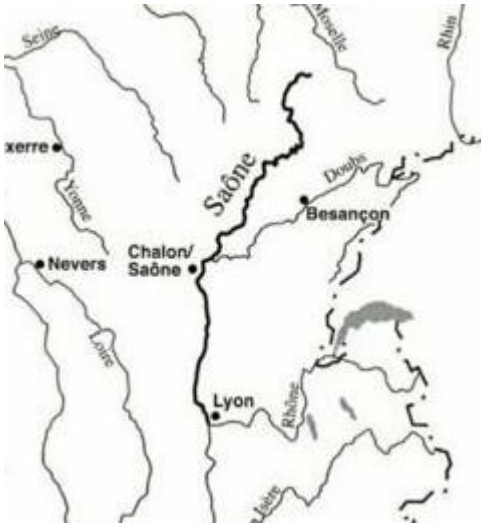
La Saône,



A Vioménil

Représentation de la déesse Sagona
(à Vioménil)

480 kms depuis sa source de Vioménil, petit village des Vosges, à Lyon ; trois appellations : Haute Saône, Petite Saône et Grande Saône lorsque le Doubs la rejoint.

Notre Saône

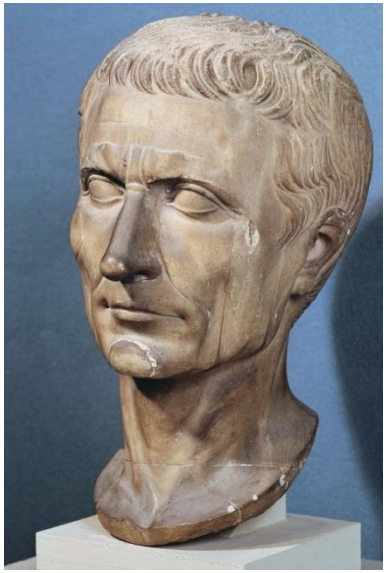
A Fleurieu

Notre part de Saône, celle qui borde les rives de notre village, est bien modeste : 1 km 700 et la moitié de sa largeur car nous la partageons avec Couzon et Albigny.
Mais, elle donne tout son cachet à notre village.

Ce qui caractérise notre rivière, c’est son très faible dénivelé, 234 m sur 480 kms :
Haute Saône : 21,53cm/km sur 82 kms
Petite Saône : 13 cm/km sur 115 kms
Grande Saône : 4 cm/km sur 166 kms de Verdun à Anse, puis 25cm/km sur les 35 derniers kilomètres

Description de la Saône par Jules César
(Monument à Trévoux)

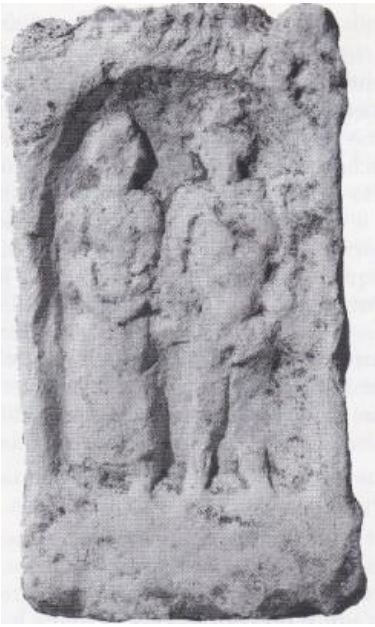
Confluence Saône-Doubs



Buste de Jules César, emprunteur de cette voie de communication qui ouvre sur l’Europe du Nord

L’histoire du nom de la Saône est un véritable enchevêtrement de légendes et de vérités :
- Sagone, de Sagona, déesse celte, nom donné par des druidesses ayant trouvé la source.
- Arar, le nom gaulois
- Souconna, une source sacrée de Chalon sur Saône, nom utilisé par les légionnaires romains
- Enfin Saône par le long travail de copiste des moines

Bien que fortement modifié, le cours de la Saône nous a laissé des traces des habitants successifs de ses rives :
- le nom de Fleurieu issu d’un propriétaire romain : Florius.



