LA SAÔNE ET SA PARTIE NAVIGABLE

LE XIX siècle de 1800 à 1900

Le front de Saône à Fleurieu/Saône, situé sur le passage de la navigation entre Lyon et Chalon/Saône est la seule voie de communication entre ces deux villes avant la route et le chemin de fer.

Jusqu'au XIXe siècle, les aménagements du lit de la Saône ainsi que les berges, étaient inexistants. Les obstacles de toutes sortes s'opposaient à la navigation et au halage des convois de transports lors de la remontée de la rivière.

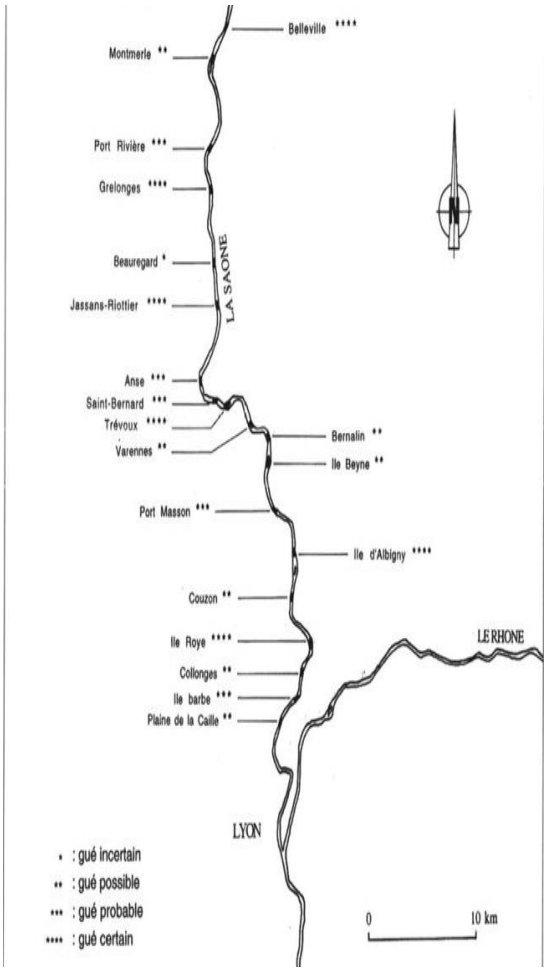
Les manœuvres étaient nombreuses et dangereuses particulièrement entre Albigny sur Saône et Fleurieu/Saône. Des hauts fonds et une dizaine d'iles et ilots formaient une zone, les Brotteaux de Neuville où des naufrages sont relatés.

POUR TRAVERSER LA SAÔNE

Ces nombreux obstacles formaient un passage à gué facile par les cavaliers, piétons, voitures attelées.

Le passage à gué

Le passage à gué entre Albigny et Fleurieu

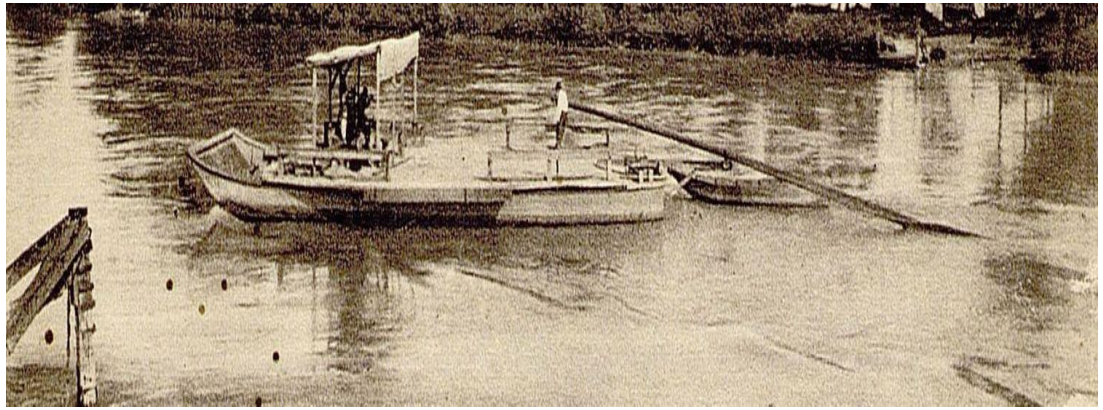


Passages à gué répertoriés au XIXe siècle (persee.fr/doc/)

Ce que pouvait être le passage à gué à cette époque

L'usage des gués disparaît au cours du XIXe siècle avec l'accroissement de la hauteur d'eau liée à la construction des barrages et à partir de 1827 des ponts suspendus.

