcium : lettres de Clémence Fieuzal, 1897	41
Transcription du document 10 [99 S 1]	44
Document 11 La centrale hydro-électrique de Floiras : panneau	45
Document 12 Chaussée d'Albas : enquête publique, extrait de l'étude du BCEOM, 2004	46
Document 13 Projet de navigabilité du Lot à Albas : requête présentée par <i>Albas Envrionnemer</i>	าt47
Document 14 Chaussée de Floiras : enquête publique, extrait de l'étude du BCEOM, 2004	48
Document 15 Le barrage éclusé de Floiras : extrait de l'étude de G. Duchêne	50
Corrigé du guestionnaire	53
OUTTING AN ANGULUTITUTE CO	

Etude d'un espace rural autour de sa rivière : le Lot

L'aménagement du Lot, une démarche de développement durable ?

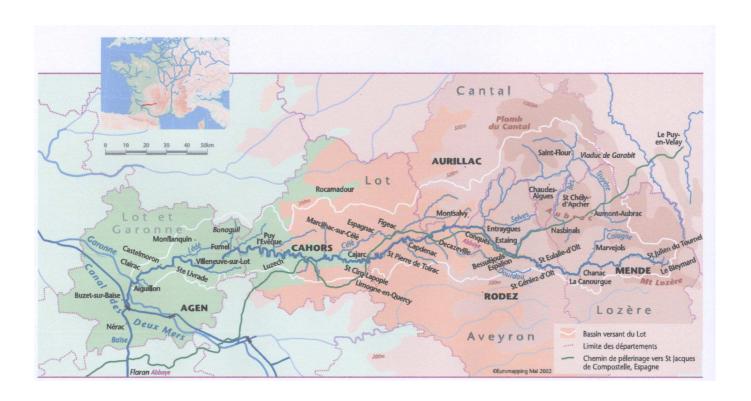
La rivière Lot traverse depuis sa source cinq départements et quatre régions : la Lozère (Languedoc-Roussillon), le Cantal (Auvergne), le Lot (Midi-Pyrénées) et le Lot-et-Garonne (Aquitaine).

Elle parcourt 481 km avant de se jeter dans la Garonne, reliant ainsi le centre du pays, et notamment le Quercy, à l'océan Atlantique. Cette voie de communication longitudinale majeure est cependant capricieuse.

De nombreux aménagements furent de tout temps nécessaires pour l'emprunter.

De l'Antiquité à nos jours, les activités économiques liées à la rivière sont multiples et occasionnent des antagonismes entre les différents usagers, ceci parfois au détriment de l'environnement.

Des concertations entre tous les acteurs sont donc nécessaires pour parvenir à un développement durable.



Niveau scolaire : collège

Histoire - Géographie

Sixième

• Les paysages ruraux. La vallée du Lot peut être le support d'une étude de cas.

Cinquième

• Qu'est-ce que le développement durable ? Un enjeu local ?

Quatrième

- Aménagement du territoire en Midi-Pyrénées. Depuis 1990 la rivière Lot est aménagée dans une perspective de développement durable pour la rendre navigable.
- Les grands ensembles régionaux. Cette étude permet aux élèves de mettre en relations des phénomènes géographiques avec des moments historiques et ainsi à s'intéresser à leur environnement proche.
- L'âge industriel. La transformation des moulins en usines.

Troisième

• Les mutations de l'économie française. La rivière a permis le développement du tourisme dans un département rural. Elle est productrice d'énergie renouvelable.

Découverte professionnelle 3 heures

Des activités, des métiers anciens et récents sont possibles à étudier, permettant de comprendre les mutations d'un espace socio-économique. L'étude peut être prolongée par une enquête auprès des entreprises d'un village comme Saint-Cirq-Lapopie.

Liaisons avec d'autres disciplines

Sixième

• Technologie : les énergies

Cinquième et quatrième

• Sciences de la vie et de la terre : l'évolution des paysages.

Le dossier comporte 17 documents

dont les 2/3 sont extraits des fonds des Archives départementales du Lot. Par choix, ils sont reproduits dans leur intégralité. Ainsi, ils pourront faire l'objet d'exploitations par les lycées (de la seconde à la terminale) ou bien être utilisés dans le cadre d'un itinéraire de découverte vue la diversité des approches possibles.

L'étude est centrée sur la basse vallée du Lot, et plus particulièrement sur les biefs d'Albas et de Floiras, du XVII^e siècle à nos jours.

Quatre axes majeurs à appréhender

- La rivière fut de tout temps source de développement de la région.
- Le cours du Lot est capricieux et nécessite un entretien coûteux et constant.
- Les utilisateurs de la rivière ont suivi les mutations industrielles, sociales et économiques du pays.
- ➤ Dans une perspective de développement durable, il est nécessaire de prendre des mesures de protections de notre environnement tout en permettant le développement économique, social et culturel.

Liste des documents

Document 1:89 S 14

Rivière du Lot. Etat de navigabilité: rapport de l'Ingénieur, 9 octobre 1885.

Document 2 : C 403

Rivière Lot. Entretien des digues, chaussées et pertuis des moulins, réparation des chemins de halage. Ordonnance de l'Intendant de la Généralité de Montauban : affiche-texte, 7 février 1787.

Document 3: 89 S 7

Navigation du Lot. Situation des travaux du Lot et les mesures à prendre pour le perfectionnement de la navigation de cette rivière : rapport de l'Ingénieur en Chef, 10 août 1852.

Document 4 : 89 S7

Deuxième session de 1914 du Conseil général : rapport de l'Ingénieur en Chef de la navigation du Lot et du service hydrométrique du bassin, 7 juillet 1914.

Document 5:89 S 17

Rivières et canaux rayés de la nomenclature des voies d'eau navigables ou flottables : décret du président de la République du 28 décembre 1926 extrait du Journal officiel de la République française, n° 1 du 1^{er} janvier 1927.

Document 6:89 S 17

Déclassement de la rivière : dépêche du ministre de l'Intérieur au préfet du Lot, 3 mai 1928.

Document 7

Programme d'aménagement de la vallée du Lot. Enquête publique : dossier d'enquête préalable réalisée par le BCEOM-ALPHEE pour le compte du Conseil général du Lot, 2003.

Document 8-a: 2 Fi 17

Carte de Cassini : Albas – Puy-l'Evêque.

Document 8-b

Explications des légendes de la carte extraites du livre Les cartes de Cassini : la science au service de l'Etat et des régions » par Monique PELLETIER, Paris, Editions du CTHS, 2002 (bibliothèque des AD du Lot : 4/319).

Document 8-c: 2 Fi 84

Extrait de la carte IGN 1/25 000 millième : Albas-Grézels.

Document 9:99 S 1

Moulin d'Albas. Projet de reconstruction dudit moulin : lettre de M. Jean-Laurent Fieuzal au préfet du Lot, 22 décembre 1863.

Document 10:99 S 1

Moulin d'Albas. Projet d'adjonction d'une usine de fabrication de carbure de calcium : lettres de Mme Clémence Fieuzal au préfet du Lot, 22 juin 1897 et 20 juillet 1897.

Document 11

L'hydro électricité, énergie renouvelable, priorité de l'Union européenne : panneau de la centrale hydro-électrique de Floiras.

Document 12

Chaussée d'Albas, station n° 11. Enquête publique : fiche dévaluation environnementale des aménagements extraite de l'étude d'enquête publique réalisée par le BCEOM, 2004.

Document 13

Projet de navigabilité du Lot dans la commune d'Albas : lettre de requête de l'association « Albas Environnement », 3 juillet 2006.

Document 14

Chaussée de Floiras, station n° 13. Enquête publique : fiche dévaluation environnementale des aménagements ; mesures envisagée pour limiter les impacts environnementaux extraits de l'étude réalisée par le BCEOM, 2004.

Document 15

Le barrage éclusé de Floiras. Enquête publique : configuration du site et projet de remise en navigation extrait de l'étude réalisée par Gaëlle Duchêne, architecte du patrimoine, 2004.

QUESTIONNAIRE

L'aménagement du Lot, une démarche de développement durable ?

Répondre aux questions suivantes

I. LA RIVIERE LOT, UNE VOIE DE COMMUNICATION IMPORTANTE MAIS DANGEREUSE ET COUTEUSE

Doc. 1 (p.9) : Quel est le tonnage total (descente et remonte réunies) depuis le commencement de l'année 1885 pour 9 mois ? Calculez la moyenne mensuelle.

Doc. 2: En quoi consistent les entretiens des abords de la rivière ? Quel est l'objectif principal ?

Doc. 3 (§ 46) : Pourquoi doit-on réaliser des travaux dans le bief d'Albas ?

Doc. 4 (p.19) : Quel est le tonnage total (descente et remonte réunies) pour l'année 1913 ? Calculez la moyenne mensuelle. Quelle est l'évolution du tonnage total des marchandises transportées entre 1885 (doc.1) et 1913 ? Qui finance l'entretien du Lot ? (p.23)

Doc. 5 : Quel sort est réservé à la rivière Lot ? Précisez la date de la décision.

Doc. 6 : L'Etat ne veut plus financer l'entretien de la rivière. Relevez 2 exemples.

Doc. 7 (§ 1.1.2.): Depuis quand des travaux de réhabilitation de la navigation sur le Lot ont été entrepris ? Quel est l'objectif principal de ce programme de remise en navigation ?

II. UNE SOURCE D'ENERGIE DURABLE EN CONSTANTE MUTATION

Doc. 8-a : Combien de mo	ulins à eau repérez-vous sur	a carte Cassini du XVIII ^e siècl	le?
□ 5	□ 10	□ + de 10	
Doc. 9 : A quoi servirait le	nouveau moulin d'Albas ?		
Doc. 10: Quel nouveau p	projet est envisagé au mouli	n en 1897? Recherchez dans	un dictionnaire

quelles sont les utilisations de ce produit ? Pourquoi en a-t-on besoin au XIX^e ?

Doc. 8-b: A Albas, à la place du moulin à eau, qu'existe-t-il aujourd'hui?

Doc. 11 : Grâce à la production hydroélectrique de la centrale au fil de l'eau de Floiras, combien de pétrole et de charbon économise-t-on ? Quel est l'intérêt de cette utilisation pour l'environnement ?

III. SUR LA VOIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE HARMONIE NECESSAIRE ENTRE TOUS LES UTILISATEURS

Doc. 12:

- Repérez l'écluse existante. Pourquoi ne peut-on plus l'utiliser ?
- La solution retenue pour la future écluse vous paraît-elle pertinente ? Justifiez à l'aide de la carte et du document 13.

Doc. 13 : Malgré l'enquête publique de 2004, une nouvelle solution fut proposée. L'association *Albas environnement* s'y oppose au nom du développement durable. Classez leurs arguments dans le tableau ci-dessous

Arguments économiques	Arguments socio-culturels
	Arguments économiques

Doc 14 & 15: Dans l'étude menée sur le bief de Floiras, relevez et classez dans le tableau les mesures envisagées, pendant et après les travaux, pour permettre un développement durable au profit de tous les usagers.

	Environnement	Economie	Social et culturel
Faune et flore			
Tourisme fluvial			
Activités aquatiques			
D (1 1 11 1 1 1			
Réhabilitation des			
ouvrages existants			
A (1.1/2.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.			
Activité industrielle			

Doc.7 (§ 1.1.1): Citez les filières touristiques majeures.

Conclusion. Rédigez un paragraphe répondant à la question suivante : comment l'exemple de l'aménagement du Lot entre à présent dans une démarche de développement durable ?