Une stèle païenne retrouvée lors de la démolition de la vieille église

Quelques découvertes au hasard d’un creusement pour une piscine

Vestiges belliqueux du XVIème siècle : des rapières trouvées à Neuville lors d’un dragage (Exposées par Neuville, histoire et patrimoine)

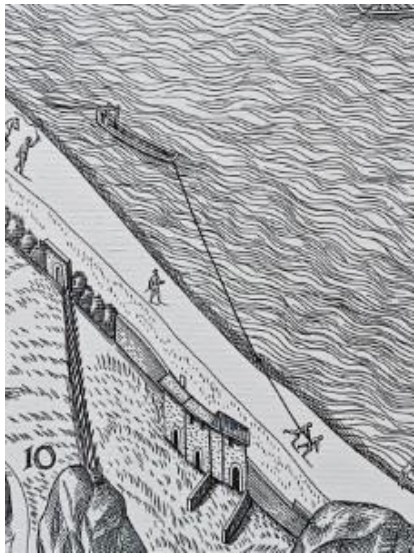
La navigation

Nous vous présentons un plan scénographique de la ville de Lyon au XVIème siècle dessiné entre 1548 et 1562 qui nous permet de découvrir l'usage que nos ancêtres faisaient de la rivière.

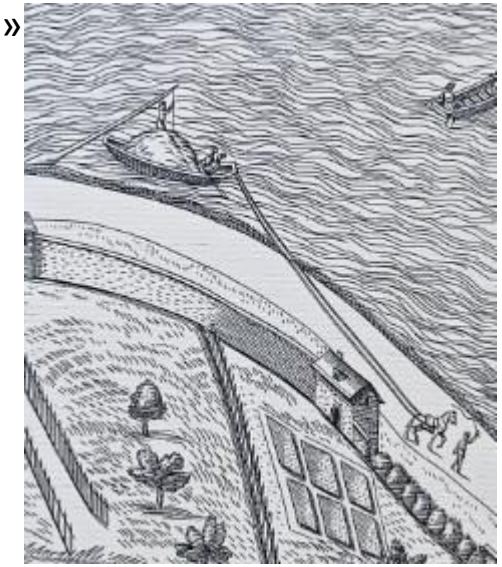
A cette époque, compte tenu de la faible profondeur de la Saône, les transports se réalisaient aux périodes où le niveau et la force du courant étaient favorables : 4 à 5 mois par an (environ 6 voyages annuels), souvent en tout début de crue.

Lyon parking Saint-Georges, découverte d'une barque du XVIème

(Archives Le Progrès)



A la descente : par la force du courant, « à la dérive » parfois aidée d'une voile.
A la montée : le halage par traction humaine « à la bricole », la bricole désignant la corde traction.
Le halage par des chevaux s'est développé grâce à l'adoption du collier de poitrail. Il a été facilité par l'aménagement d'un chemin de halage surélevé et empierré sur la rive gauche.
Dans le 1er tiers du XIXe siècle, l'invention de la machine à vapeur adaptée à la navigation fluviale sonna le glas du halage.

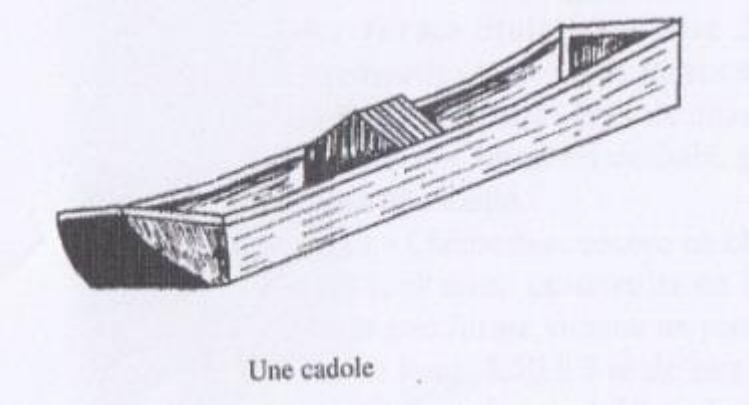


Au moyen-âge, le lit est encombré de moulins, clayonnages d'osiers et de filets de pêche.

La navigation était sans cesse interrompue par des péages, le plus proche de chez nous à Rochetaillée, supprimés par Colbert qui impose la continuité du trafic fluvial.

