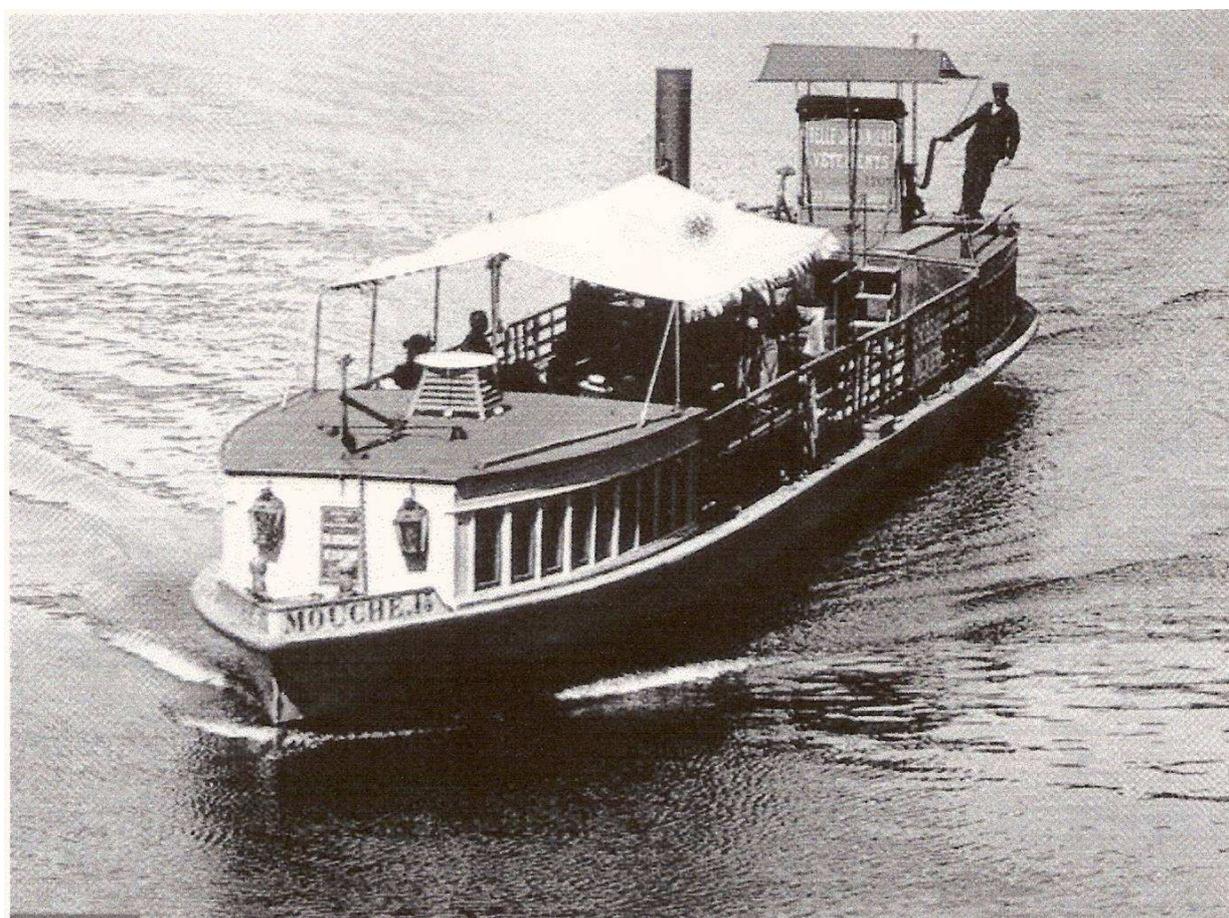


Lorsque l'on s'intéresse au patrimoine d'une région,  
peut-on faire abstraction de son passé scientifique et industriel ???

# DE LYON « LA MOUCHE » À PARIS Pont de l'ALMA

## LA FABULEUSE ODYSSÉE DES BATEAUX MOUCHES



En 1867 : «Fabriquer 30 bateaux en moins de 8 mois !!!»  
«En cette fin du XIX<sup>ème</sup>»

**«Ce défi fut relevé par les Lyonnais???»**

Voir site

<https://picasaweb.google.com/guignaf/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches#>

Conférence de Jacques Guinet

## LA LÔNE FELIZAT : UNE DES HISTOIRES DE LA MOUCHE

Sur Michel Félizat, nous trouvons très peu de renseignements sur ses activités. Pourtant tous les anciens de Gerland (nés avant 1950) peuvent vous situer l'emplacement de la Lône Félizat. Pourquoi ce nom n'est il pas plus souvent cité dans l'histoire industrielle de ce quartier ?