Document 1: 89 S 14 (AD 46)

Lonts - ct - Chausoéce	Rivierk	du Si	1	
Service e la Navigation du Loi				
Départements		_		
ta Lot et garonne	Joint au Compte moral	de Septem	ur bre	1885
M= on 3041	\$.1 Cia		_	
	Le Lot se divise sous le rapport de la	navigabilité e	n 2 section	rd:
	1º de Bouquies à Cahors 2º de Cahors à la Garonne			99 K
THE RENCHE		Total		256 *
7728	Le tirant d'eau normal qu'on a	s'est proposé	Ty obtenir	en contrebas
	de la retenue des barrages est d'un La section supérieure comprend	metre (1 00) 34 biefs , &	livant dea	u a elé inforsi
	à 1 Jans un Partre eun par suite	se Pensention	des travaire	puolantle
	I a 1 dans en date eur par suite	de Penicution	des travaire	puolantle
	à 1 Jans un Partre eun par suite	de Penicution	des travaire	puolantle
	I Tans in Take eur fran suite	de Penicution	des travaire	puolantle
	La section inférieure comprend	se Pensention 39 biefs Les chomay	des travaire	pudant le
	I Tans in Take eur fran suite	39 biefs . Se . chornay .	o écluses où les	puolantle
	La section inférieure comprend L'a section inférieure comprend L'a section inférieure comprend L'a section inférieure comprend L'a section d'estre eur peudants Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre a a l'étiage et au dessous, pendant	39 biefs . Se . chornay .	o écluses où les cahors.	pudant a per attent
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre a a l'étiage et au dessous, pendant De 0,00 à 0",25 De 0,25 à 0,50	39 biefs Les chornay Odioignation des Capdenac. Jours	o écluses où les out été faites. Cahors.	pudant le for attent. Observatione Villeneuve
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre à C l'étiage et au dessous, pendant De 0,00 à 0,50 De 0,50 à 0,75	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13	o écluses où les ont été faites. Cahors.	pudant le for attent. Observatione Villeneuve
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre a Chiage et au dessous, pendant De 0,00 à 0,50 De 0,55 à 0,50 De 0,95 à 1,00	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13 4	o écluses où les out été faites. Cahors.	pudant le for attent. Observatione Villeneuve
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre à Cl l'étage et au dessous, pendant De 0,25 à 0,50 De 0,55 à 0,75 De 0,75 à 1,00 De 1,00 à 1,50	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13	o écluses où les ont été faites. Cahors.	pendant le per attent observatione Villeneuve.
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre a Chiage et au dessous, pendant De 0,00 à 0,50 De 0,55 à 0,50 De 0,95 à 1,00	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13 4	o écluses où les ont été faites. Cahors.	pendant le per attent observatione Villeneuve.
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13 4	o écluses où les ont été faites. Cahors.	pendant le per attent observatione Villeneuve.
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend La section inférieure comprend Le niveau du Lot s'est tenu dans le mois de Septembre à C l'étiage et au dessous, pendant De 0,00 à 0,50 De 0,50 à 0,75 De 0,75 à 1,00 De 1,50 à 2,00 De 1,50 à 2,00 De 2,00 à 2,50	39 biefs Les chomay Odioignation des Capdenac. Jours 13 4	o écluses où les ont été faites. Cahors.	puolant le par atteint Observatione Villeneuve 7 11 7 2
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend	39 biefs Les chomay Odioignation de Capdenac. Jours 13 4 6 1	o écluses où les ont été faites. Cahors.	possible observations Villeneuve
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend	Odioignation de Capdenac. Jows 13 4 6 1 20**:13	o écluses où les out été faites. Cahors.	possible observations Villeneuve
	La section inférieure comprend La section inférieure comprend	39 biefs Les chomay Odioignation de Capdenac. Jours 13 4 6 1	o écluses où les out été faites. Cahors. 16 4 2 4 301.	pendant le por attent observatione Villeneuve 1 7 11 7 2 1 10 1 2 1 10 1 2 1 2 1 30 1 2 1 30 1 30

different 1 (suite)			
	\$	2 Chômages.	
	La reis un ministricelle re		lisi le chimage on
	188 dans toute 18 havine de la	viviere oull quellet an	yghe On a du
	leprolonger jusqu'au 1º Octob	he dans le bief d'imbour	have for ante preferten
	du 1 2 bi four permettro	Promention des Frances de	e la décivation de
	Nicole. Contessors la navigation		
			-
	of 2 . 1 2 . ex bre	Parameter Des dances	Dal chaman a été de
	Tendant le mois de y bre	, ce nombre des jours	a destre inferieure.
	y don't If dans la partie o	l g vans a	- I janed
	La navigation a élé arrêtée	par les casses	
		A	. 9
		crues parant	Jours
		ala-al	
		glaces	5/a
	11	L. MARONIE (45	Sout & inure
	or from	les travaux pens	
	La reprise de la navigati	on après le chômage	normal a en lien aux
	époques suivantes :	,	
	cycynic		
		0	D x 100 2 P
		Date indiquée.	Date réelle de la reprise.
	(Xveyton	- If Teptembre	1 y hu
	Sot-		iy
	Lot et Garonne	1ª Octobre	26 Septembre
	J		

PONTS ET CHAUSSÉES.

NAVIGATION

SERVICE de M. Considere Ingénieur en chef.

Phinere ou Sot

Longueur 256

ÉTAT MENSUEL DE LA NAVIGATION.

Mois de Septembre.

		DESCE	NTE.		REMON	TE.	1	DESCE	NTE RÉUNIES.	FLO	TTAGE.
		MBRE ateaux	TONNAGE		rene iteaux	TONNAGE		MBRE ateaux	TONNAGE	NOMBRE de	TONNAGE
	vides.	chargés.	effectif.	vides.	chargés.	effectif.	vides.	chargés.	effectif.	trains.	effectif.
	4	2	3	4	5	- 6	7	8	9	10	11
Trafic né sur la voie (2).	79	216	2402	222	78	871	30/	294	3273	,	5
(Expéditions	2	8	341	4	'7	.,	2	8	321	"	
Trafic né hors de la Arrivages	"		,,	1	1	76	,	1	76	"	
(Transit	- 4	**	-11	17		•	5	- 5	**	4	"
TOTAUX pour le mois de Leptembre.	81	224	2723	223	79	947.	304	303	3670		.,
Rappel des mois antérieurs	551	2167	30149	2019	797	17641	2/66	1.964	47790	"	١,
Totaux depuis le commencement de l'année courante	632	2391	32172	2238	876	18588	2870	3267	\$1460	"	"
Année précédente :											
Mois de Septembre	50	344	16027	202	66	1982	252	440	18009	,	2
Mois antérieurs	584	1132	37426	1387	800	22890	1968	2938	62316	2	18
TOTAUX	654	2476	55453	186	872	24872	2220	3348	8034	3	2.
Mois de 7 64	.,	120	133.4	4		1031		107	14339	,	2
1884. du 1° janv. au 30 7 lu Mois de 7 lu	2	85	22/81	"	"	6284	,	81	28861	3	20
Mois de 7 64.	3/	"	4	11	13	"	p	,,	,,,,		**
du 1er janv. au 30 7 fie.	"	"		652	4	*,	650	"	.,		,

Les observations qui paraîtraient nécessaires pour éclairer telle ou telle donnée du tableau seront inscrites au bas de la page avec un renvoi.

FORMULE E (1).

⁽¹⁾ Tableau à insérer dans le compte mensuel de navigabilité que les ingénieurs fournissent en exécution des circulaires des 12 août 1861 et 26 juin 1879.

(2) Le tonnage effectif du trafic né sur la voie (col. 3, 6 et 11) s'obtient en additionnant les totaux des chiffres soulignés des col. 21 et 22 du registre C et des colonnes 17 et 18 du registre D, ces totaux étant relevés pour tous les bureaux de déclaration de la voie considérée.

(3) Le tonnage effectif du trafic né hors de la voie (col. 3, 6 et 11) est la somme des totaux des colonnes 23 et 24 du registre C et des colonnes 19 et 20 du registre D, ces totaux n'étant relevés que pour les bureaux d'entrée et d'embranchements.

CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE		\$ 1.	Erava	aux			
		3.4	. Cawa	avac.			
	Era	vaux de	grosses 1	réparation	78.		
	0	nea	w/				
	On a fr.	sur ress	ouris ex	etraoni	maires.	/	
	L'	Uld Craw	aun se	Conclisation	on du bief a	Royalsingine.	el
		construction	n delay	Lastie so	apéniere de la	Invaction de	
	nicole						
	*						
	§. <i>5</i>	_ Lrio	e du f	rel.			
		_ Lio		0		11	
Les rensaignements conv	\$.5 cernant. le peix du feet, penda			0	sonL portés au ta	bleau ci aprés:	
	cernank le prix du frek penda	ant le mois	De 7	Gre .			
Les renseignements con Tature des marchandisco kanopoites			De 7	Gre .		bleau ci après:	
Tature des marchandiscs transportes	cernant le peix du feet penda Soints de départ	ant le mois Distance	De 7	Gre pour tonne			
Nature des	Soints de départ et d'arrivée.	Distance parcourue.	Trix du freel. pour le parcours entier	gree tonne par Kilomètre	Obser	vations.	dyaluis
Kature des marchandisco hanopoiles Descerte Ybowla	cernant le peix du feet penda Soints de départ	Distance parcourue.	Trix du freel. pour le parcours entier	gree tonne par Kilomètre		vations.	dys knis
Tature des marchandises hansportes Descente Howle Remorte	Soints de départe et d'arrivée.	Odistánce preseousue.	Trix du ftel. pone le parcours entier. Z + 71	Gre poer tourse Kilomètre 0, 7 (2)	Obser	vations.	
Kature des marchandisco hanopoiles Descerte Ybowla	Soints de départ et d'arrivée.	Distance parcourue.	Trix du freel. pour le parcours entier	Gre poer tourse Kilomètre 0, 7 (2)	Obser	vations.	
Tature des marchandises hansportes Descente Howle Remorte	Soints de départe et d'arrivée.	Odistánce preseousue.	Trix du ftel. pone le parcours entier. Z + 71	Gre poer tourse Kilomètre	Obser	vations.	
Tature des marchandises hansportes Descente Howle Remorte	Soints de départe et d'arrivée.	Odistánce preseousue.	Trix du ftel. pone le parcours entier. Z + 71	Gre poer tourse Kilomètre	Obser	vations.	
Tature des marchandises hansportes Descente Howle Remorte	Soints de départe et d'arrivée.	Odistánce preseousue.	Trix du ftel. pone le parcours entier. Z + 71	Gre poer tourse Kilomètre	Obser	vations.	
Tature des marchandises hansportes Descente Howle Remorte	Sointo de diparte et Varriore. Sanches - Cahors Bondeaux Villereure	Odistánce preseousue.	Trix on free. Prix on free. Pont le processor entier 7 + 7f	Gre pac tonne pac Kilometre (a) (a) (b) (c) (d)	Obser	vation 6.	a,



ORDONNANCE

DE MONSEIGNEUR L'INTENDANT DE LA GÉNÉRALITÉ DE MONTAUBAN,

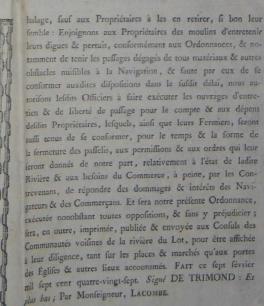
Concernant l'entretien des Digues, Chaussées & Pertuis des Moulins, & la réparation des chemins de halage de la rivière du Lot.

Du 7 Février 1787.

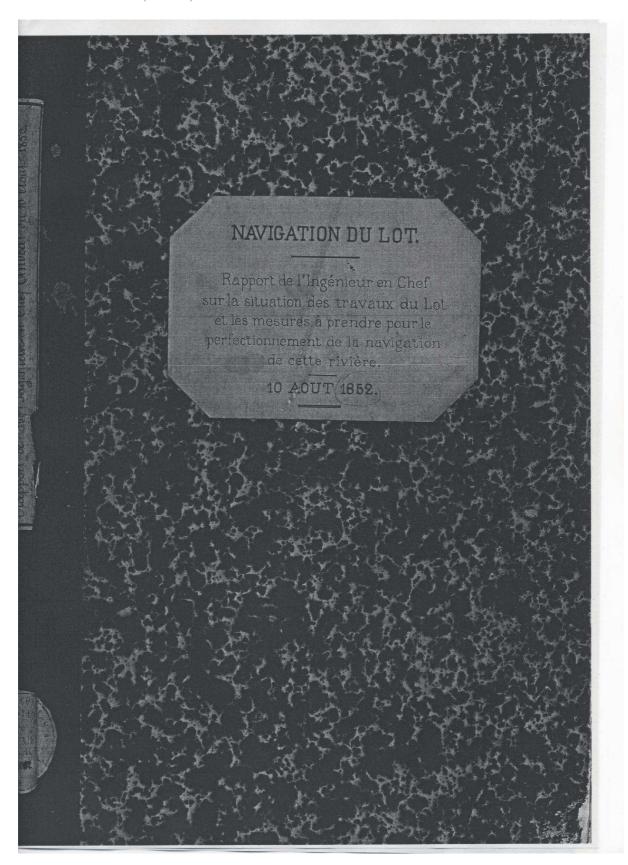
DANIEL-VICTOR DE TRIMOND, Chevalier, Conseiller du Roi en ses Conseils, Maître des Requêtes ordinaire de son Hôtel, Intendant de Justice, Police & Finances en la généralisé de Montauban.

U les Requêtes à Nous présentées par les Matelots fréquentant la rivière du Lot, contenant que la Navigation éprouve sur ladite Rivière des obstacles, tantôt au sujet des chemins de halage, la plupart étant obstrués par la grande quantité d'arbres dont ils sont couverts, & rendus impraticables par l'usurpation des Riverains, tantôt dans le lit de cette Rivière où ils courent les plus grands dangers par le défaut d'entretien des digues & passelles des moulins & par la manière dont on ferme les passegs; à quoi étant nécessaire de pourvoir. Vu sur ce le rapport du sieur Sganzin, Syndic de la Navigation, l'avis du sieur Cevet, Visiteur général des Rivières flottables & navigables de cette Généralité, ensemble les Règlemens du Conseil pour la police de la Navigation.

NOUS INTENDANT SUSDIT, ordonnons que les arbres qui gènent la Navigation du Lot, fur le chemin de halage actuellement établi, feront recepés à deux pieds au dessus de terre, sur dix pieds de largeur dudit chemin, à prendre du bord franc de ladite Rivière; à quoi il sera procédé par les Propriétaires-Riverains, chacun en droit soi, dans le mois après la publication de notre présente Ordonnance, passé lequel délai permettons aux Officiers de la Navigation d'y mettre des Ouvriers aux srais des Contrevenans; & seront en ce cas, les arbres à abattre, déposés sur les sonds voisins & au de là du chemin de



A MONTAUBAN, de l'Imprimerie de VINCENT TEULIERES, Imprimeur du Roi & de l'Intendance. 1787.