Le bac



Au moment des crues, les gués disparaissaient sous les eaux. Pour traverser la Saône, les hommes avaient recours à des batelets pour le passage des piétons ou les bacs à rames et à traille pour la traversée des charrettes.

Selon un document datant de 1434 il existait un bac passant d'une rive à l'autre, Albigny au Port de Vimy (anciennement Neuville sur Saône)

Et le port de Villevert a été établi (vers 1537) pour que les bateaux faisant la traversée puissent accoster.

A Neuville/Saône, Le bac cessa de fonctionner en 1832, avec la construction du premier pont suspendu entre Villevert et Neuville.

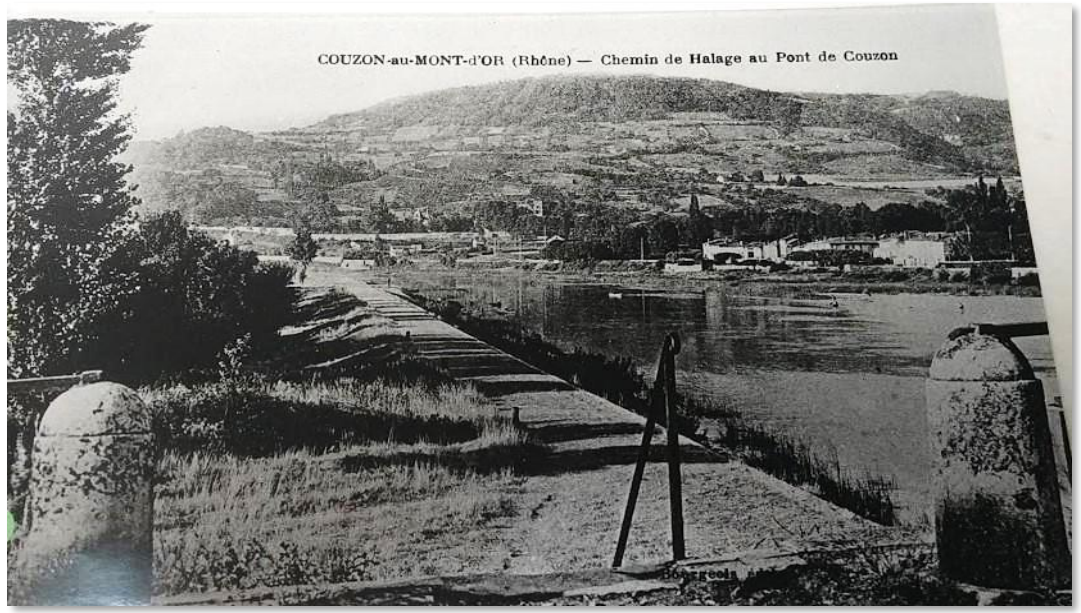
A l'issue de la deuxième guerre mondiale, tous les ponts de la Saône ayant été détruits lors du retrait de l'armée allemande, nombre d'entre eux furent remplacés provisoirement par des bacs dans l'attente de la reconstruction des ponts. (article Neuville histoire de la Saône)

Pont de Neuville bombardements 02 09 1944

bac pour traverser la Saône Neuville 1944

LA NAVIGATION SUR LA SAÔNE

Le Halage des bateaux



Sur la Saône, le **halage des bateaux à dos d'homme** était le seul système de déplacement des bateaux jusqu'à l'auto motorisation des bateaux. Le travail de halage à col d'homme s'appelait ***« faire la bricole***