Probablement parce qu'il ne faisait pas partie des Grandes Familles Lyonnaises, ce qui était certainement, dans les affaires, un sérieux handicap et puis Félizat, ça sonnait un peu comme Caserio (mauvaise époque pour les émigrés italiens). On trouve aux archives Municipales de Givors : Acte 85, un Michel FELIZAT né le 12 juin 1823 (le père était émouleur, futier !!!). Il avait probablement des origines savoyardes (jusqu'en 1860 la Savoie n'était-elle pas à moitié italienne ?).

Madame Renée Félisat, une branche de la famille, m'a bien aidé. Son mari Jacques avait commencé un bel arbre généalogique et retrouvé la branche Félizat. La bonne orthographe d'un nom, il y a 200 ans, dépendait grandement des qualités auditives et du bon vouloir des employés aux écritures des Mairies, Douanes et Préfectures.

Jacques Félisat, malgré un abondant courrier, rencontra, tout comme moi, beaucoup de difficultés pour obtenir quelques traces de notre Michel Félizat, mais l'un des plans que sa femme me fit parvenir atteste que cette lône portait bien son nom. Le cartographe, aux environs de 1930, avait bien représenté et noté la Lône FELIZAT en face des établissements Borie, entre le Rhône et la Halle Tony Garnier.

Mises à part les archives familiales et des sociétés qui ont eu la chance de perdurer, les documents sur le passé industriel d'une ville ou d'un quartier sont rares. Les historiens, les responsables politiques, les poètes, les journalistes, enfin, tous ceux qui dans le passé avaient la chance de tenir régulièrement une plume, narraient le plus souvent les événements politiques, les fêtes, les catastrophes, les faits divers et remplissaient les documents officiels et administratifs. Parler d'une performance industrielle exceptionnelle réalisée sur la rive gauche au sud de Lyon, ne devait même pas leur effleurer l'esprit. Les médias de nos jours font-ils mieux ?

Les archives de la Sté Schneider au Musée de la Verrerie au Creusot possèdent quelques documents sur les Industriels Lyonnais.

Pourtant, dans ce 19<sup>ème</sup> siècle, l'industrie Lyonnaise était en pleine effervescence :

Tout d'abord, les industries se développèrent dans les quartiers peuplés des villes (Perrache pour Lyon et le Nord de la Mouche pour la Guillotière). On retrouve la trace d'industries chimiques à la Vitriolerie, grosses mécaniques et métallurgiques à Perrache, etc...

Mais les nuisances, déjà à cette époque, obligèrent les exploitants à migrer plus au sud (risque d'explosions, fumées, odeurs, gaz dangereux, bruits et même les minis tremblements de terre générés par les marteaux pilons à vapeur) (1). Les militaires du Fort de la Vitriolerie craignaient même pour leurs dépôts de munitions car un chantier de bateaux jouxtait le Fort. La fabrication des nouvelles coques en fer pour les nouveaux bateaux nécessitait un nombre considérable de rivets. Le forgeage de ces derniers, leur rivetage et le formage des tôles ne se réalisaient pas sans bruit ni sans secousses...

Les nuisances actuelles dues à la présence du Stade de Gerland, la salle des sports et de la Halle Tony Garnier avant son insonorisation, tous trois réunis, ne parviendraient certainement pas à rendre celles subies dans ce quartier de la Mouche, heureusement très peu peuplé à cette époque.

Vers 1860, ces usines ou ateliers furent donc contraints de migrer plus au sud, donc plus en aval dans le quartier de la Mouche (2).

C'est à cette époque qu'apparaît Monsieur Michel Félizat (3).

Cet entrepreneur intrépide va acheter «à crédit» des terrains qu'il transformera en chantier de construction de bateaux, certains terrains possédaient déjà quelques traces de cette activité. Le 1/10/1864, un lot sera acheté à une Madame Veuve Seguin d'Annonay 07 (4). L'ensemble de ces terrains (Quartier des Rivières pour l'époque) peut approximativement être situé entre la place Antonin Perrin, l'avenue Tony Garnier, l'impasse Bonnardel et le Rhône. La Halle Borie est maintenant pratiquement au milieu de ces terrains et la Halle Tony Garnier les jouxterait à l'est.