Si Fleurieu n'avait pas d'interaction avec la Saône, les habitants pouvaient voir passer des embarcations de toutes sortes et, dès le XVIIIème, celles chargées du bois des Vosges et du Jura qui descendent jusqu'à l'arsenal de Toulon, le charbon de bois du Charolais et la pierre de Couzon pour la construction de Lyon…

Quelques modèles de bâteaux circulant sur la Saône avant le 18ème siècle

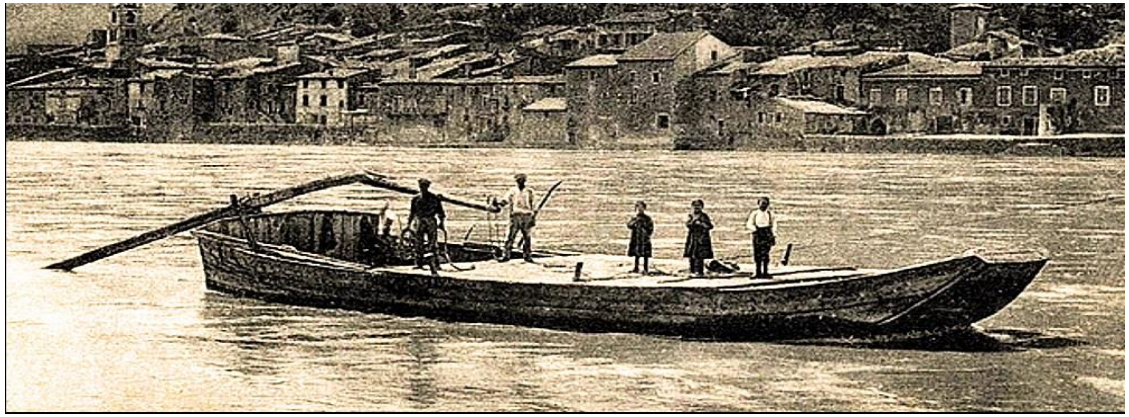


La cadole, le plus simple et le plus utilisé des transports fluviaux

Le coche d'eau, transport des voyageurs assuré par les messageries royales

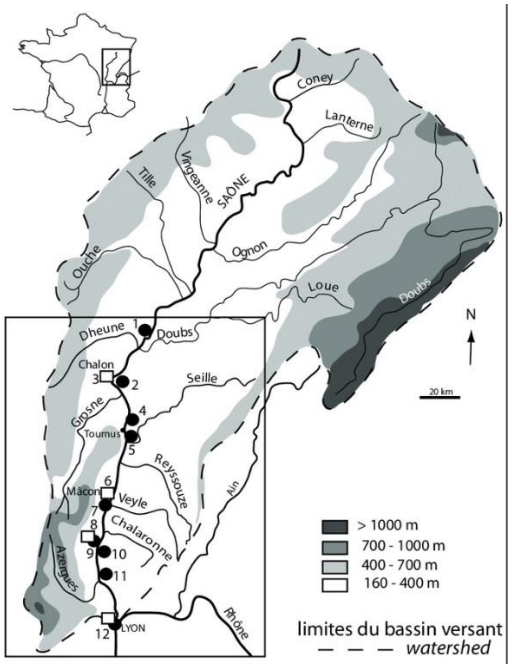
Coche d'eau à l'arrêt et son attelage à deux chevaux – Gravure Signée Fortis 1817