Tes travaux Verestification Vulit sont evalue 10,000 frances 42: Brief et barrage edus du Bourret - Chite 1"95. Pédin al très bonne et fonctionne bien. Le Carrage aime que nous venons Deteroir doil dre a house De 0.50 enviroz; or cette operation n'est pas compatible avec von stat actuel, il a un reveloppement trop court et comme il a été contre en macoomerie avec mur de chiete vertical, le choe Des caux a assez nrofondiment le rocher qui le supporte et l'on provoquerait la Destruction cortaine de cet ouvrage di on le rehaufsait conspiendre aucune précautes. Taples vimple et la plus oure consisters à renforcer le mus Exchite rar un glacif en gros blogs incline à quotre ou cing de Case pour un De hauteur qui attenuera suffisamment le choe De l'en sur ce fond d'ailleurs tres résistant, rour qu'il n'y ait rien à craim Ta consolidation et Cerchautsement du barrage du Bourret 43°. Diel et dérivation de Trurech avec deux écluses de 2°00 de Onite chacum. Te bief est très bon; la vériration est excellente. Ru à faire sur ce 44. Bief et barrage écluse de c. Mare chute 2000. Le bies De as "Mare a partout Delaprofondeur. Fielen est bienplace et n'a gu'un défaut, c'est que la vaillie en rivière est trop forte. Elle ayit sam le bif Daval comme pourrait le faire un épi et elle aprovague un atternisement comidérable que er gine l'aces. On fira Eisparaitre cet obstacle en contruisant une nouvelle berge dans la Virection mine Du bajoyor. Cet travail est évalue 15,000 frances 46. Brief N' derivation d'alleas - chure 20060 - Le bief 8' blbas a nivelé et il y a sur toute l'élendue de con trajet une profondeur Commerable. Mais l'écluse, ainsi que je l'ai fait remarquer, Debouch en une portion ou cour d'eau dont letit a une larger et une forme anormaly f et où touy les obstacles sont accumuly Hya

It ya 0 00 de pente à l'origine du bief inférieur, et par ouite un rapide et un maigre que de nombreusy dents berocher wendent fort Dangereux et la Direction de l'écluse content les batraire non Dans la mais sur un allerrissement passe à l'état de base plainer et livre à Cutture . (Copassage ; je repile une expression précédemment employée), est un obstaile du ser ordre et comparable aux plus maurasig endrois B. Fox superiour; il doit dam tout étal de course être améliore). On pourrait opener dans Deux oystings: ou bien rectifier le let et relever le barrage inférieur pour detruire la pente et créer le tirant Years; mais cette operation sexuit Dispendieuse et il faidrail en allestice le résultat pendant assez long-temps oubien établir une Dérivation que tourne cette partie desorganisse de la reviere; et c'est du reste la volution que l'état Des lieux indique). La Dérivation aurait sonpoint de Départ, Dain le best supérieur un peu en amont du mouliz sur le roenie, et elle Déboucherait ensuite, après avoir traverse l'atterrissement ou pied Te la haute plaine et parenere 500 " de longueur en un point du bief inférieur qu'atteint complètement la retenue du barrage vuivant et q une profondeur De plus de 2.00. Ca projet sont les études sont bien avances parout valisfaire dam loutes desparties; il n'exigera por une Dépense De plus de 150,000 frame by: Prief et barrage-ichise de Castelfrane-chile 2713. - Depuis le pied l'écluse à constraire pour la Descente en rivière) de la Dérivation servedente, jusqu'à l'écline de Castelfranc le bief est profond et ce dernier Ourrage & art fonetione bein. 48. Bief et barrage écluse de Ploiras chite 2.51: 49. Bief et barrage-echise d'Escambous, chite, 2000. La vortie sel écluse de Oastelfranc dam le bief & Cocambous est tres mauvaise Papente laise sam ce bief est de 60 centimetres qui ve repartissent sur un longueur to 400 à 500 metry pau plus, et de la risulte un rapide et un maigre dont le veuil est d'autant plus ileve que la largen Dalit

Transcription du document 3

La situation des travaux du Lot et les mesures à prendre pour le perfectionnement de la navigation de cette rivière : rapport de l'Ingénieur en Chef, 10 août 1852

Les travaux de rectification du lit sont évalués à 46 000 francs.

42^e : Bief et barrage-éclusé du Bourrut. Chûte 1 m 95. L'écluse est très bonne et fonctionne bien.

Le barrage ainsi que nous venons de le voir doit être rehaussé de 0 m 50 environ ; or cette opération n'est pas compatible avec son état actuel, il a un développement trop court et comme il a été construit en maçonnerie avec mur de chûte vertical, le choc des eaux a excavé assez profondément le rocher qui le supporte et l'on provoquerait la destruction certaine de cet ouvrage si on le rehaussait sans prendre aucune précaution.

La plus simple et la plus sûre consistera à renforcer le mur de chûte par un glacis en gros bloc incliné à quatre ou cinq de base pour un de hauteur qui atténuera suffisamment le choc de l'eau sur ce fond d'ailleurs très résistant, pour qu'il n'y ait rien à craindre.

La consolidation et le réhaussement du barrage du Bourrut coûteront ici : 20 000 francs.

- 43^e: Bief et dérivation de Luzech avec deux écluses de 2 m. de chûte chacune. Le bief est très bon ; la dérivation est excellente. Rien à faire sur ce point.
- 44^e: Bief et barrage-éclusé de S^t Marc. Chûte 2 m. Le bief de S^t Marc a partout de la profondeur. L'écluse est bien placée et n'a qu'un défaut, c'est que la saillie en rivière est trop forte. Elle agit dans le bief d'aval comme pourrait le faire un épi et elle a provoqué un atterrissement considérable qui en gêne l'accès. On fera disparaître cet obstacle en construisant une nouvelle berge dans la direction même du bajoyer.

Ce travail est évalué à 15 000 francs.

- 46^e: Bief et dérivation d'Albas. Chûte 2 m. 60. Le bief d'Albas est nivelé et il y a sur toute l'étendue de son trajet une profondeur considérable. Mais l'écluse, ainsi que je l'ai fait remarquer, débouche en une portion du cours d'eau dont le lit a une largeur et une forme anormales et où tous les obstacles y sont accumulés.
- Il y a 0 m. 60 de pente à l'origine du bief inférieur et par suite un rapide et un maigre que de nombreuses dents de rocher rendent fort dangereux et la direction de l'écluse conduit les bateaux non dans la passe mais sur un atterrissement passé à l'état de basse plaine et livré à la culture.
- Ce passage, je répéte une expression précédemment employée, est un obstacle de 1^{er} ordre et comparable aux plus mauvais endroits du Lot supérieur ; il doit dans tout état de cause être amélioré.

On pourrait opérer dans deux systèmes ou bien rectifier le lit et relever le barrage inférieur pour détruire la pente et créer le tirant d'eau ; mais cette opération serait dispendieuse et il faudrait en attendre le résultat pendant assez longtemps ou bien établir une dérivation qui tourne cette partie désorganisée de la rivière ; et c'est du reste la solution que l'état des lieux indique.

La dérivation aurait son point de départ dans le bief supérieur un peu en amont sur le roc nu, et elle déboucherait ensuite, après avoir traversée l'atterrissement au pied de la haute plaine et parcourue 500 m. de longueur en un point du bief inférieur qui atteint complétement la retenue du barrage suivant et qui a une profondeur de plus de 2 m.

Ce projet dont les études sont bien avancées paraît satisfaire dans toutes ses parties ; il n'exigera pas une dépense de plus de 150 000 francs.

- 47^e: Bief et barrage-éclusé de Castelfranc. Chûte 2 m. 13. Depuis le pied de l'écluse à construire pour la descente en rivière de la dérivation précédente, jusqu'à l'écluse de Castelfranc le bief est profond et ce dernier ouvrage d'art fonctionne bien.
 - 48^e: Bief et barrage-éclusé de Floiras. Chûte 2 m. 51.
- 49^e: Bief et barrage-éclusé d'Escambous. Chûte 2 m. La sortie de l'écluse de Castelfranc dans le bief de Floiras est très mauvaise. La pente laissée dans ce bief est de 60 centimètres qui se répartissent sur une longueur de 400 à 500 mètres au plus, et de là résulte un rapide et un maigre dont le seuil est d'autant plus élevé que la largeur du lit [...]

Document 4:89 S 7 (AD 46)

Ingénieur en chef Bue des Cadourques, n° 1 bis

N° d'ordre du registre

DEPARTEMENT

d du Lot

SERVICE

Dela Mangation Bu Lot

M. DOU

A Cahors, le Juillet 1914

CONSEIL GENERAL. PRÉFECTURE

PRÉFECTURE MY LOT

Deuxième session de 1914.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

DE LA NAVIGATION DU LOT ET DU SERVICE HYDROMETRIQUE DU BASSIN

Le Lot prend sa source un peu en amont de Blaymard, dans les montagnes de la Lozère; il coule sensiblement de l'Est à l'Ouest et se jette dans la Garonne, à Nicole, après un parcours fort sinueux d'environ 500 km.

Il est navigable entre Bouquiès et la Garonne, soit sur une longueur de 256 km.

Son developpement, dans le département du Lot, est de 127 km et comprend 39 barrages éclusés.

TIRANT D'EAU.

Le tirant d'eau, en contrebas de la retenue des barrages, est de l m. dans toute la traversée du département; sauf dans le bief d'Arcambal où il n'est que de 0 m 70 environ à l'époque de l'étiage.

CRUES.

Il s'est produit, en 1913, 12 crues, dont 2 seulement méritent d'être signalées. Leurs hauteurs maxima, au-dessus de l'étiage, aux stations de Capdenac, Figeac (Célé), et Cahors sont indiquées au tableau ci-après:

* Date des crues.	MAXIMA OBSERVES AU-DESSUS DE L'ETIAGE.				
Date des Crues.	Capdenac	Figeac (Célé)	Cahors		
16-17-18 Mai	3.47	1.28	3.00		
3-4 Juin	4.63	0.15	3.49		

Ces crues, comparées aux grandes inondations constatées jusqu'à ce jour ont été peu importantes; seule celle de Juin, produite par de grands orages survenus dans la vallée de la Truyère, a atteint une assez forte hauteur dans la partie moyenne du bassin. Elles n'ont d'ailleurs occasionné aucun dégât appréciable aux ouvrages de navigation ni aucun éboulement des berges.

TENUE DES EAUX.
++++
Le niveau des eaux s'est tenu, en 1913:

	Capdenac	Figeac (Célé)	Cahors
A l'étiage et au-des- sous pendant	6	124	16
De 0 à 0.25 au-dessus de l'étiage pendant	12	147	83
De 0.25 à 0.50	57	55	106
De 0.50 à 1.00	150	-39	105
De 1.00 à 2.00	129		47
De 2.00 à 3.00	9		5
De 3.00 à 4.00	1	п	
De 4.00 à 5.00	1		
Au-dessus de 5.00	n .	п	"
Totaux	365 j.	365 j.	(1) 362 j.

L'écluse de Coty (capors) ayant été ouverte de bout en care 2 u 19 au 21 Juillet on n'à su prendre les cotes de hauteur

Document 4 (suite)

Les eaux du Lot et du Célé ont éprouvé des variations de niveau assez importantes en Mai, Juin et Octobre et moyennement fortes en Janvier, avril et novembre; elles se sont tenues voisines de l'étiage pendant le restant de l'année.

Les basses eaux, dont le minimum a été relevé en juillet, ont eu lieu, sans interruption, du 5 juin au 23 octobre.

METEOROLOGIE.

Les résultats des observations pluviométriques faites à Cahors et à Figeac, pendant l'année 1918, sont données dans le tableau ci-après:

	CA	HORS	FIG	EAU
Mois de	Nombre de jours de pluie	Hauteur de pluie en m/m	Nombre de jours de pluie	Hauteur de pluie en m/m.
Janvier	17 j.	84 m/m 5	13 j.	114 m/m
février	5	14 -	5	23 -
mars	9	35 -	10	48 -
avril	14	132 - 3	14	138 -
mai	14	114 - 5	14	155 -
juin	6	16 - 8	6	26 -
tuillet	9	40 - 3	10	51 -
août	12	85 - 2	9	58 -
septembre	13	118 - 5	10	104 -
octmobre	9	131 - 7	10	138 -
novembre	19	101 - 8	13	107 -
décembre	12	58 -	8	64 -
Totaux	139 j	926 m/m 5	122 j	1026 m/m
Moyenne des 10 années précédentes	130 j	797 m/m 7	109 j	902 m/m 2

La quantité de pluie recueillie en 1913 est supérieure à la moyenne des 10 années précédentes d'environ 19 % à Cahors et de 14 % à Figeac.

Le mois le plus humide a été celui d'Avril à Cahors et de Mai à Figeac et le plus sec celui de Février à ces deux stations.

Il a été relevé en 1913 des chutes de neige en décembre à Cahors et à Figeac en février et décembre.

De fortes averses ont été observées à Figeac les 21 et 22 octobre, et à Cahors le 21 octobre; elles ont donné à la 1^{re} station 45 m/m d'eau en 15 heures 30¹, et à la seconde 45 m/m en 14 heures.