À cette époque, une digue correspondant au bord du Rhône actuel, fermée au nord et ouverte au sud, formait pratiquement un lac très allongé, avec des eaux relativement calmes, sauf pendant les fréquentes inondations. Les chantiers s'installèrent donc le long de ce bras semi-mort (Lône en Lyonnais, voir note spéciale) que les gens de Gerland ne tardèrent pas à appeler la Lône FELIZAT. De nombreux Anciens ont appris à nager dans cette lône, certains s'y sont noyés car les trous des dragues étaient particulièrement traîtres.

Entre 1860 et 1866 Michel FELIZAT construisit donc en ces lieux ces premiers bateaux à coque métallique et à hélices. Il fut, en France, parmi les précurseurs de ces technologies. Il en fabriqua particulièrement pour la Compagnie des Bateaux Omnibus qui faisait la ligne La Mulatière-Vaise en s'arrêtant à de nombreux pontons ...

Fabriqués aux chantiers de la Mouche, ces bateaux, 4 ans avant les Parisiens de 1867, portaient les noms de MOUCHE 1, MOUCHE 2, MOUCHE 3, etc...

(Exemple : le 21 octobre 1864, la préfecture du Rhône délivrait l'autorisation de navigation à la Mouche n° 10. On peut lire sur le permis de navigation «bateau à hélice et coque en fer de Félizat».

Le 10 juillet 1864, LA MOUCHE n°4 basculait et jetait à l'eau tous les passagers de son pont, il y eu 27 noyés. De nombreuses femme furent sauvées grâce à leur robe « crinoline » qui firent office de bouée.

Le 16 septembre 1866, la chaudière de la LA MOUCHE 9 explosa et défraya la chronique.

Comme annoncé au début cet article, ces événements firent couler beaucoup plus d'encre que toutes les performances de nos Mouches étalées sur leurs 80 années d'existence.

Bon an, mal an, nos Mouches Lyonnaises transportaient 1 500 000 passagers par an. L'année record 1871, on en comptabilisa environ 4 000 000.

Dans « le Progrès » du lundi 2 juillet 1866, La gazette (rubrique) médicale, un médecin prétend que les charmants petits bateaux qui sillonnent la Saône «Les Mouches» rendent un service direct à la thérapeutique de nos malades indigènes.

Ce docteur explique que l'air + le roulis + les petites arrêts et incidents ... lui améliorent la santé et qu'accompagné de sa femme, il prend régulièrement ces petits bateaux.

Conclusion : (en parlant des Mouches) L'ouvrier surtout le bénira, car grâce à lui, il n'a plus rien à envier aux élus de la « fashion » (beau monde ou société élégante, tiré du grand Larousse). C'est sa promenade en voiture et elle ne lui revient pas à plus de 40 centimes de l'heure.

En 1866 les responsables parisiens qui préparaient l'Exposition Universelle de 1867 pensèrent à faire transiter une partie des visiteurs par la Seine. Ils lancèrent un concours ouvert à de nombreux chantiers, y compris les anglais qui étaient, à cette époque, à la pointe du progrès pour tout ce qui concernait la locomotion à vapeur. Avec Mrs Plasson et Bonne au nom de la Cie (Cie des Bateaux Omnibus de Lyon) et plusieurs chantiers Lyonnais, les Chantiers de la Buire, les ateliers Chevalier et les chantiers de Michel Félizat en s'unissant (avec des ramifications familiales très efficaces pour les deux premières) emportèrent ce concours .(note 4).

En août 1866 le concours étant gagné, il fallait maintenant réaliser comme promis 30 bateaux en moins de 8 mois.

On a polémique sur le nombre de 20 ou 30 ; mais les ADR possèdent les 30 permis de navigation, à destination de Paris, délivrés par la préfecture du Rhône Un bateau par semaine !!!! La Lône Félizat devait ressembler à une fourmilière géante et bruyante.

La performance Industrielle est époustouflante.

Près de 1500 personnes travaillent aux chantiers de la Buire.

Certainement plus d'une centaine aux établissement Chevalier à Perrache et à la Mouche (c'était l'un des plus gros fabricant de chaudières de l'époque).

Combien d'ouvriers sur la Lône elle même ? À mon avis plus d'une centaine.

Pour tous ceux qui passent, séjournent, se baladent ou travaillent en ces lieux, imaginez seulement pendant quelques minutes l'ambiance qui régnait sur cette bande de terre : Probablement un mélange de Germinal de surface, la poussière de charbon remplacée par le bruit. Beaucoup d'enfants étaient employés à la forge (7) pour chauffer au rouge des rivets et les passer aux compagnons (on peut calculer qu'une coque nécessitait 5000 à 6000 gros rivets). Facile d'imaginer le nombre de décibels que ce chantier devait émettre. On doit condamner ce type de travail pour les enfants, mais l'histoire est passée. Peut-on condamner les bâtisseurs de cathédrales ou des Pyramides ? ?