La seysselande, transport de marchandises



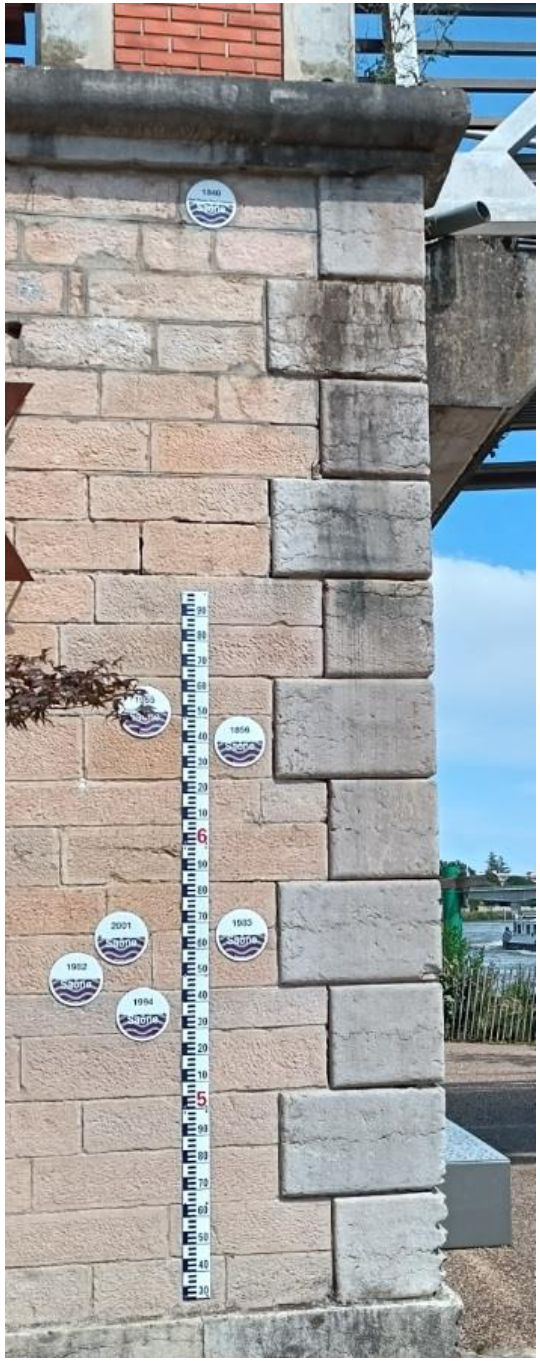
Les caprices de la Saône : les crues et le gel

Le bassin de la Saône couvre 29580 km2.
Le débit de la rivière dépend entièrement des précipitations sur ce très grand bassin : son débit moyen est de 500m3/s mais tombe à 60m3/s en étiage normal. En période de crue, elle peut atteindre 3000m3/s.
Sa largeur moyenne est de 300 à 350 m, de 280 m à Fleurieu en moyenne. Elle peut atteindre 5 kms de large dans certains endroits (la prairie à Macon par exemple).



Gros débit, peu de pente, les inondations sont donc inévitables.
Quelques dates :
520, 1602, 1711, 1840 (débit estimé 4000m3/s), 1856, 1955, 1981, 1982, 1983, 2001

Les repères d'inondations sur la pile de la passerelle de Trévoux indiquent les hauteurs atteintes et celle de 1840, si haut perchée, échappe presque à notre regard. Nous nous intéresseront à celles de 1840, 1955 et les plus récentes.



L’inondation de 1840

« Fleurieu, quoique éloigné de la rive, a souffert de graves dommages. Les eaux se sont élevées à plus de 5 pieds au dessus de la Croix de Saône (Tourneyrand), au midi de la paroisse. Tous les murs de clôture du jardin de la maison rouge (propriété Guimet) ont été renversés ; au nord, une maison a disparu sous les eaux, plusieurs autres ont été menacées ; vis-à-vis de l’église (l’ancienne), le débordement est arrivé à 18 mètres de l’angle méridional du jardin du presbytère. » (Extrait Fleurieu par le Père Révérand).

Le niveau atteint en 1840 : la Saône aurait été au dessus du pont de Tourneyrand. Entre le niveau 1840 et celui de 1955, la hauteur est de 2,10 m.
1955 est déjà à 78 cm de haut par rapport au trottoir. A quel niveau au dessus de la Saône bien en contrebas !

Rue des Contamines, 1955 rase le sol ; 1840 tutoie le ciel.

Toutes les communes n’ont pas eu la chance d’avoir si peu de dégâts

Des pluies océaniques diluviennes à la fin du mois d’octobre sont à l’origine de cette inondation catastrophique. Les eaux couvrent l’ensemble du bassin de la Saône, renforcées par des orages répétitifs à l’aval et par un très fort vent du sud.
A Lyon, la Saône roule entre les deux lignes de maisons qui bordent les quais, brise et arrache tout sur son passage, monte, monte encore. Les ponts suspendus se tordent et cinq sont emportés.
Des quartiers entiers ont disparu, broyés par les eaux.
Suite à cette catastrophe, une commission météorologique départementale se met en place « pour annoncer, en temps utile, l’époque d’une crue qui se ferait sentir dans la ville »
(*Archives municipales de Lyon, témoins des caprices du temps)*