La température moyenne annuelle, à midi, a été de 15°4 à Cahors et de 15° à Figeac. La moyenne de la période décennale antérieure est de 14°8 à la 1^{re} de ces stations et de 15°9 à la seconde.

La plus basse température, à midi, a été de 0° à Cahors, le 31 décembre et à Figeac de - 2° les 36 et 31 décembre.

La plus élevée a été de + 28°5 à Cahors les 29 juillet et 28 août et à Figeac de + 29° les 28 août.

La pression barométrique, à midi, a été de 765 m/m 6 à Cahors et de 763 m/m 3 à Figeac. Les pressions extrêmes constatées à la même heure ont été: à Cahors de 780 m/m les 9-10 mars et de 752 m/m les 28-29 octobre; à Figeac de 778 m/m les 9-10 mars et de 750 m/m les 6-7 avril.

Les vents ont soufflé:

	Cahors	Figeac
Du Nord pendant	54 j.	13 j.
Nord-Est	16	8
Est	2	20
Sud-Est	11	84
à reporter	83 j.	I25 j

	Cahors	Figeac
Reports	83 j.	125 j.
Du Nord-Ouest, pendant	130	56
Ouest	73	94
Sud-Ouest	72	69
Sud	7	21
Totaux	365 j	365 j

FREQUENTATION ET MOUVEMENT.

Nous donnons, dans le tableau suivant, le résumé du mouvement de la navigation du Lot, dans la traversée du département, en 1915, pour ce qui concerne le tonnage effectif et le nombre de bateaux chargés qui ont circulé sur cette partie de rivière.

	DESCENTE		REMONTE		DESCENTE ET REMONT	
	Nombre de bateaux chargés trains ou hateaux	Tonnage effectif	Nombre de bateaux chargés trains ou rateaux	Tonnage effectif.	Nombre de bateaux chargés trains ou radeaux	Tonnage
rafis ne intérieur sur la	57 b	3.510 t		"	57 b	3.510 ^t
voie. (Expédi- tions	n	н			11	11
rafic ne Arrivages	Ħ				**	11
voie. Transit		"	H	ti	11	n
Totaux en 1918	57 b	3.510 t	11	. 11	57 b	3.510 t
Année précédente	66	3.775	н	н "	66	3.775
Différence en/1912	9	865	11	н	9	265
faveur de : \1913		89	11	н	. 17	

Le tonnage total des marchandises transportées en 1918

est inférieur de 8 % environ à celui de 1912.

Cette différence de trafic provient principalement de la diminution des transports des minerais de fer de Girard.

Le trafic desservi par la voie du Lot, comprise dans le département, se compose généralement de minerais de fer de matériaux de construction et de bois de service.

PÊCHE.

La partie de rivière comprise dans le département du Lot est divisée en 33 cantonnements. Les baux concernant tous ces cantonnements ont expiré le 31 décembre 1911 31 d'entre d'eux ont été réamodiés pour une période de 3 ans, à partir du ler janvier 1912 et pour lesquels le montant du fermage annuel s'élève à 2.206 frs.

En ce qui concerne les 2 lots restants (18° et 22^{bis}) ils ont été attribués, par décision ministérielle du 9 octobre 1911, aux Sociétés des Pêcheurs à la ligne de Cahors et de Luzech, moyennant le payement annuel de 250^f.

Les dits baux de pêche n'ont été réamodiés que pour 3 ans, afin de faire con Incider leur échéance avec celle du décret ci-dessous indiqué portant fixation des réserves.

Les réserves où la pêche est complétement interdite en tout temps, par application des articles 1 et 2 de la loi du 31 mai 1865, ont été fixées par décret du 27 décembre 1910 pour une période de 4 ans, à partir du 1^{er} janvier 1911.

Elles comprenment:

l°- Des longueurs de 30 m à l'amont et 30 m à l'aval de chaque barrage, sauf pour ceux de Coty, St-Georges et Valentré où il n'existe pas de réserve spéciale.

2°- La partie de rivière comprise entre la digue de

Vers et la berge de rive droite.

Il va être adressé prochainement des propositions en vue de leur réamodiation pour une nouvelle période de 5 ans partant du 1^{er} janvier 1915.

PISCICULTURE.

M. le Ministre des Travaus Publics a autorisé en 1893 un prélèvement annuel sur les crédits d'entretien de la rivière du Lot, d'une somme de 400 frs pour être affectée à des opérations d'empoissonnement de ce cours d'eau. A ce crédit vient s'éjouter une subvention de 300 frs que le Conseil Général a mise à notre disposition pour des essais de même nature.

En 1913, l'établissement de pisciculture que le setvice possède à Cahors, a immergé sur divers points de la Rivière du Lot et de ses affluents, environ 8000 alevins de truite saumonée 20.000 alevins de gardons nouveau-nés.

Il a été immergé, en outre, 7000 alevins de truite saumonée sur divers cours d'eau non affluents du Lot.

Les ensemencements effectués les années précédentes ont donné des résultats très satisfaisants, particulièrement en ce qui concerne la perche et la brême qu'on pêche actuellement assez abondamment dans certains biefs.

Parmi les espèces de poissons que renferme le Lot, une des plus appréciées est la carpe. On favorise sa multiplication en exerçant une surveillance très active sur les frayères naturellement et en établissant des frayères artificielles. Il est recommandé aux agents du service de récolter des ceufs de ce poisson à l'époque du frai et de les conserver dans des récipients fermés jusqu'à l'éclosion, de façan à les protéger contre la voracité des autres espèces.

BACS.

Le fermage des vacs compris dans le département du Lot a été renouvelé pour une période de 9 années à partir du 1er janvier 1911. Le nombre de ces passages d'eau était de 12.

Les adjudications auxquelles il a été procédé n'ont donné de résultat que pour 2 passages d'eau seulement; 6 autres ont fait l'objet d'actes d'abonnement par voie de soumissions directes.

Les 4 autres, ceux du Mas de Doucet, Masséries, Anglars et Montbrun, n'ont pas trouvé preneur.

En ce qui concerne les 3 premiers, avant de provoquer leur suppression, nous avons proposé, par rapports des 15 avril, 22 mai et 27 juin 1911 à Monsieur le Préfet de vouloir bien inviter les Conseils municipaux intéressés à faire connaître s'ils consentiraient à se charger de leur exploitation. Il a été statué depuis lors sur cette affaire et la suppression des dits passages d'eau a été prononcée par décisions ministérielles des 16 décembre 1911 et 11 septembre 1912.

Quant à celui de Montbrun, il ne sera statué que lorsqu'une décision aura été prise en ce qui concerne l'établissement de cales d'abordage accessibles aux voitures, ainsi que le demande le Conseil Municipal de la commune de Montbrun.

USINES.

Aucune affaire d'usine n'est actuellement à l'instruction.

TRAVAUX D'ENTRETIEN.

1°- Travaux exécutés en 1913.

Les principaux travaux exécutés sont les suivants:

Reconstruction de vantaux aux écluses de St-Martin-Reparation des portes d'éluse de Gamilie de l'Arque Labéraudie et Escambous. Réparation des barrages d'Arcambal, Coty, Planioles, Vers, Mercuès, Cessac, Luzech, St-Marc, Albas, Valentré, Orgueil, Fossat et Grimard. Dragages dans les dérivations de St-Martin-Labouval, Ganil, Larnagol, Cajarc, St-Cirq-Lapopie, Crégols, et Cénevières. Réparation du chemin de halage dans les biefs de Crégols et de St-Cirq. Réparation de la maison éclusière et du magasin de Cajarc et élagage des berges.

2°- Travaux projetés en 1914.

Le crédit ouvert en 1914 s'élève à	51.000 frs
La sous-répartition de ce crédit est la suiv	rante:
Retenue de garantie	4.062.17
Travaux à l'entreprise	28.883. "
Travaux en régie	7.191. "
Cantonniers	8.626. m
Dépenses diverses et réserve	2.237.85
Total pareil	51.000 ^f 00

La longueur de voie navigable étant de 127 km l'allocation par mètre linéaire correspond à 0 fr 401. La portion de ce crédit qui est affectée aux travaux proprement dits, s'élève à 40.136.17.

Cette somme est dépensée 5/6 environ par voie d'entreprise 1/6 en régie.

Les travaux confiés aux entrepreneurs forment 4 lots qui ont été adjugés le 19 janvier 1911 pour 5 années, de 1911 à 1915, inclus.

Le programme des travaux à entreprendre dans le courant de cette campagne est le suivant:

Reconstruction de vantaux aux écluses de Crégols et de Meymes.- Réparation de portes d'écluses.- Dragages dans les dérivations de Cénevières, St-Martin, St-Cirq-Lapopie et Ganil.- Réparation des barrages de Planiole, St-Géry, Arcambal, Lacombe, Coty, Valentré, Mercuès, Douelle, Bourrut, Castelfranc, Albas, Meymes et Grimard.- Rechargement de la risberme du barrage de Crégols.- Défense du chemin de halage.- Entretien de magasins et maisons éclusières.- Dagages des berges.

TRAVAUX NEUFS ET DE GROSSES REPARATIONS.

Néant.

L'Ingénieur en Chef.

Con

Carret

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

de la République Française

Nº I du Ier Janvier 1927.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des
Finances et du Ministre des Travaux Publics,
Vu l'article Ier de la loi du 3 août 1926;
Vu la loi du 8 avril 1898 sur le régime des eaux;
Vu l'article 128 de la loi de finances du 8 avril 1910
Vu l'avis du Conseil supérieur des Travaux Publics en
date du 24 Novembre 1926,

Décrète:

ARTICLE ler. - Sont rayés de la nomenclature des voies d'eaux navigables ou flottables, mais maintenus dans le domaine public, les rivières, canaux et portions de rivières énumérés au tableau joint au présent décret.

ARTICLE 2.- Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres dans un délai de trois mois.

ARTICLE Z.- Le Président du Conseil, Ministre des Finances, et le Ministre des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au journal officiel de la République française et inséré au Bulletin des lois.

> Fait à PARIS, le 28 décembre 1926. GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République
Le Président du Conseil, Le Ministre des travaux
ministre des finances, publics,
RAYMOND POINCARE. ANDRE TARDIEU.

Tableau des rivières et canaux rayés de la nomenclature des voies d'eau navigables ou flottables, mais sans distraction du domaine public.

I	Rivières et canaux dis- !traits de la nomenclature ! des voies navigables ou flottables.	! Limites entre les- ! quelles l'opération ! est effectuée
Garonne	Lot navigable	.Ide l'origine au conflu-
	Dordogne flottable	!ent avec la Garonne !de l'origine à Meyronne !de Bergerac inclus.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

PARIS, le 28 décembre 1926.

Le Ministre des Travaux Publics

ANDRE TARDIEU.

Pour extrait conforme:
1'Inamiau en Chef,

Document 6: 89 S 17 (AD 46)



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

TRAVAUX PUBLICS

Paris, le - 3 MAI 1928

102

DIRECTION
des
VOIES NAVIGABLES

28 Bureau

-\$-

Le MINISTRE

à Monsieur le PREFET du LOT.

· Lieraniza - Charaga on fine 12 20

Gios glams (This.

L O T

Rivière du L O T

Déclassement

Voeu émis par le Conseil Général du L O T

-8-

N.N.2B.1278

Magyular cortain dimension

Many in corporate.

Dans sa séance du 2 Mai 1927, le Conseil Général du Lot a émis le voeu " que l'Etat continue comme pré" cédemment à maintenir en bon état les barrages, perrés
" et digues de la rivière du Lot, afin d'éviter les ré" clamations des usiniers et propriétaires riverains, et
" surtout pour la conservation des chutes en vue de l'u" tilisation éventuelle des forces hydrauliques du
" Lot ".

Après avoir consulté le Conseil Général des Ponts et Chaussées et conformément à son avis, je vous prie de faire connaître au Conseil Général de votre département :

- a) que l'Etat n'exécutera plus sur la rivière du Lot aucun travail d'entretien ou d'amélioration, et aucune manoeuvre d'ouvrages ayant pour objet le maintien de la navigation;
- b) que l'entretien des ponts et passerelles ouverts à la circulation publique continuera à être assuré par les services qui en étaient chargés, à moins
 que des accords ultérieurs éventuels viennent apporter
 des modifications aux situations existantes;
- c) que, en ce qui concerne les digues, épis et perrés, il sera procédé à un examen spécial de la

question de leur suppression ou de leur entretien, avec ou sans participation des particuliers ou collectivités intéreseés à leur conservation;

d) enfin, qu'en ce qui touche les barrages actuellement utilisés pour la création de l'énergie, les usiniers pourront être autorisés à les maintenir sous certaines conditions. La conservation des autres barrages devra faire l'objet d'une étude tenant compte de l'éventualité de l'aménagement des chutes disponibles.