Les bateaux étaient livrés par convois de 5 ou 10 (6).

Plus entreprenant qu'homme d'affaire, ajoutez la récession due à la guerre de 1870 et les problèmes qui en découlèrent ; Michel Félizat semble avoir été en difficulté financière dès septembre 1871 (vente de terrain), puis le 16 février 1881 il vend l'ensemble du chantier y compris les machines (machines à vapeur, marteaux pilons, forges etc, etc ...) à Jean Bonnardel (J'ai copie de l'acte de vente y compris un plan représentant le terrain, la Lône et les bâtiments, qui ne laisse aucun doute sur l'emplacement de ce chantier, les dimensions correspondent exactement au plan de 1930).

Entre 1867 et 1892 on trouve 8 transactions pour Michel Félizat (3 saisies, 1 acquisition et 4 ventes). Il semble cependant avoir par la suite vécu de ses rentes à Lyon, puisque dans le registre des Greffes on le retrouve : Rentier à Lyon.

Autour des années 1952/54 la Compagnie Générale de Navigation le Havre-Paris-Lyon-Marseille ou H.P.L.M. fondée en partie par Francisque et Jean Bonnardel, a vendu la Lône Félizat à l'Entreprise BORIE travaux publics. La Sté Borie a comblé la lône et après 40 années d'exploitation, l'a revendue à deux sociétés pharmaceutiques : Pasteur Mérieux Sérum et Vaccins (française) et Merck Sharpe et Dohme (américaine). Charles Mérieux et Guy Malher conserveront l'aspect extérieur des bâtiments de la Halle Borie, 3 place Antonin Perrin. C'est l'emplacement du siège de leur société.

La suite, vous la trouvez dans les deux articles de Christian Fauchille de la revue Navigation Intérieure (n° 6 et 7) ci-joint, auxquels j'ai eu le plaisir de collaborer.

Quelques erreurs se sont glissées dans la composition de ces deux articles, vous pouvez ainsi voir en page 52 du n°7, une gravure qui ne représente pas un bateau "Mouche", mais un « Louvre » de l'exposition universelle de 1889. On voit d'ailleurs la Tour Eiffel qui n'a été érigée qu'entre 1887 et 1889. Donc cette vue n'a rien à voir avec nos Mouches, mais reconnaissez que la gondole est jolie...

Petite précision sur le parcours des bateaux Mouches pour arriver à Paris.

Départ : Gerland Mouche 150m, Lyon, Villefranche, Mâcon, Châlon, St-Jean-de-Losne 184m. Passage dans le canal de Bourgogne, Dijon 247m, Château Neuf, Pouilly-en-Auxois 378m (le sommet du canal de Bourgogne qui n'est autre qu'un tunnel long de 3348 m), Montbard 211m, Ancy-le-Franc 153m, Armençon-Tonnerre 145m, jonction canal de Bourgogne avec l'Yonne à Laroche-Migennes 105m, l'Yonne rejoint la Seine à Montereau Font Yonne 52m, puis aux environs de Fontainebleau, Melun 54 m, Corbeille, et enfin arrivée à Paris.

## LES DIMENSIONS DES 30 PREMIÈRES MOUCHES PARISIENNES

Données techniques :

Les 30 permis provisoires de navigations, à quelques variantes littéraires près :  
Pour les 30 bateaux livrés à Paris en 1867, les dimensions sont les suivantes (ADR modernes)

Extrait des registres des arrêtés du Préfet du département du Rhône, en 1<sup>ère</sup> page exemple

en 7<sup>ème</sup> page de ce permis

Bateau à hélice à vapeur Omnibus n° 25: appartenant à la Compagnie des bateaux Omnibus de Lyon

Ligne de navigation Lyon à Paris étendue ... kilomètres , coque fer de Félizat à compartiment étanche .

D'après le procès verbal de jauge :

Longueur totale 24,50 m

Largeur milieu 3,60 m

Tirant d'eau à vide 1,10 m

Tirant d'eau maximum 1,25 m

Machines : Une machine à vapeur verticale de la force de 20 chevaux.