Tableau Honoré Daumier env. 1850

La » bricole»
Outil pour tirer le bateau

Fixation de la bricole

le halage à col d'homme Peinture de C Deloy

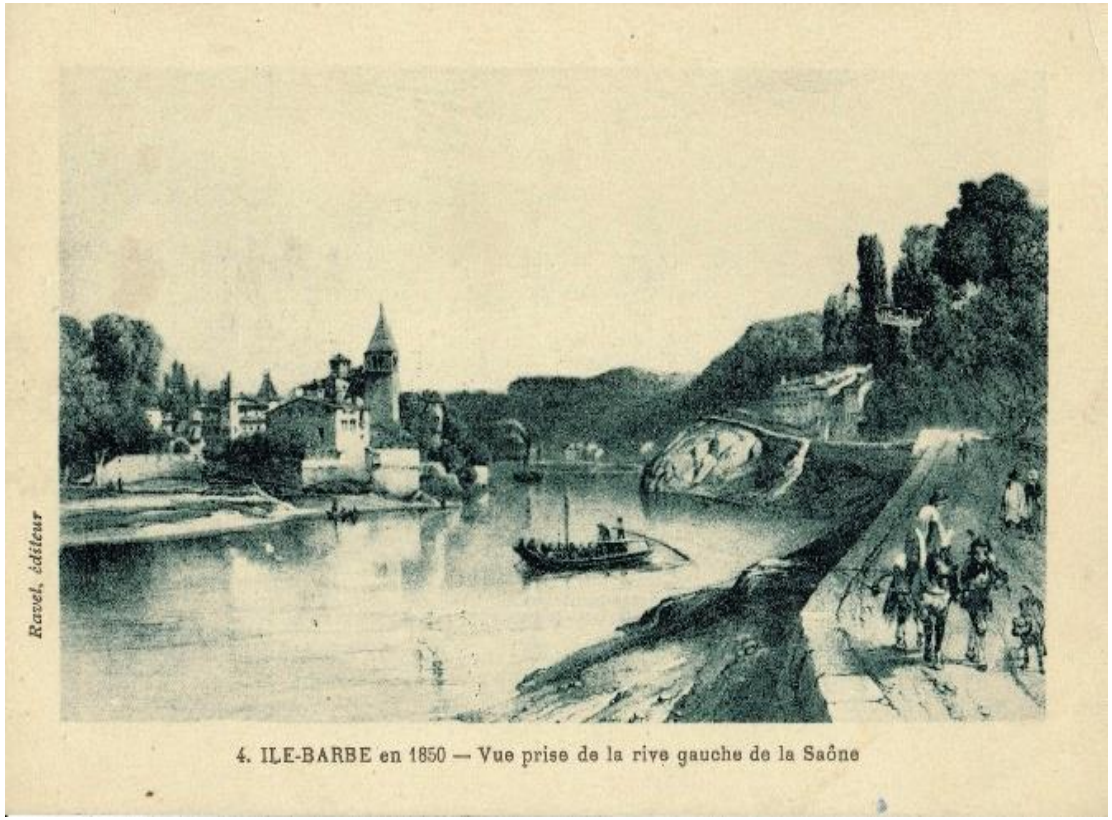
Bien que le halage par les chevaux soit plus courant Le halage humain fut encore utilisé jusque vers les années 1920, plus économique que la traction animale.

Et les chevaux entrent en scène !

Le Halage au cheval

A partir de la fin du XVIIIe siècle, les Messageries Royales assurent sur tout le Royaume des services réguliers pour les déplacements des voyageurs par voie fluviale. Les bateaux sont munis d'un mât et d'une voile ; Ils sont tirés par plusieurs chevaux depuis les chemins de halage sur la rive gauche.

À la fin du XIXe siècle, 202 000 tonnes de marchandises étaient transportées entre Lyon et Chalon, dont 74 000 tonnes par bateaux halés par des chevaux.

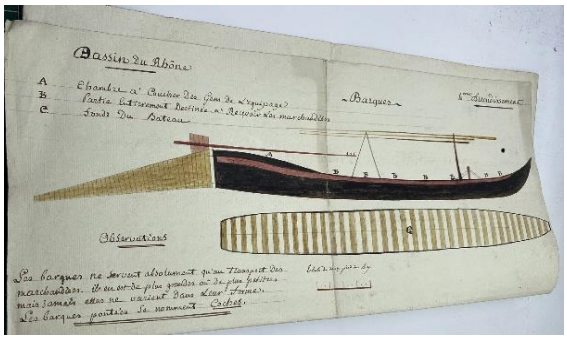


LES DIFFERENTS BATEAUX DE CETTE EPOQUE

Les coches d'eau, les diligences d'eau et les débuts de la vapeur sur la Saône.