En outre, j'invite l'Ingénieur en Chef chargé du service de la Navigation du Lot :

- a) à rappeler aux intéressés, mariniers et riverains, que l'Etat n'exécutera plus sur la rivière du Lot aucun travail d'entretien ou d'amélioration, et aucune manoeuvre d'ouvrages ayant pour objet le maintien de la navigation;
- b) à rechercher parmi les ouvrages, digues, épis, perrés, etc..., construits par l'Etat pour l'aménagement de la
 rivière, ceux dont la conservation intéresse des particuliers
 ou des collectivités, et ceux dont le défaut d'entretien serait de nature, compte tenu des conditions naturelles d'écoulement des eaux et des risques qu'elles comportent pour les
 propriétés riveraines, à causer des dommages engageant la
 responsabilité de l'Etat; et, la liste de ces ouvrages une
 fois dressée, à formuler des propositions dans le but de décharger l'Etat de tout ou partie des frais d'entretien qui
 lui incombent actuellement, étant entendu que, pour ceux de
 ces ouvrages dont l'existence intéresse un groupe de propriétaires, la constitution d'associations syndicales libres ou
 autorisées serait particulièrement recommandable;
- c) à examiner, pour les 9 barrages (desservant 14 usines) entièrement entretenus par 1 Etat :
 - si, et en vertu de quels anciens textes, l'Etat a con-

tracté des obligations vis-à-vis des usiniers relativement à l'entretien des barrages;

- e si ces obligations ne peuvent être réduites dans une certaine mesure, du fait de la disparition des besoins de la navigation;
- si, enfin, et à quelles conditions l'entretien des ouvrages pourrait être mis à la charge des usiniers intéressés;
- d) à ouvrir le plus tôt possible une instruction en ce qui concerne les 25 barrages (desservant 35 usines) pour lesquels les dépenses d'entretien sont réparties par décret entre l'Etat et les usiniers, en vue d'une modification des règlements relatifs aux dits barrages, ayant pour objet la suppression dans les dits règlements de la participation de l'Btat;
- e) à présenter des projets de fermeture des sas des écluses dans les conditions les plus économiques, en tenant compte, d'une part, du rôle que ces ouvrages peuvent jouer, le cas échéant, pour l'évacuation partielle des eaux de la rivière, et, d'autre part, de la nécessité de ne pas rendre impossible le rétablissement éventuel de la navigation par l'adoption, pour la fermeture des écluses, de dispositifs dont l'enlèvement ultérieur serait trop difficile ou trop coûteux;
- f) à étudier, en accord avec le service des Forces Hydrauliques, l'aménagement de la rivière au point de vue de
 son utilisation pour la production de l'énergie hydro-électrique, compte tenu de la suppression de la navigation, en
 vue de déterminer si la conservation des 33 barrages actuellement sans emploi présente ou non un intérêt pour cet aménagement éventuel:
- g) à étudier la possibilité de remettre aux services de Voirie intéressés les ponts et passerelles ouverts à la cir-

culation publique et actuellement entretenus par l'Administration des Travaux Publics, de manière à décharger l'Etat de leur entretien dans l'avenir;

- h) à préparer, en accord avec le service des Domaines, la location des maisons éclusières;
- i) à préparer enfin la remise aux Domaines, aux fins d'alienation, du matériel et des matériaux devenus sans emploi, après avoir toutefois consulté les services pour les quels ce matériel ou ces matériaux peuvent présenter de l'intérêt.

Pour l'application des alinéas b), c), d), la question de savoir si les ouvrages seront remis aux intéressés après déclassement ou seront conservés comme propriété de l'Etat fera l'objet d'un examen spécial. Dans le cas de la remise, celle-ci devra être subordonnée à des conditions du même ordre que celles qui auraient été imposées si l'exécution des installations devait être faite par les intéressés par voie d'autorisation ou par voie de concession, suivant les cas.

J'adresse directement copie de la présente dépêche à M. l'Ingénieur en Chef ALBOUY.

POUR LE MINISTRE ET PAR AUTORISATION

Lo Conseiller d'Élat

Direct or des Voies Movigebles
et des Ports Maritimes

1. NOTICE EXPLICATIVE

1.1. LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT ET L'OBJET DE L'OPERATION SOUMISE À LA PRESENTE ENQUETE

1.1.1. LE PROGRAMME CADRE

Le programme interrégional d'aménagement de la vallée du Lot 2000-2006 poursuit deux objectifs principaux :

- Faciliter l'émergence d'une nouvelle destination touristique.
- Préserver la qualité de l'environnement et répondre aux principaux enjeux environnementaux.

L'Entente Interdépartementale du Bassin du Lot a décidé, pour atteindre ces deux objectifs, de mettre en œuvre une démarche intégrée au niveau territorial en développant une véritable stratégie interrégionale.

Le programme qui sera mis en œuvre s'articulera autour des fillères touristiques majeures suivantes :

- Navigation fluviale et activités d'eaux vives (canoë-kayak, raft)
- Randonnée (pédestre, équestre, cycliste)
- Baignade et pêche
- Tourisme de remise en forme
- Tourisme culturel, patrimoine

Les moyens financiers du programme 2000-2006 s'élèvent à **168 M**€ dont 119 M€ prévus dans la première tranche de la convention interrégionale d'application du programme Vallée du Lot.

Le programme cadre s'est déjà concrétisé ces demières années par un certain nombre d'actions en faveur du désenclavement routier, et de promotion des modes de transport « verts », comme le **projet de la Véloroute de la vallée du Lot**. L'itinéraire est actuellement en cours de définition.

En cohérence avec le programme cadre, l'Entente Interdépartementale mène actuellement une réflexion sur quatre schémas :

- Schéma directeur cyclotourisme . Le tracé de la véloroute vallée du lot a été étudié par l'Entente vallée du Lot
- Schéma Directeur Piscicole pour le Lot et ses affluents : l'idée de ce schéma est de promouvoir un produit " pêche " sur le bassin versant du Lot.
- Schéma directeur de Canoë-kayak, réalisé par l'Association pour le Développement de la Vallée du Lot.
- Schéma de Randonnée.

1.1.2. LE PROGRAMME DE REMISE EN NAVIGATION

Le tourisme fluvial sur le Lot et ses affluents constitue un des objectifs majeurs de la politique de développement économique impulsée conjointement par les cinq départements concernés par le bassin versant du Lot. Cette politique, qui s'est traduite par d'importantes réalisations depuis 1990, doit se poursuivre par la réhabilitation ou la construction de biefs et d'écluses nouvelles dont certains sont en voie d'achèvement.

Afin de répondre à l'objectif de remise en navigation à des fins touristiques, des sections vont être aménagées en complémentarité des sections déjà navigables, sous la maîtrise d'ouvrage des Conseils Généraux respectifs.

Les sections étudiées sont, d'aval en amont :

```
Aiguillon / Villeneuve-sur-Lot (47),
Villeneuve-sur-Lot / Lustrac (47),
Lustrac / Fumel (47),
Fumel / Luzech aval (46),
Boucle de Luzech (46),
Luzech / Saint-Cirq-Lapopie,
Crégols / Larnagol
Boucle de Cajarc (46)
Cadrieu / Faycelles (pont de la Madeleine),
La Madeleine / Port d'Agrès (12),
Port d'Agrès / Pont de Coursavy (12).
```

D'Aiguillon à Villeneuve-sur-Lot

Sur cette section de 52 km récemment remise en navigabilité (1997), les collectivités territoriales envisagent un certain nombre d'aménagements connexes dont la liste a été fournie par la DDE du Lot-et-Garonne :

- Commune du Temple-sur-Lot : halte fluviale ;
- Commune d'Aiguillon : extension de la halte fluviale ;
- Commune de Fongrave : extension de la halte fluviale ;
- Commune de Pinel-Hauterive : halte nature ;
- Commune de Casseneuil : extension de la halte fluviale ;
- Commune de Bourran : cale de mise à l'eau et ponton (extension halte fluviale) ;
- Commune de Sainte-Livrade : extension et achèvement des aménagements.

De Villeneuve-sur-Lot à Fumel

Les principes retenus pour la mise en œuvre de ce dernier tronçon de travaux sont les mêmes que ceux s'appliquant à la remise en navigabilité de la section Aiguillon-Villeneuve. Les ouvrages à construire, seront réalisés suivant le modèle des ouvrages récents de l'aval, en cohérence avec les équipements des ouvrages réaménagés, en vue d'obtenir une maintenance simplifiée et aisée. Le principe est d'uniformiser toutes les installations techniques ainsi que limiter les dragages. Ces principes seront néanmoins adaptés pour mettre en œuvre le contournement du barrage de Fumel qui comporte des travaux beaucoup plus lourds et longs.

Ce projet de remise en navigabilité nécessite la réhabilitation de trois écluses (Lustrac, Les Ondes, St Vite) qui seront en libre service. Il nécessite également la construction d'une nouvelle écluse pour le contournement du barrage de Fumel.

Le tronçon de Villeneuve-sur-Lot à Lustrac devant entrer en service cette année, une extension de la section navigable jusqu'à Fumel est prévue entre 2003 et 2005.

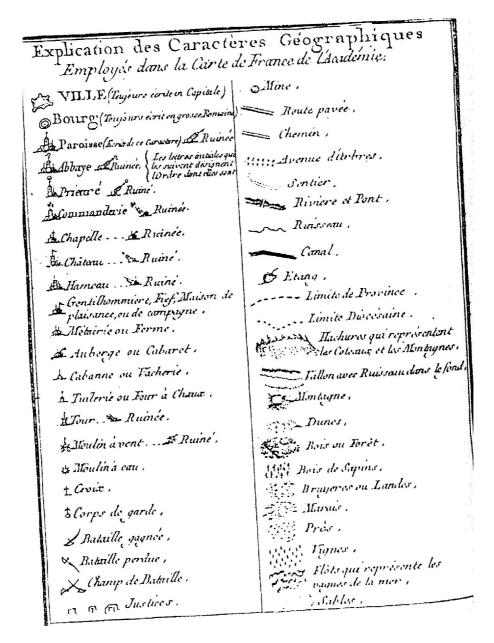
Remise en navigation du Lot Dossier d'enquête préalable à la D.U.P Pièce C - 2 - BCEOM-ALPHEE / Novembre 2003 ENS 10559M / YE-FO

Document 8-a. Carte de Cassini : 2 Fi 17 (AD Lot)



Les cartes de Cassini : la science au service de l'Etat et des régions par Monique Pelletier, Paris, Editions du CTHS, 2002, page 224

[Bibliothèque AD Lot 4/319]



Document 8-b. (suite)

Les cartes de Cassini : la science au service de l'Etat et des régions par Monique Pelletier, Paris, Editions du CTHS, 2002, page 225

	Explication des Abbréviations.
	Ann. pour Annexe . Riv . pour Riviere .
	Succe Succurvale, It Ruisona.
	Comm Commanderie . Ed Educe .
200	A. M. ou F. Abbane d'Hommeou de Fille No Numero . 10.5.4 Ordre & Augusta. File Fencille .
.97	O.S.A. Order of Augustin. Pour Le Chiffrequi suit le mot désigne le
. 1	O. S. B. Ordere Of Beneist . Postes (Le Hiffrequi suit le mot désigne le nombre de Poste depuis Paris .
1	O.P Ordro Premontres . M Merationne .
	O.G. Perpendiculaire . P. Perpendiculaire .
	pre Los Chiffres qui precedent var lettres intesta
	Chat Chatau . designed by distinct of buses a la sucre !
	Tuel Trellere . denne et a la perpenticulaire destarte :
	Min., Moulen.
100	Chin, , Chemán ,
	N.B. Les Chiffres marqués à l'angle des Carles de l'Académie le long des Côtés désignent les déstances en Islèves à la Méridienne (qui passe à l'observatoire Royal de Paris) et à la Perpendiculaire de les ai rapportés sur ce Tableau en marge; ainsi, l'on voit que chacune de ves l'artes repraientes par nos petits carrés à 25000 Toises du Nord au s'ud et 10000 de l'Ouest à l'Est. L'Estelle de la Carte de l'Académie est dans le rapport d'une ligne pour 100 Toises et celle de ce Tableau d'une ligne par lieue commune de France de 2400 Toises.
	Chea L'Auteur rue des Novers S' Jacques près S' Yves ou l'on trouve un dépôt complet de toutes les Cartes de l'Académie, Un assortiment de Cartes Geographiques des meilleurs auteurs, Différens Atlas pour l'étude et généralement tout ce qu'on peut désirer en Géographie,

Figure 50 – « Explication des caractères géographiques employés dans la Carte de France de l'Académie », sur Jean-Claude Dezauche, Tableau de la France divisé par gouvernements et provinces pour servir à l'assemblage et à l'intelligence des 180 cartes levées géométriquement par ordre du roi. BnF, Cartes et Plans, Ge F pièce 10 913 (usuel).