La Chaudière :

Boite à feu : capacité 4,349 m<sup>3</sup>, surface de chauffe 29,50 m<sup>2</sup>, Numéro du timbre 6 atm. (6 atmosphères donc environ 6 bars)

Foyer intérieur : diamètre ou largeur 0,70 m, longueur 3,30 m, hauteur ,,

Corps cylindrique : diamètre ou largeur 1,40 m, longueur 3,30 m, hauteur,,

Tubes recourbés : nombre : 27, diamètre ou largeur 0,086 m, longueur 3,20 m hauteur ,,

Ajoutez la soute à charbon !!

Quelques idées sur les machines à vapeur de 20 CV qui entraînaient l'hélice, grâce à deux documents de cette époque :

- 1) Publication Industrielle de Armengault Ainé Volume 10 planche 8 tome éditée vers 1865,
- 2) la pub. de Duvergier, représente tout comme 1) des ensembles avec deux cylindres à 90° en « V » diamètre 400 mm course de 300 mm à 500 mm, qui semblent se monter parfaitement dans la coque de nos petits bateaux. Mais pour le moment, seule cette pub d'Alphonse Duvergier de 1876 parle de l'application de ce type de machine sur 14 bateaux de la Cie des Bateaux-Omnibus du service de la Seine.

En 1876 ! **des moteurs avec des cylindres en « V »**. « Bien des automobilistes vont être étonnés ».

La pression étant de 5 atmosphères en considérant la contre pression à 2 atmosphères, un rapide calcul, en prenant pour rendement mécanique de la machine une valeur faible de 50% et une vitesse de 100 tours minutes, nous obtenons une puissance supérieure à 50 Chevaux, ce qui me paraît plus correcte que la puissance de 20 Chevaux annoncée ; la pompe alimentaire prenant, elle même, déjà un cheval ...(736 watts ou 75 kg.m )

L'hélice est à 4 ailes (pales), fondue d'une seule pièce, et d'environ 1 mètre de diamètre.

(Toute cette partie technique est à vérifier).

(1) voir un très grand nombre de pétitions à ces sujets aux Archives Départementales du Rhône (A.D.R.)

(2) Aux A.D.R. on trouve : La Mouche ou Moche désignait divers bras du Rhône dont certains comme «La Grosse Mouche» étaient navigables. Ce nom peut être en rapport avec le sol fangeux, mou, gluant, du latin «Mosteus» ou de l'Italien «Moscio» signifiant baveux, morveux. Un domaine, dans le secteur situé maintenant dans Lyon 7<sup>ème</sup>, dit de la Mouche fit l'objet d'une donation à l'Hôtel Dieu en 1678, par Charles de Chaponnay seigneur de Beauregard. Augmenté de terres contiguës en 1707, aliéné partiellement en 1735 (pré du Vivier), il fut vendu en 1740.

Dans cette zone marécageuse débouchaient de petites rivières, on peut la délimiter :

au nord par l'avenue Berthelot (Voir Gare SNCF de la Mouche),

au sud par la limite entre Lyon et St Fons (Voir ancienne Centrale thermique et usine à Gaz EdF/GdF. Les anciens se souviennent de l'énorme gazomètre mitoyen avec l'Hôpital St Jean de Dieu),

à l'est par la voie ferrée Lyon – Marseille,

à l'ouest par le Rhône.

On trouve aussi un autre petit quartier de la Mouche en face, sur l'autre rive du Rhône (sur la rive droite, au sud de Pierre Bénite).

(3) Michel Félizat cité dans les annuaires comme fabricant de bateaux à vapeur à Lyon et en Arles (après quelques courriers, les services de cette région n'ont pas trouvé trace de ses activités).

(4) Mme Vve Seguin, mariée à l'un des fils de Marc Seguin (Grand inventeur de la chaudière tubulaire exposée au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris. Cette invention permit d'améliorer le rendement des chaudières de nos premières locomotives. Il fut le précurseur en France des premiers ponts à fils (ponts suspendus) et participa à la création de la première ligne de chemin de fer en France Lyon- St Etienne)

Un autre fils de Marc : Augustin Seguin dirigeait les Chantiers de la Buire avec Mr Laurent Chevalier, lui même propriétaire d'un atelier de construction de chaudières à Perrache.

Tout ce petit monde n'eut certainement pas de difficulté pour s'unir dans la perspective du Challenge qui va suivre.

(5) Les trente Mouches, vapeur à hélices étaient identiques : longueur 24,50 m, largeur 3,60 m, tirant d'eau maximum 1,25 m, la machine à vapeur verticale de la force de 20 chevaux, chaudière de 1,4 m de diamètre par 3,30 m de longueur : pression d'épreuve de 6 atmosphères.