Au début du 19e siècle, Les bateaux étaient tous à fond plat : les «Savoyardes», les bêches, les sapines et les cadoles, ancêtres des péniches.

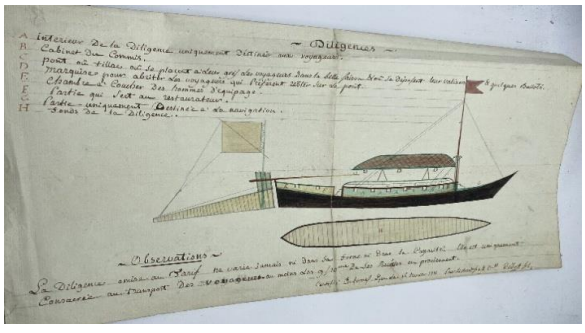
Les coches d'eau, depuis le XVIIe siècle, assuraient le transport des voyageurs et des marchandises.



Dessin d'une coche de la Saône 1811

Le coche d'eau -1830- Constantin

Et les diligences d'eau uniquement celui des voyageurs.



Dessin d'une diligence de la Saône 1811

Les bèches actionnées à la rame

Ces petits bateaux payants munis de cerceaux recouverts d'une toile et transportant les lyonnais ou les voyageurs allant à l'Ile Barbe ou dans les villages voisins. La barque était menée par une femme : l'une des batelières de Serin entre les années 1770 et 1840 environ.

Batelière de Serin Archives de Lyon 17Fi 57

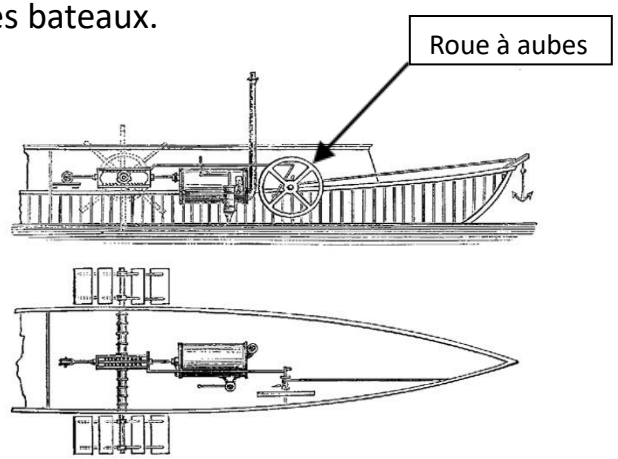
La rivière n'étant pas aménagée, la navigation restait difficile et possible seulement 4 ou 5 mois par an en raison d'un niveau d'eau peu élevé.

Aussi le 19e siècle fut très important pour la navigation par l'aménagement du cours d'eau (barrages élevant le niveau des eaux) et par le creusement des canaux et par l'arrivée des bateaux à vapeur sur la Saône. Ceux-ci ont permis un trafic intense.

A partir de 1830, les petites navigations utilisées jusqu'alors seront remplacées par :

Les bateaux vapeur

1° Le Pyroscaphe, premier bateau à vapeur à roues à aubes a été construit à Vaise, par le marquis de Jouffroy d'Abbans qui entreprend d'utiliser la machine à vapeur pour le mouvement des bateaux.

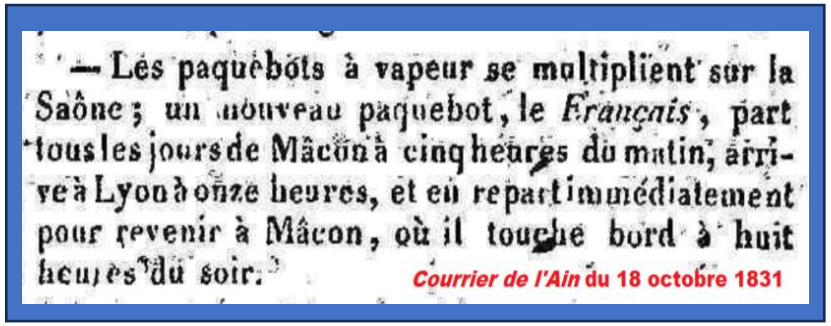


Le premier essai a lieu le 15 juillet 1783 : trajet entre Saint Jean et l'Île Barbe en 15 mn sous les vivats de la foule

2° Le bateau à vapeur « prototype Ville de Chalon » **à coque en bois**, construit en 1823 représenté, ici, à Lyon.