Document 8-c. Carte IGN au 1/25 000 millième : 2 Fi 84 (AD Lot) Prayssac. Commune (es Ga Autoroute : péage, aires de service, de repos E t Route de très bonne viubilité (3 voies et plus) Réservoir d'hydrocarbure, de gaz. Haut fourneau. Pylône. Car Route de bonne viabilité (2 voies larges) ... ent mégalithique : dolmen, menhir, Point de vue. Terrain de camping Mairie Bătiment remanuable. Halle hangar serre. Fort. Blockhaus nin d'exploitation. Sentier, ligne de coupe Terrain de sport. Tennis, Refuge, Tremplin de ski ... Vestiges d'ancienne voie carrossable. Route en c Nappe d'eau permanente. Zone inondable. Marais ___ res balisés de randonnée pédestre (tracé et continuité aléatoires) Source, Fontaine, Puits, Citerne, Château d'eau, Réservoir Tunnel routier : longueur inférieure à 500m, supérieure à 500m Cours d'eau bordé d'arbres, Cascade, Barrage, Digue Route en remblai, en déblai. Route et chemin bordés d'arbres . Canal navigable, d'alimentation, Écluse, Canal souterrain ... Mur en maconnerie. Mur de souténement. Mur en ruine ou en pierres séches Anueduc : au sol. élevé, souterrain Sable et dune (1). Laisse des plus hautes mers (2) ----Estran : sables (3), rochers (4), zone inondable (5) nin de fer à 2 voies, à 1 voie. Ligne électrifiée, gare, arrêt Voies de garage ou de service. Voie étroite. Funiculaire ____ ____ Courbes bathymétriques : issues des cartes du S.H.O.M. (6) ... * Voie ferrée : en construction, déclassée, déposée Sémaphore, Balise, Épave Ligne de transport d'énergie électrique. Téléphérique. Remontée mécanique 3.2 +++++++ ation communale en milliers d'habitants. Limite d'État avec bornes. Courbes de niveau. Cuvettes

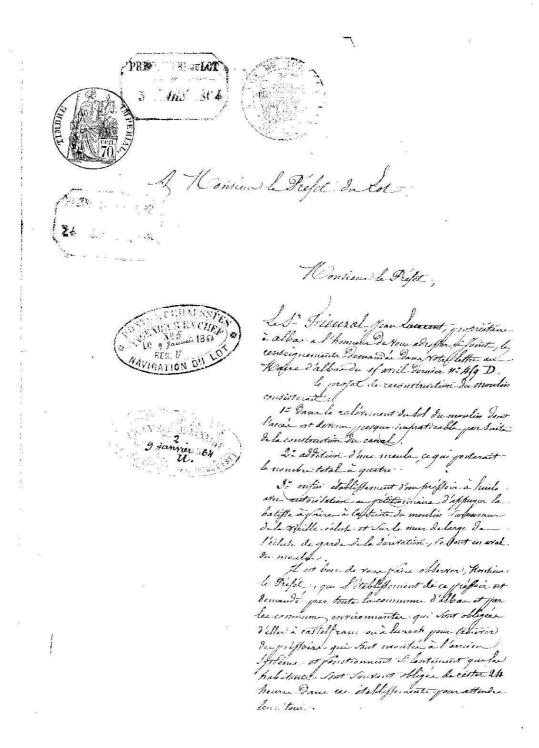
-CT

Limite et chef-lieu de canton, de commune

Limite de camp militaire, de zone réglementée de champ de tir ... Limite de forêt domaniale. Limite de parc naturel, de zone périphérique

Elle diminue chaque année de 0,15gr (0°8')





I whine a constraine Sorais mile en .. neverament an mozar d'une Seule vous-hydrolique applies timbine dont le distributeur pretentita das canay against interable mes Ou Pistributan Servit flee an intrende l'diagned and Soit a 2" 30 en contribue trifference d'alban. On me- frist le la longuem du Courtier que conduirais les sauff amont . Junte timbine , il Sennit place un secial. à la partier de 1 " fo en contrebar de la crete du barrage; me Tanna qui wil So montant Jane naylan Situe a La Sugeriscité, au cura Cora facilement Theger que la quantitie d'lan qui vora Provisionnica parla marche del'usina, Jara moindre you calle qui So contonome aufourthuis an reste , comme complement de indication Succintar fournias ici doffeed, le Southique forier a la gradante un ____ tapport accompagne d'un Seflin que provincent of fela mortication profities autien de nume a la marigation fluidora Quant - La redorance que Sera de - su tresor, le Souffigne porend rei

fixe par he reglemente stil Seculorum.

Housin le Fresh,

Objectant Services.

alban 1 22 Vicember 1963.

Transcription du document 9

A Monsieur le Préfet du Lot

Monsieur le Préfet.

Le Sieur Fieuzal Jean-Laurent, propriétaire à Albas a l'honneur de vous adresser ci-joint, les renseignements demandés dans votre lettre au maire d'Albas du 11 avril dernier n°459D.

Le projet de reconstruction du moulin consisterait :

- 1^{er}: dans le relèvement du sol du moulin dont l'accès est devenu presque impraticable par suite de la construction du canal.
 - 2^e: addition d'une meule, ce qui porterait le nombre total à quatre.
- 3^e : enfin, établissement d'un pressoir à huile avec autorisation au pétitionnaire d'appuyer la bâtisse à faire à la suite du moulin susnommé de la vieille écluse et sur le mur de large de l'écluse de garde de la dérivation, le pont en aval du moulin.

Il est bon de vous faire observer, Monsieur le Préfet, que l'établissement de ce pressoir est demandé par toute la commune d'Albas et par les communes environnantes qui sont obligées d'aller à Castelfranc ou à Luzech pour trouver des pressoirs qui sont montés à l'ancien système et fonctionnant si lentement que les habitants sont souvent obligés de rester 24 heures dans ces établissements pour attendre leur tour.

L'usine à construire serait mise en mouvement au moyen d'une seule roue hydrolique (sic) appelée turbine dont le distributeur présenterait des canaux ayant ensemble une section normale ou échappement d'eau de 0.9326 mètres carrés. Le plan inférieur du distributeur serait placé au niveau de l'étiage d'aval soit à 2 m. 30 en contrebas du barrage d'Albas.

En un point de la longueur du coursier qui conduirait les eaux d'amont sur la turbine, il serait placé un seuil à la hauteur de 1 m. 50 en contrebas de la crête du barrage, une vanne qui pourrait être remplacée par une série de poutrelles s'appuierait sur ce seuil. En temps ordinaire, le passage de l'eau serait réglé et intercepté par une vanne horizontale appliquée sur le distributeur se montant dans un plan situé à 2 m. 10 en contrebas du dit barrage.

La supériorité, au point de vue du bon emploi de la force motrice de la turbine, comparée aux rouets à cuve, fera facilement juger que la quantité d'eau qui sera consommée pour la marche de l'usine sera moindre que celle qui se consomme aujourd'hui.

Au reste, comme complément des indications succinctes fournies ci-dessus, le soussigné joint à la présente un rapport accompagné d'un dessin qui prouveront que la modification projetée, au lieu de nuire à la navigation, lui sera avantageuse

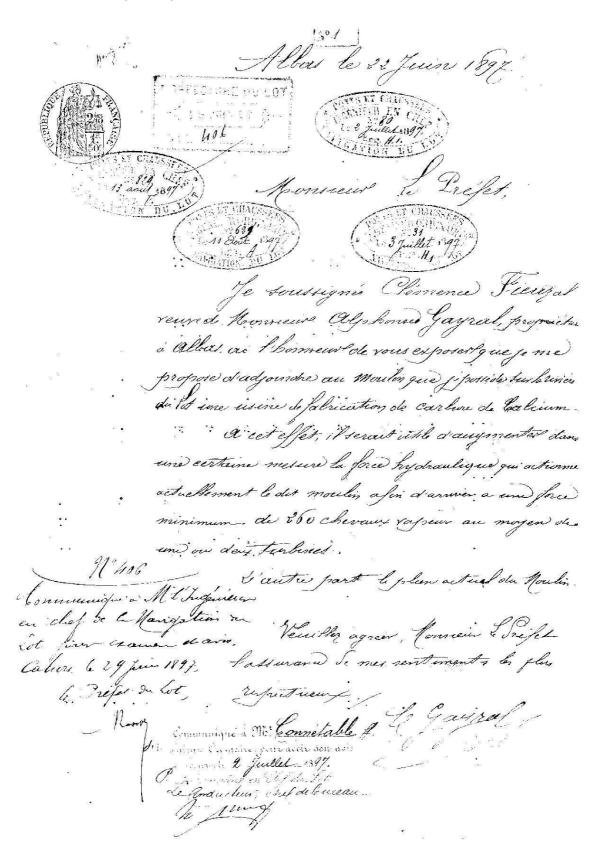
Quant à la redevance qui sera due au trésor, le soussigné prend ici l'engagement de la payer au taux fixé par les règlements et il se conformera exactement aux lois qui régissent la matière.

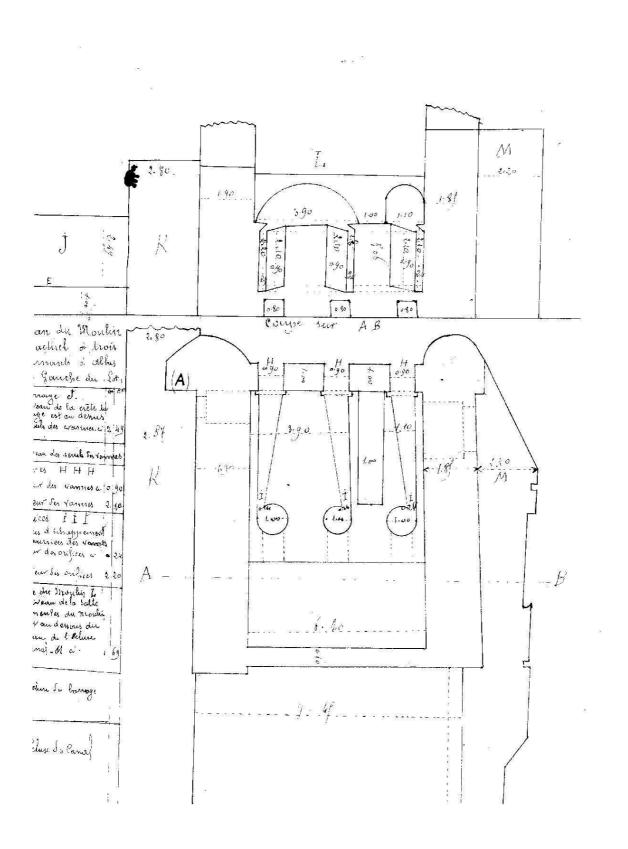
Il est avec le plus profond respect, Monsieur le Préfet

Votre très humble et très obéissant serviteur

Fieuzal

Albas, le 22 décembre 1863





Comme composement et pour pricuir lung demante que s'ai abrencé à lommain le Prefet re Lot a la Tot du 22 pour Jenniers & Sound a Sonous lon nomenclotherer Ser travours que d'enre exocute aux abords In mouli I'celban Construction Sun bataveous en amont or en aval du mouler pour prouvoir amenge les chambres de cures sam modifiere la difrontion desponie. S'au artwell. 2 . Etablisement D'une grible en fer an amon from fritige of outrie on friend " can go Curage a view fond du canalde fait pour facilise l'éconsement des exce. 4: 2 wo organis die contreford A " tourdle sub est du marky) en empresant son le bajogers de la rielle eclin de 8 m ou de longueur sur s I may de largeuns en vue de disposer d'un emplacement sufficient pour servir l'airielles a un machine depramo. petet trealis en fer en saillie door to sur le new du mu four communiques an it es i'm etage. for Initallation I'un cable de transmission entre la moulin et un surement auxiliaire de l'unine, lequel cable franchisoir l'Edin a gardaet le chemin de halage 7- Elaskinement sur le harjorger de l'Elen. Mésur d'un parerelle provisoire pour le bardage de grad materious nicenaires a l'exembien de travaux 9: Vepot sun abords Sucherus, va halage des madere de toute nuture necesaires a l'execution Des Travaux albar de 20 Juelles 1897

Transcription du document 10

Albas, le 22 juin 1897

Monsieur le Préfet,

Je soussignée Clémence Fieuzal, veuve de monsieur Alphonse Gayral, propriétaire à Albas, a l'honneur de vous exposer que je me propose d'adjoindre au moulin que je possède sur la rive du Lot, une usine de fabrication de carbure de calcium.

A cet effet, il serait utile d'augmenter dans une certaine mesure la force hydraulique qui actionne actuellement le dit moulin afin d'arriver à une force minimum de 260 chevaux vapeur au moyen de 1 ou 2 turbines.

D'autre part, le plan actuel du moulin.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de mes sentiments les plus respectueux.

C. Gayral

Comme complément et pour préciser la demande que j'ai adressée à Monsieur le Préfet du Lot, à la date du 22 juin dernier, je donne ci-dessous la nomenclature des travaux que je désire exécuter aux abords du moulin d'Albas.

- 1^{er} : construction d'un batardeau en amont et en aval du moulin pour pouvoir aménager les chambres des cuves sans modifier la disposition des prises d'eau actuelles.
 - 2^e : établissement d'une grille en fer en amont pour protéger l'entrée des prises d'eau.
 - 3^e : curage à venir fond du canal de fuite pour faciliter l'écoulement des eaux.
- 4^e : prolongement du contrefort A (tourelle sud-est du moulin) en empiétant sur le bajoyer de la vieille écluse de 3 m. de longueur sur 1 m. 07 de largeur en vue de disposer d'un emplacement pour servir d'assiette à une machine dynamo.
- $5^{\rm e}$: établissement sur la façade d'aval d'un petit escalier en fer en saillie de 0 m. 60 sur le mur du moulin pour communiquer aux $1^{\rm er}$ et $2^{\rm ème}$ étages.
- $6^{\rm e}$: installation d'un câble de transmission entre le moulin et un bâtiment auxiliaire de l'usine, lequel câble franchirait l'écluse de garde et le chemin de halage.
- 7^e : établissement sur le bajoyer de l'écluse de garde d'une passerelle provisoire pour le bardage de gros matériaux nécessaires à l'exécution des travaux.
- $8^{\rm e}$: dépôt aux abords du chemin de halage des matériaux de toute nature nécessaires à l'exécution des travaux.