Nous retiendrons le texte suivant pour illustrer cette inondation *:« La place Bellecour est devenue un vaste lac. On se promène en bateaux sous les tilleuls et comme le disait Paradin, les poissons nagent entre les arbres où les oiseaux avaient l’habitude de se percher. Le cheval de la statue de Louis XVI a l’air de galoper sur une immense nappe d’eau. »*
(extrait Vingt siècles de chroniques surprenantes – Balland)

A Neuville

« Ce fut une année terrible. Les eaux sont montées jusque, dans l'église, au niveau du maître autel. La plupart des maisons situées au bord de l'eau ont été rasées. Le faubourg du Four à Chaux qui contenait dans ses greniers et magasins une quantité considérable de froment et d'avoine a été entièrement détruite… » (extrait de Histoire de Neuville – René Chassin)

L'inondation de 1840 au
5 quai Barbès à Neuville,
Lieu-dit le Four à Chaux

L'inondation de 1955

Faute de documents sur Fleurieu, nous allons parler de Neuville qui nous a laissé quelques témoignages

de la part de Mr Cracco, pompier à Neuville

"En 1955, Mr Yacob, marinier habitant quai Barbès, marié une fille. Avec notre bateau nous sommes allés prendre la noce pour l'amener au pont où le maire Jean Ibures-sier était à l'arrivée"

"Le père du docteur Meyer qui habitait avenue Carnot, étant très malade, désirait voir son Pasteur - Je fis le voyage pour l'aller et le retour - après son décès, ce fut le transport du cercueil, puis avec mes collègues, le transport du corps jusqu'à Fleurieu pour l'inhumation"

Texte extrait de Neuville de ma jeunesse, témoignage d'un soldat du feu !

Photos transmises par Neuville Histoire et Patrimoine

Les inondations à Fleurieu

En janvier 1910, la route de Lyon vers la propriété Guimet

En 1981

Vue générale

Détail de la vue générale : Dragueur façon impressionniste !

Au 3 rue des Contamines

Au 1 route de Lyon, transformé en marina

C’est peu dire que notre Saône est frileuse.

Elle commence à geler dès cinq degrés au dessous de zéro ; il faut -14 ° pour le Rhône. Et si le froid persiste et s’intensifie, elle se prend en glace sur toute sa largeur.

En 1608 longtemps appelé le grand hiver européen, il s’était accumulé comme une montagne de glace sur la Saône. Toute la ville de Lyon tremblait qu’en se détachant la glace ne vint à emporter le Pont de pierre (pont de Saône ou du Change voir sur la gravure exposée) qui reliait presqu’île et quartier épiscopal.
Dans son Histoire de France, Eudes de Mézeray raconte l’histoire suivante : un artisan nommé Besson entreprit de rompre la glace en petits morceaux et de faire écouler ces éclats sans désordre en allumant le long des berges de petits feux tout en récitant adjurations, exorcismes. « Aussitôt ce prodigieux rocher de glace éclata comme un coup de canon et se rompit en une infinité de pièces »… ce qui valut au susnommé Besson l’ire des théologiens l’accusant de diablerie.

Quelques dates restent dans les écrits :
- l'an 400, voyageurs à pied ou à cheval allaient sur la glace sans risque.
- 821 : toutes les fleuves et rivières de France sont gelés durant un mois ; plusieurs ports de la Méditerranée gelèrent.
- 1481 : l'hiver fut très froid et très long ; il se prolongea pendant plus de six mois. Le froid était tel que le vin gela et qu'il fut coupé à la hache pour être vendu au poids.
- 1709 n'échappa pas à cette calamité mais c'est la première année que la température a été relevée : -23 ° à Paris. Tous les vergers furent détruits par le froid.
- 1766 : beaucoup moururent de froid et de faim car le travail fut interrompu pendant cinq mois par les intempéries.
- 1879-1880 : certains de nos grands-parents nous ont raconté avoir pu traverser la Saône ou le Rhône sur une glace de bonne épaisseur. Nous avons retrouvé des photographies de l'époque

Photographies de
Monsieur GARCIN

Plus près de nous, nous pouvons énumérer : 1929, 1940, 1945, 1956, 1963, 1985, 2012.
Ces conditions rigoureuses ont fait le bonheur des photographes.

1929 : promenade sur la Saône
après le repas dominical

1956, le train bleu
circule malgré les
intempéries (Le Progrès)

1956 : Lyon sous un beau
et froid soleil (BM Lyon)