3° A partir de 1827, des lignes régulières de bateaux à vapeur sont établies entre Lyon et Chalon

Les bateaux ayant une coque en bois trop fragile pour les machines à vapeur sont remplacés par des bateaux avec une coque en fer construits par deux lyonnais, les frères Bonnardel, pour transporter des chargements plus lourds.



— Les paquebots à vapeur se multiplient sur la Saône ; un nouveau paquebot, le *Français*, part tous les jours de Mâcon à cinq heures du matin, arrive à Lyon à onze heures, et en repart immédiatement pour revenir à Mâcon, où il touche bord à huit heures du soir.

Courrier de l'Ain du 18 octobre 1831

A partir de 1830 La vapeur fut un essor prodigieux pour le transport fluvial de marchandises et de passagers aussi différentes compagnies de navigation se créent. Et dans un marché déjà très concurrentiel, une nouvelle compagnie arrive au printemps 1850, celle des *Bateaux « Parisien »* qui pouvaient transporter des centaines de passagers et naviguer très rapidement.

LES PARISIENS

BATEAUX A VAPEUR A BASSE PRESSION.

GRANDE BAISSE DE PRIX.

Vitesse extraordinaire.

LYON A CHALON EN 7 HEURES 1/2.

DÉPART DE LYON TOUS LES JOURS PAIRS, A COMPTER DU 16 MARS.

BIBLIOTHÈQUE GRATUITE, RESTAURANT CONFORTABLE A DES PRIX MODÉRÉS.

N. B. — Il y aura un départ tous les jours aussitôt que la construction du second bateau de la compagnie sera achevée. Aux termes du marché passé avec les constructeurs, ce second bateau devra effectuer le trajet de Lyon à Chalon en 6 heures 1/2.

BUREAU A LYON, RUE SAINTE-MARIE-DES-TERREAUX, N° 6. (408)

Le bateau «Parisien»

Chalon-Lyon avec escale dans 16 localités, débarquant passagers et marchandises et franchissait cinq écluses accolées à des barrages à aiguilles.

Mais arrive un nouveau moyen de transport, le chemin de fer avec la Cie des chemins de fer de Paris – Lyon- Méditerranée (PLM)

A partir de 1855 les bateaux à vapeur ne peuvent lutter contre une telle concurrence.

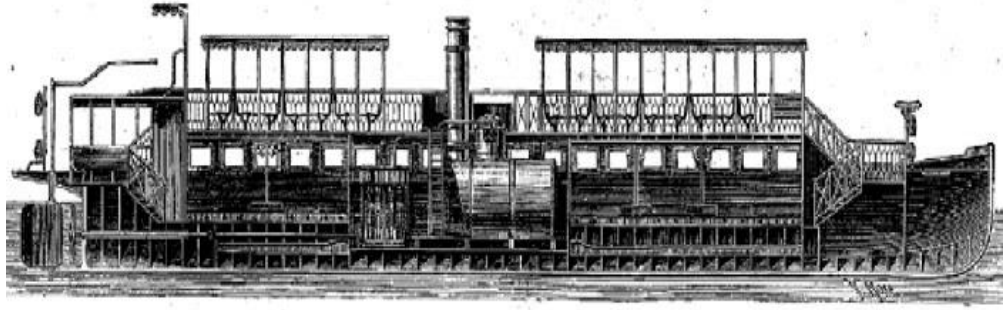
Les bateaux « Parisien » partant de Chalon n'auraient plus assurés les trajets jusqu'à Lyon. **Et dans les années 1874 à 1880, de Lyon à Trévoux** les bateaux « Parisien » étaient uniquement réservés, sur la Saône, à transporter des pèlerins venant de Lyon et des campagnes voisines **(peut être des fleurentins)** pour approcher des lieux de pèlerinages : Ars, Parray le Monial, Fourvière.

Les bateaux à hélices

A partir des années 1860 la création de barrages imposants sur la Grande Saône (L'Ile Barbe en 1869, Couzon 1870 , Port Bernalin 1875) a fortement modifié la physionomie de la Saône. Les écluses permettent de modifier les gabarits des embarcations.