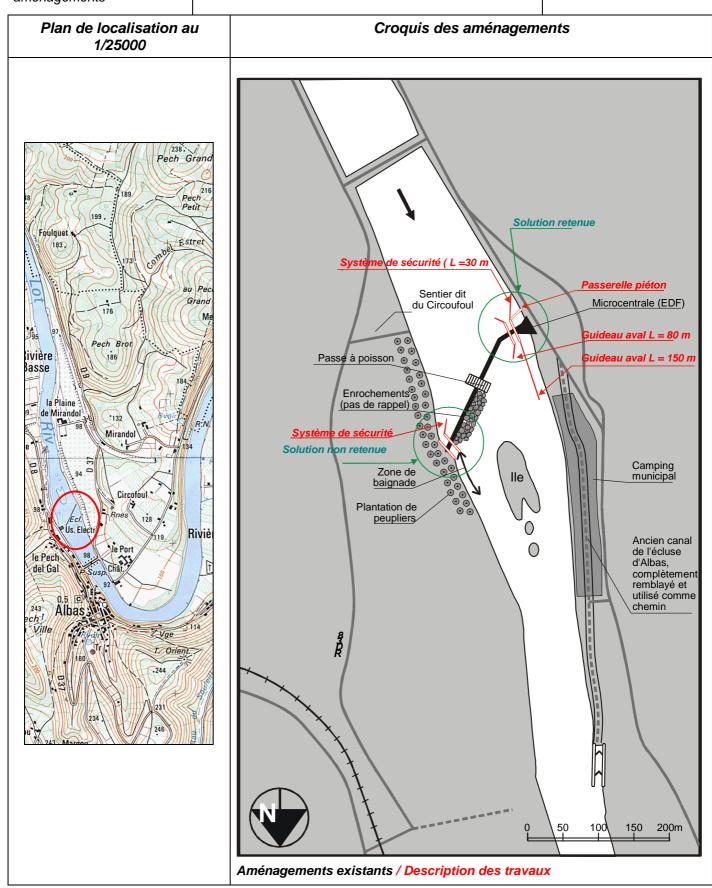
Albas, le 20 juillet 1897 C. Gayral



Fiche d'évaluation environnementale des aménagements

Chaussée d'Albas

Tronçon aval Station n°11





ALBAS ENVIRONNEMENT

Le 03 07 2006

Monsieur le Président,

En tant que représentants d'une association de protection de notre environnement, nous tenons à appuyer la requête qui vous a été adressée par Monsieur Pezet, maire d'ALBAS au sujet du projet de navigabilité du Lot sur notre commune.

La population tout entière refuse l'idée de construire une écluse sur la rive droite du Lot.

L'enquête publique de mai 2004 avait opté pour un projet rive gauche. Le photomontage qui montre l'intégration de l'écluse à l'usine E.D.F nous semble, en effet, pour nous dans **le respect**, autant que faire se peut, **de notre environnement**:

- 1. l'île et sa biodiversité seraient préservées.
- 2. le site, visible de la mairie et qui doit être classé en zone z.p.p.a.u.p, garderait son attrait.
- 3. D'autre part, il semble plus judicieux que les" touristes fluviaux "aient accès à ALBAS directement sur le port aménagé à cet effet, c'est à dire côté gauche et... à pied.
- 4. Enfin, pourquoi dégrader les deux rives par des constructions abusives?

Nous ne voulons pas être "passéistes", mais progrès, peut et doit se conjuguer avec respect de l'environnement dans le cadre d'un développement durable ...

Nous pensons que vous saurez tenir compte du point de vue des habitants- les premiers concernés- et que les décisions finales seront prises dans un souci environnemental qui doit être notre priorité à tous!

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

LE BUREAU

Cette lettre est adressée conjointement à Messieurs QUEBRE et BALDY

Le Relais de Proximité du Développement Local

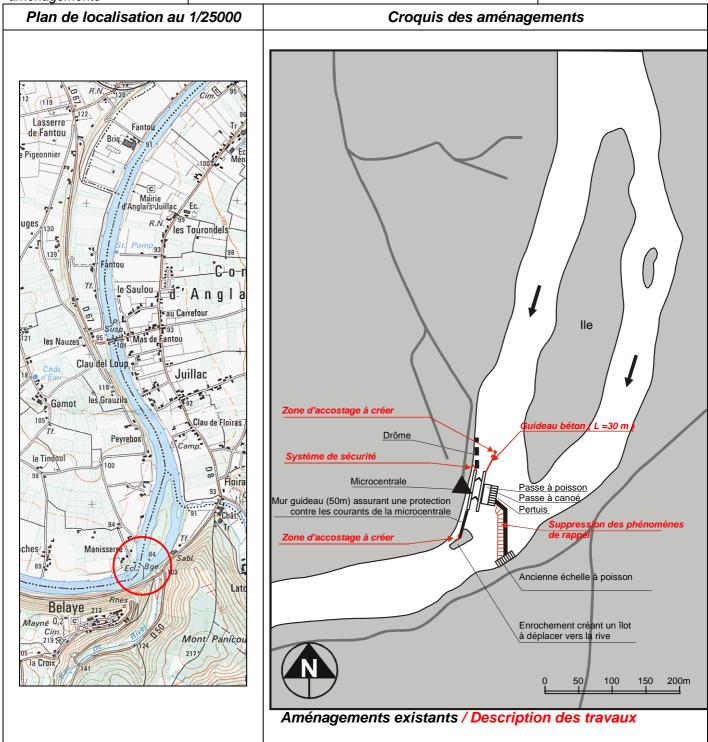
Siège Social: Mairie, 46140 Albas

<u>z.p.p.a.u.p.</u> = zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager.

Fiche d'évaluation environnementale des aménagements

Chaussée de Floiras

Tronçon aval Station n°13



Thème	Impacts	Mesures				
Conditions d'écoulement	Les conditions d'écoulement en crue ne sont pas modifiées. Pour la période de travaux, aucun impact significatif.					
Milieu naturel	En l'absence de zone sensible identifiée sur le milieu aquatique et rivulaire associé, les incidences sur le milieu naturel peuvent être considérées comme mineures. La réhabilitation de l'écluse en rive droite accolée à la microcentrale, ne devrait pas se traduire par des incidences notables sur le milieu naturel ou du moins par un changement de l'état actuel du milieu. La chaussée n'étant pas rehaussée, le pourtour de l'île inondée abritant des frayères est conservé.	Il serait souhaitable de préserver, en amont de l'ouvrage, le chenal secondaire (rive gauche), de toute navigation afin de permettre une éventuelle colonisation du milieu par les populations pisciaires. Bien que n'ayant pas été considéré comme une zone piscicole présentant un intérêt majeur, ce chenal secondaire peut constituer une zone de chasse et/ou de refuge pour les poissons (présence de secteurs à faible vitesse de courant). Un entretien léger et sélectif de la ripisylve rive droite de l'île sera réalisé afin d'éviter un affouillement des berges. Un bassin de décantation sera installé au niveau du chantier sur l'écluse afin de limiter les rejets d'eau chargée en MES à la rivière.				
Sites remarquables	Concernant la ZNIEFF, la période de chantier va donc entraîner un dérangement temporaire de l'avifaune locale. L'augmentation du taux de MES va également entraîner une gêne temporaire pour la faune piscicole en aval des travaux.	Le chantier devra respecter les règles générales et durer le minimum de temps. La période de février à juin devra être évitée plus particulièrement dans cette zone (période de fraie et de nidification). Compte tenu de la sensibilité piscicole et de travaux de suppression de rappels, le protocole de suivi de la qualité des eaux superficielles sera appliqué. Le traitement architectural homogène à toutes les écluses proposé dans l'étude générale sera appliqué, sans toutefois l'avis de l'ABF.				
Paysage et cadre de vie	La sensibilité paysagère du site est faible, du fait de la présence de la microcentrale (gros bâtiment blanc). La période des travaux engendrera des nuisances temporaires pour les riverains du hameau, du point de vue de la circulation locale et des nuisances sonores et olfactives.	Les zones de repli du chantier seront réengazonnées, et les berges stabilisées selon les principes de l'étude générale. Des plantations pourront être pratiquées, mais en accord avec les riverains.				
Emprise foncière	L'accès est public par la voie de Manissère (CC n°104), mais il est nécessaire de franchir un terrain privé sur lequel est implantée l'usine de la microcentrale. Ce terrain D 1786 appartient à la Société Hydroélectrique de Floiras COSOGETEC. Pour son installation de chantier, l'entreprise pourra occuper le terrain à proximité du mur de quai aval inclus dans le DPF. Les travaux ont lieu sur le domaine de la concession.	Un accord est à trouver avec le concessionnaire pour les travaux sur le domaine de la concession, ainsi que pour l'entretien des installations.				
Activités existantes	La phase de travaux pourra entraîner une difficulté de passer par portage en rive droite, ainsi qu'une perturbation de l'activité de la microcentrale. La dégradation de la qualité de l'eau entraînera une gêne pour les usagers.	L'aménagement d'un passage en berge rive droite pour les canoës sera prévu en phase chantier et en phase opérationnelle (éventuelle réhabilitation du passage existant). Indemnisation de l'exploitant durant l'arrêt de la microcentrale en période des travaux et adaptation de l'exploitation en période de navigation. Information préalable en mairie sous forme de plaquettes, puis avertissement sur le démarrage des travaux 15 jours à l'avance, auprès des irrigants, des éleveurs (abreuvage du bétail) et des pratiquants de sports nautiques sur le risque et les dispositions à prendre.				
Conditions de sécurité	Les aménagements envisagés contre les courants traversiers par le projet permettent d'assurer la sécurité de la navigation.	La suppression des phénomènes de rappels sous la chaussée permettra d'assurer la sécurité des embarcations légères. L'accès à l'écluse devra se faire par la centrale. Des panneaux avertissant du danger des installations devront être mis en place et les accès sécurisés.				
Raison du choix du projet						
La réhabilitation de l'écluse de Floires entre dans la logique de réutilisation des ouvreges existents, ce qui permet de limiter les impacts						

La réhabilitation de l'écluse de Floiras entre dans la logique de réutilisation des ouvrages existants, ce qui permet de limiter les impacts environnementaux.

Document 15 : Enquête publique 2004 Conseil général du Lot.

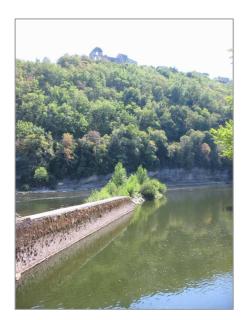
Etude réalisée par Gaëlle Duchêne (architecte du patrimoine)

Conclusions et projet

L'état actuel :

Depuis les derniers travaux de la seconde moitié du XIX^e siècle la configuration du site a peu changé. Il faut relever cependant la disparition du moulin de Floiras qui était situé contre l'ancien barrage ainsi que l'implantation d'une microcentrale contre le bajoyer de berge de l'écluse.

Le barrage éclusé de Floiras a une forte implication dans le paysage de la vallée du Lot. En effet, il se situe au pied du castrum de Belaye qui le domine de sa haute silhouette fantomatique. De plus, la route départementale n° 8, qui longe la berge opposée, offre un excellent point de sur l'ensemble du dispositif. Outre son implication paysagère, le barrage éclusé de Floiras est implanté au pied du ravissant hameau rural de Maniserre attesté depuis le XVII^e siècle (carte de Cassini).







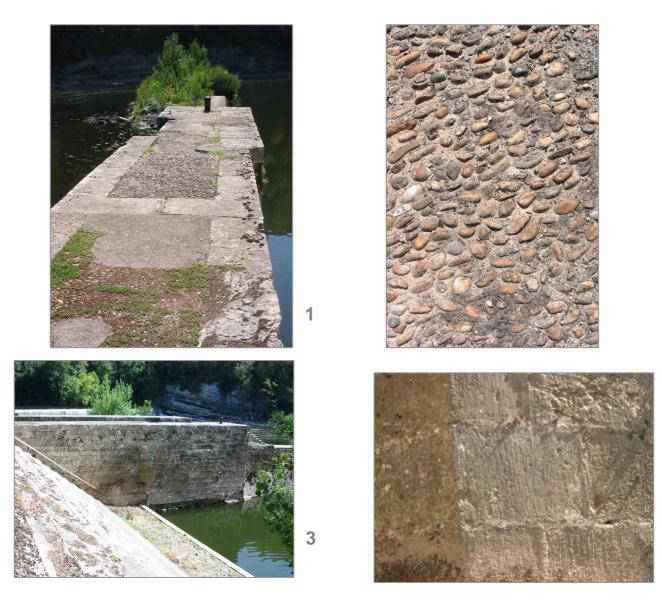


- 1. Vue sur le castrum de Belaye depuis l'écluse de Floiras.
- 2. Vue sur l'ensemble de Floiras depuis la D 8 avec en arrière plan la maison éclusière et la vallée viticole.
- 3. Maison éclusière de Floiras
- 4. Maison rurale du hameau de Maniserre

Bajoyer = Paroi latérale d'une chambre d'écluse.