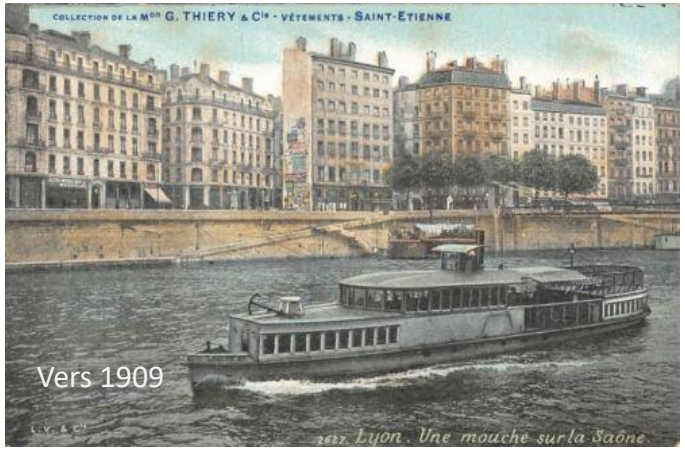
Des chantiers navals sont construits au bord de la Saône, dans le quartier Perrache, autour de la gare d'eau. Un autre chantier est créé au bord du Rhône (chantier Michel Félizat), dans le quartier de La Mouche (Gerland). Il est à l'origine des bateaux-mouches.

La compagnie des "Mouches" sera la première compagnie de bateaux de transport omnibus de passagers à Lyon



Ces bateaux Mouche d'un nouveau type avec leur coque en fer, comme séparé en 2 par leur cheminée centrale machine à vapeur et leur hélice sera la silhouette caractéristique de cette embarcation des années 1860 jusqu'à la fin des années 1930.

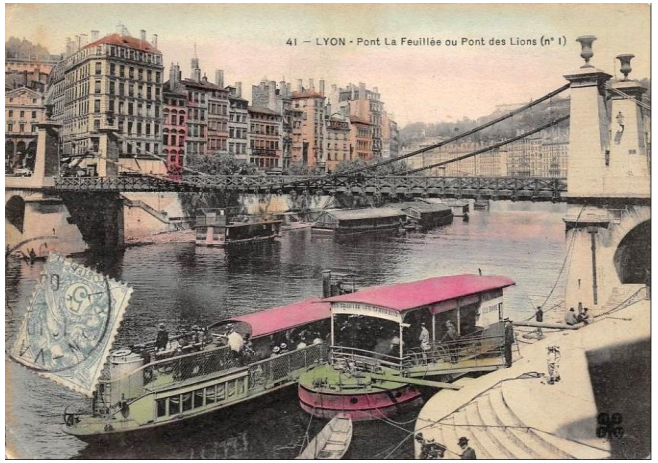
Ces bateaux bus étaient utilisés quotidiennement par les Lyonnais (Chauffés l'hiver, avec un bar servant alcools et petits déjeuner)



Vers 1909

En mars 1864, afin d'étendre le service, la Cie des Mouches obtient l'établissement de 25 pontons débarcadères dont à l'île Barbe, Collonges, Fontaine et Neuville les dimanches et jours de fêtes pendant la belle saison.

Pont de la Feuillée Lyon embarcadère



L’évolution des ponts sur la Saône

A partir de 1827, une amélioration notoire apparaît grâce à Marc Seguin qui va créer des ponts suspendus permettant de réaliser de grandes portées et supprimant au maximum les piles.

Le Pont de L’Ile Barbe C’est le tout premier pont construit dans la région lyonnaise selon la technique des frères Séguin. A l’origine, il est supporté par des chaînes de fer, très vite remplacées par des câbles, et il se distingue par sa pile unique s’appuyant sur l’île

De 1827 à 1852, 6 ponts de ce type sont construits sur la Saône.
De nos jours, seuls les ponts de l’Ile Barbe et Mazarik sont encore visibles

La Gare d’eau de Vaise, Témoin de l’ âge d’or de la navigation fluviale sur la Saône

La gare d’eau de Vaise vers 1903

L’essor industriel au XIXe siècle a entraîné un accroissement du transport fluvial…

L’ activité de la Gare d’eau de Vaise a connu l’ apogée de son trafic en 1856 , De nombreux bateaux venaient y décharger leurs cargaisons multiples et variées (bois, charbon…). On y trouvait aussi des fours à chaux et une minoterie.

Le trafic se maintiendra jusqu’à la fin de la Seconde Guerre mondiale malgré la concurrence des chemins de fer et des axes routiers.

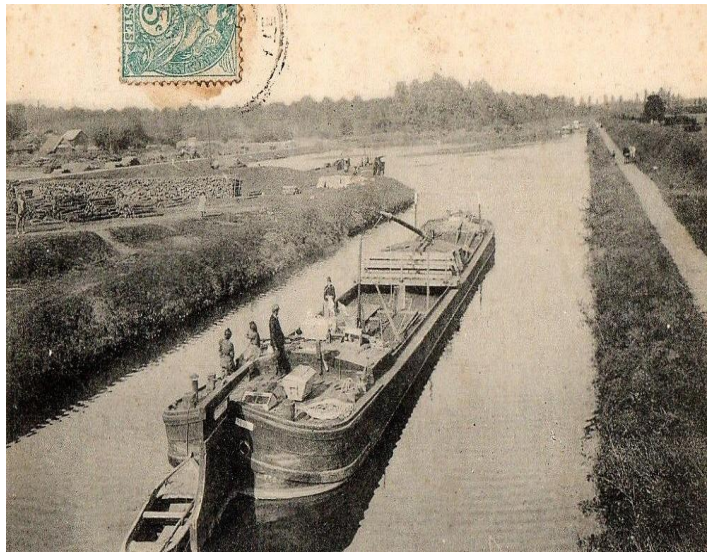
Le lieu, autrefois si animé, a peu à peu perdu de son importance, jusqu’à ce qu’il soit finalement enseveli sous le béton en 1967 sous le stade Boucaud. *(tribunedelyon.fr/histoire-gare-eau-vaise)*

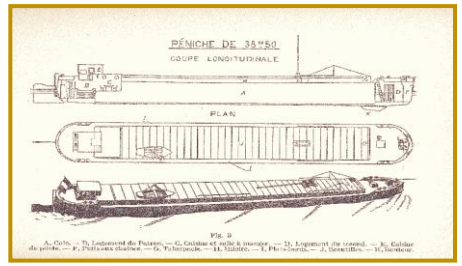
PASSAGE AU 20ème SIECLE 1900 à 2000

Les péniches

Péniche type Freycinet début du 20e siècle

Le terme de péniche n'est utilisé qu'à partir du XIXe siècle bien que dans le petit monde du transport fluvial on privilégie toujours le terme « bateau » plutôt que celui de péniche.
Les écluses permettant aux bateaux de naviguer sur la Saône non praticable jusqu' alors, sont à l'origine des dimensions imposées aux péniches. A partir de 1879 le gabarit Freycinet est standard, bateau en bois avec une longueur de 40 m pour une largeur de 5m.
Fin du XIXe siècle, début du XXe siècle La péniche devient le lieu de travail du marinier ainsi que sa maison. La famille entière formait l'équipage et se partageait le travail.





Habitat de la famille

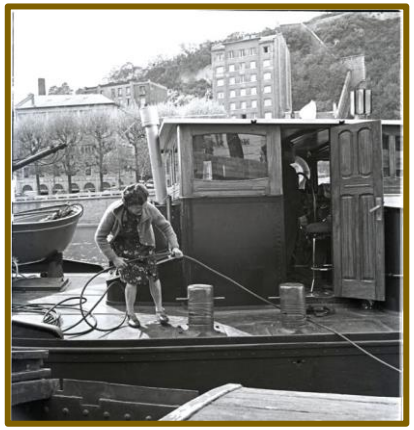
Les dernières péniches en bois ont disparu dans les années 1920, les forces humaines sont remplacées par des bateaux automoteurs en fer, de mêmes dimensions. Les péniches seront les bateaux de marchandises au XXe siècle.

Attention danger de tomber à l'eau !

Ce qui obligeait les parents-bateliers d'attacher leurs enfants.