Le projet de remise en navigation :

Le projet retenu consiste dans la réhabilitation de l'ancienne écluse. Cette écluse est d'autant plus intéressante qu'il s'agit de l'un des rares vestiges en place des travaux du XVII^e siècle. En effet, l'ancienne écluse du XVII^e siècle fut conservée et restaurée au XIX^e siècle. On peut lire encore aujourd'hui la trace des maçonneries anciennes et des reprises postérieures : en effet la maçonnerie de la première campagne de travaux se reconnaît à sa taille *en grain de riz* qui se distingue du traitement bouchardé des parements postérieurs. On s'aperçoit ainsi que les bajoyers de l'écluse ont été surélevés de 4 assises de pierre au XIX^e siècle. Le revêtement des bajoyers a été réalisé selon la technique utilisée de manière générale au XIX^e siècle, c'est à dire par un pavage alterné de rangs de pierre de taille. Les galets utilisés à Floiras sont de couleur assez foncée contenue dans une harmonie de tons allant du roux au noir.



- 1. Vue du bajoyer de berge de l'écluse de Floiras.
- 2. Détail du pavage en galets.
- 3. Vue sur le parement extérieur du bajoyer de berge : on peut distinguer le changement de parement.
- 4. Détail de la maçonnerie des bajoyers : taille en grain de riz du XVII° siècle.

L'insertion de la microcentrale :

On peut se poser la question également de la requalification de la microcentrale et de ses abords. Il est possible par exemple de réaliser un habillage de la microcentrale en bardage bois que l'on laissera vieillir naturellement...







Vues sur la microcentrale de Floiras et ses abords

Corrigé du questionnaire

L'aménagement du Lot, une démarche de développement durable ?

I. LA RIVIERE LOT, UNE VOIE DE COMMUNICATION IMPORTANTE MAIS DANGEREUSE ET COUTEUSE

Doc. 1 (p.9) : Quel est le tonnage total (descente et remonte réunies) depuis le commencement de l'année 1885 pour 9 mois ? Calculez la moyenne mensuelle.

51460 tonnes pour 9 mois, soit 51460/9 = 5717,77 tonnes par mois.

Doc. 2: En quoi consistent les entretiens des abords de la rivière ? Quel est l'objectif principal ? Couper les arbres, entretenir les digues et pertuis (Ouverture à barrage mobile ménagée dans une écluse et qui permet de retenir l'eau ou de la laisser passer dans le coursier). Ceci favorise la navigation et donc le commerce.

Doc. 3 (§ 46) : Pourquoi doit-on réaliser des travaux dans le bief d'Albas ? C'est un endroit très dangereux qui présente beaucoup d'obstacles à la navigation : rochers, pentes, rapides, largeur, manque d'eau.

Doc. 4 (p.19) : Quel est le tonnage total (descente et remonte réunies) pour l'année 1913 ? Calculez la moyenne mensuelle. Quelle est l'évolution du tonnage total des marchandises transportées entre 1885 (doc.1) et 1913 ? Qui finance l'entretien du Lot (p.23) ?

3510 tonnes pour 1 an, soit une moyenne mensuelle de 3510/12 = 292,5 tonnes. Le transport fluvial du minerai de fer baisse de 8% par rapport à 1912. Il est concurrencé par le rail, parfois plus cher, mais plus régulier. Exemple : en période de forte crue, le Lot n'est pas navigable. L'Etat finance l'entretien du Lot, mais les usiniers participent aussi en cas de dégâts importants occasionnés par une crue. Les frais d'entretien sont importants, les gros travaux ne sont pas envisagés.

- **Doc. 5** : Quel sort est réservé à la rivière Lot ? Précisez la date de la décision. Le Lot est rayé de la nomenclature des voies navigables en 1926 (extrait du Journal Officiel).
- **Doc. 6** : L'Etat ne veut plus financer l'entretien de la rivière. Relevez 2 exemples. Contrairement au vœu du Conseil Général du Lot l'Etat précise son désengagement financier.
- « Plus aucun travail d'entretien ou d'amélioration ayant pour objet le maintien de la navigation » (p.2)
- « A présenter des projets de fermeture des sas des écluses dans des conditions les plus économiques... » (p.3)
- « A préparer, en accord avec le service des Domaines, la location des maisons éclusières ».
- **Doc. 7** (§ 1.1.2.): Depuis quand des travaux de réhabilitation de la navigation sur le Lot ont été entrepris ? Quel est l'objectif principal de ce programme de remise en navigation ?

Depuis 1990, des travaux de réhabilitation de la navigation sur le Lot ont été entrepris afin de favoriser le développement économique autour du tourisme fluvial. Ces travaux sont entrepris conjointement avec les cinq départements concernés par le bassin versant du Lot. Ils forment « l'Entente ».

II. UNE SOURCE D'ENERGIE DURABLE EN CONSTANTE MUTATION

Doc. 8-a : Combien de moulins à eau repérez-vous sur la carte Cassini du XVIIIe siècle ?

□ 5 □ 10 □ + de 10

Doc. 9 : A quoi servirait le nouveau moulin d'Albas ?

Le nouveau moulin servirait de pressoir à huile pour l'ensemble de la communauté. 1864.

Doc. 10: Quel nouveau projet est envisagé au moulin en 1897 ? Recherchez dans un dictionnaire quelles sont les utilisations de ce produit ? Pourquoi en a-t-on besoin à cette période historique ? Il est envisagé de construire une usine de fabrication de carbure de calcium en 1897. Ce produit permet la fabrication de l'acétylène (éclairage), d'engrais ; il est aussi utilisé dans la métallurgie. C'est la Révolution industrielle. Clémence Fieuzal est à la pointe des nouveautés industrielles (cf. Henri Moissan, prix Nobel de chimie en 1906).

Doc. 8-b : A Albas, à la place du moulin à eau, qu'existe-t-il aujourd'hui ? Une usine électrique : micro centrale hydroélectrique au fil de l'eau.

Doc. 11: Grâce à la production hydroélectrique de la centrale au fil de l'eau de Floiras, combien de pétrole et de charbon économise-t-on? Quel est l'intérêt de cette utilisation pour l'environnement? 560 tonnes de pétrole et 2400 tonnes de charbon en moins. Cette installation évite la pollution, les effets de serre, n'épuise pas les ressources fossiles naturelles et ne consomme pas d'eau. **Note complémentaire:** les microcentrales au fil de l'eau sont considérées comme dangereuses par les pêcheurs car elles modifient les écosystèmes à cause de l'impact des éclusées **Adour-Garonne**, **revue de l'Agence de l'eau** (n°103).

III. SUR LA VOIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE HARMONIE NECESSAIRE ENTRE TOUS LES UTILISATEURS

Doc. 12

- Repérez l'écluse existante. Pourquoi ne peut-on plus l'utiliser ? Le canal est remblayé.
- La solution retenue pour la future écluse vous paraît-elle pertinente ? Justifiez à l'aide de la carte et du document 13.

Oui, car les bateaux pourront s'arrêter sur la rive donnant accès au village d'Albas et leurs équipages se déplacer à pied.

Voir note complémentaire p.55

Doc. 13 : Malgré l'enquête publique de 2004, une nouvelle solution fut proposée. L'association *Albas environnement* s'y oppose au nom du développement durable. Classez leurs arguments dans le tableau ci-dessous :

Arguments environnementaux	Arguments économiques	Arguments socio-culturels
Ile et sa biodiversité Point de vue du site Déplacement à pied des plaisanciers. Dégradation d'une seule rive	Développement économique du village d'Albas (restaurant, épicerie)	Sensibilité de la population au cadre de vie ancien. Voir note complémentaire p.55

Note complémentaire sur le cas d'Albas

L'étude présentée par l'enquête publique consistant à créer une nouvelle écluse accolée à la centrale EDF n'a pas été retenue car la solution de réouverture du canal était impossible à cause de la route et des nouvelles constructions intervenues depuis.

Après des études techniques supplémentaires, il s'avère que :

- * Les contraintes imposées par EDF pour passer au milieu de sa centrale pour construire puis ensuite exploiter l'écluse sont fortes. Les mesures de protection demandées, notamment à l'amont de la centrale, sont importantes et à la charge du Département.
- * La construction de l'écluse quasiment au milieu de la rivière est techniquement compliquée, risquée et très chère. La construction de l'écluse de Puy-l'Evêque, qui s'assimile à celle d'Albas en termes de situation géographique, a été une expérience difficile qui n'a pu se conclure sans dégâts que grâce à deux saisons exceptionnelles de faibles débits de la rivière.
- * Les hauts fonds rocheux à l'aval de l'usine, qui avaient conduits les ingénieurs du XIX^e siècle à construire une dérivation, sont toujours là et doivent être creusés sur au moins 400 m de long pour 20 m de large pour aménager un chenal de navigation étroit qui restera soumis aux forts courants de turbinage. Les bateaux seront affectés par le courant en amont de la centrale, qui attire l'eau pour le turbinage, et en aval puisqu'elle la rejette.

Les conditions de navigation pour une écluse au milieu de la rivière côté centrale sont donc très pénalisantes et la construction est chère avec des risques non négligeables lors du chantier. A Puy-l'Evêque, la rive droite est bordée d'une falaise inaccessible, ce qui obligeait à assumer le surcoût et le risque. A Albas, la rive droite est accessible. Le chantier se ferait sans contraintes liées aux crues et à la microcentrale. Le dérochage est minimisé, ce qui représente quand même des centaines d'heures de présence d'engins en rivière. Le coût est très inférieur et les conditions de navigation sont satisfaisantes.

Toutes ces raisons ont conduit à revoir le projet.

- ** L'opposition locale est forte (cf. Association *Albas Environnement*). La rive droite est fortement fréquentée par la population en été pour la baignade autour de la chaussée d'Albas. Cependant, il s'agit d'un endroit formellement interdit pour cet usage par arrêté préfectoral en raison de la dangerosité de l'activité hydroélectrique. Un arrêt de turbinage peut faire rapidement monter les eaux dans le bief et emporter notamment les inconscients qui se promènent sur la crête de barrage.
- ** Les bateaux n'ont pas le droit de stationner aux quais de débarquement situés en amont et aval de l'écluse car ils doivent servir au fonctionnement normal de l'écluse. Ils devront donc aller à la halte à aménager sous le bourg d'Albas, à la place de l'ancien port (non visible sur le croquis des aménagements).

Dans le cas de la construction de l'écluse rive droite, des études paysagères ont été réalisées par un architecte du patrimoine afin d'intégrer l'ouvrage au site.

La question est donc l'équilibre à trouver entre la faisabilité de l'ouvrage, son efficacité, son coût, son impact paysager et environnemental pour déterminer où est réellement le développement durable.

A ce jour, la réponse de la collectivité départementale penche plutôt vers un abandon pur et simple du projet d'Albas, et une réduction de la longueur du secteur navigué, plutôt que de le réaliser dans des conditions inacceptables.

<u>Doc 14 & 15</u>: Dans l'étude menée sur le bief de Floiras, relevez et classez dans le tableau les mesures envisagées, pendant et après les travaux, pour permettre un développement durable au profit de tous les usagers.

	Environnement	Economie	Social et culturel
Faune et flore	Préservation des populations pisciaires (période de fraie et de nidification). Entretien des berges. Plantations. Analyse de l'eau, bassin de décantation.		
Tourisme fluvial		Suppression des phénomènes de rappel pour la sécurité des embarcations légères	
Activités aquatiques		Aménagement d'un passage rive droite pour l'activité du canoë-kayak	
Réhabilitation des ouvrages existants			Pour éviter les impacts environnementaux l'écluse du XVIIe siècle, rénové au XIXe est réhabilitée. Insertion de la micro- centrale dans le paysage par un bardage en bois.
Activité industrielle		Indemnisation du propriétaire de la micro-centrale.	

Doc. 7 (§ 1.1.1): Citez les filières touristiques majeures

- Navigation fluviale

- Randonnée
- Baignade et pêche
- Tourisme de remise en forme
- Tourisme culturel, patrimoine.

Conclusion

Depuis l'Antiquité, le Lot est utilisé comme voie de communication qu'il a fallu sans cesse aménager, notamment sous Louis XIV qui entreprend de grands travaux avec Colbert (construction d'écluses). Au XIX^e siècle, l'industrialisation intensifie les aménagements mais en une cinquantaine d'années, le rail concurrence la voie d'eau, les variations du débit constituent un handicap, ce qui aboutit au déclassement de la rivière en 1926.

Depuis les années 1990, les aménageurs désireux de dynamiser toute la vallée du Lot ont misé sur le tourisme en tenant compte des nouveaux enjeux liés au développement durable, c'est-à-dire favoriser les progrès économiques et sociaux, sans nuire à l'environnement afin de préserver les générations futures.



Département du Lot Avenue de l'Europe – Regourd BP 291 – 46005 Cahors cedex 9

Tél.: 05 65 53 40 00 Fax: 05 65 53 41 09 Courriel: conseil-generallot@cg46.fr

www.lot.fr