1966 (Photo fondation Berliet)

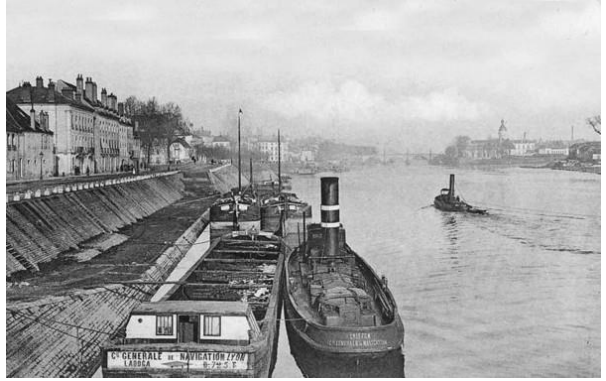
Batelier au macaron
http://bab.viabloga.com



1966 (Photo fondation Berliet)

Péniche automoteur

Le remorquage et le poussage



Remorqueur le Griffon et une péniche
de la Cie générale de Navigation de Lyon

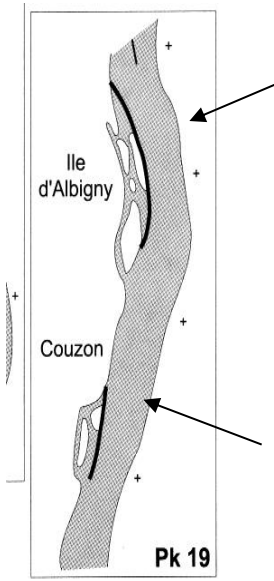
Les remorqueurs ont longtemps fait partie du paysage fluvial.
Le remorquage à vapeur a été remplacé par la technique du poussage

A la fin des années 1950 une nouvelle technique:
le poussage. Un bateau « pousseur » de forte puissance propulse devant lui une, voire plusieurs barges longues et plates, assemblées de façon rigide. Toujours en activité

Les pièges de la navigation

Dans ce même temps les digues construites autrefois pour rejeter l'eau de la Saône du côté de Fleurieu n'étaient pas encore détruites.

Sur la rive gauche de la Saône au niveau de Rochetaillée une longue digue de halage enjambant un ruisseau avait été construite



PK 19 indique la distance entre Fleurieu et la confluence entre le Rhône et la Saône.

plan des digues submergées entre Fleurieu et Albigny qui n'existent plus maintenant.

un citerna

Témoignages de Fleurentins et Fleurentines

Des fleurentins nous racontent, qu'ils se souviennent, lorsqu'ils étaient enfants, d' avoir vu des bateaux qui s'échouaient sur la digue immergée en face de Fleurieu. Le remorquage de ces péniches se faisait par des plus gros bateaux type "citerna". C'était vers les années 1960.

Passage au 21ème siècle à partir des années 2000

En 2017, Le rallongement de l'écluse de Couzon au Mont d'Or à 193m permet à des bateaux à grand gabarit (convois poussés de 190 m) en réduisant leur temps de passage à seulement 20 mn au lieu de 2 à 4 h.

1° Les bateaux de transport de marchandises

Bateau pousseur convoi une barge

A une période où les esprits sont de plus en plus tournés vers la préservation de la planète, la navigation par péniche proposerait l'une des meilleures manières de transporter de grandes quantités de marchandises. Des estimations officielles affirment que la péniche consomme une fois et demi moins d'énergie que le train et cinq fois moins que la route. Elle permet en outre, de transporter sur un seul bateau, l'équivalent des dizaines voir des centaines de camions et presque autant de wagons.

Péniche transportant des containers

2° Les péniches habitations et loisirs

Mais certaines péniches sont définitivement amarrées aux quais comme à Lyon, Elles se sont transformées en habitations, hôtels, salles de concerts, d'expositions ou restaurants.

3 ° Bateau Hôtel de tourisme.

L'Hermès à l'Ile Barbe

4° *Les bateaux individuels de plaisance*

Bateau individuel de voyage, pénichette habitable.

Bateau de plaisance de moins de 5 mètres pour Balade, pêche, ski nautique.

A Fleurieu sur Saône il passe environ 5000 à 7000 bateaux par an soit une quinzaine par jour. La navigation est interrompue une semaine chaque année pour l'entretien des écluses.

Notre Saône est toujours navigable. Espérons qu'à l'avenir nous verrons de plus en plus de bateaux passer sous nos yeux pour la beauté du spectacle et la protection de l'environnement.