Journal de Villefranche du 2 mars 1867 « ...La semaine dernière, une petite flottille de jolis Pyroscaphes, fraîchement peints, remontait la Saône ...»

(6) Les A.D.R. possèdent les 30 permis de navigation de la Saône à Paris, car ces petites flottilles remontaient la Saône, le canal de Bourgogne, pour arriver via l'Yonne et la Marne dans la Capitale.

(7) On doit condamner ce type de travail. Les archives départementales du Rhône éditent un petit fascicule sur «Le travail des enfants à Lyon au XIX<sup>ème</sup> siècle» Mais l'histoire est passée. Peut-on condamner les bâtisseurs de cathédrales ou des Pyramides ?

#### Note spéciale

Lône (en vieux Lyonnais) semble plus employé pour désigner un bras mort du Rhône, avec le plus souvent, une ouverture très calme sur ce dernier afin d'éviter les forts courants du fleuve. Parfois, quelques petites rivières se jetaient dans les lônes. C'était le cas au début de la Lône Félizat. Les bords des lônes sont très souvent couverts de vovignes : arbustes, végétation sauvage. Les vovignes de la Félizat servaient souvent de cabines de déshabillage pour les nageurs émérites et de lieu de rendez vous pour les amoureux ; de nombreux petits Gerlandais ont été commandés dans ces parages ...

## ***HISTOIRE DE JEAN - SEBASTIEN MOUCHE***

Au début des années 1950, monsieur Bruel acheta à bon compte le dernier survivant des anciens bateaux Mouches, baptisé «L'Hirondelle», sans doute en souvenir de l'ancienne compagnie des Hirondelles Parisiennes, Mr Bruel organisant des promenades sur Seine.

Ce bateau était amarré quai de Solférino et pour marquer l'embarcadère, le propriétaire commanda à un peintre en lettres un écriteau. Ce dernier était très réussi, mais le peintre avait écrit : BATEAUX MOUCHE

L'absence de l'S à Mouche suscita une critique acerbe d'un journaliste ironisant sur l'absence de culture de celui qui se proposait de faire admirer les beautés des bords de Seine.

Ce même journaliste avait fort mal traité une personnalité du monde industriel qui venait d'être élu à l'Académie Française.

Celui-ci vint proposer à Bruel de se venger tous deux du journaliste en faisant sortir du néant un «Mouche», créateur de ce type de bateau.

Il fallut d'abord lui donner un prénom. On débattit dans un petit groupe d'amis de Bruel, et on choisit Jean-Sébastien.

Puis chez un commerçant du Marché aux Puces, le choix se porta sur un buste d'un magnifique barbu, qu'on enleva pour 1800 francs (anciens).

On rédigea une notice biographique élogieuse, quoiqu'un peu fantaisiste, on l'agrémenta de quelques photographies : bébé, garçonnet, militaire, ...fournies par le cercle d'amis.

L'envoi aux journaux était accompagné d'une invitation pour l'inauguration du buste, le 1<sup>er</sup> avril 1953.

Cérémonie parfaitement réussie, avec discours, sapeurs pompiers (brigade fluviale), fanfare, buffet. Le texte du discours ne laissait cependant aucun doute sur l'existence du « Mouche». La date choisie (1<sup>er</sup> avril) était déjà un aveu.

Mais l'impact publicitaire fut considérable et la presse, sans tomber dans le « panneau », rendit compte de la cérémonie avec beaucoup de sérieux.

L'entreprise prospéra et son propriétaire ne put faire moins que de donner le nom de «Jean-Sébastien Mouche», un peu plus tard, à la plus belle unité de sa flotte.

Note de J. Guinet : J'avais déjà entendu une histoire semblable sur notre Jean-Sébastien Mouche, constructeur de bateaux à Vaise, canular monté par les élèves des Beaux-arts de Lyon, mais celle du panneau me plaît, car étant dyslexique, les pseudos fauteurs d'orthographe me sont particulièrement sympathiques.

Revenons à nos vraies Mouches.

## **LA RANÇON DU SUCCÈS :**

### **Les plaisantins :**

Le Journal de GUIGNOL du 28 mai 1865 proposait au nom de la modernité : «Comment se fait-il, Capitaine, que dans notre siècle de Lumières, l'administration des Mouches, qui est née d'hier, n'ait pas encore songé à s'atteler au char du progrès en faisant éclairer ses bateaux au gaz ?»

### **Les sérieux !!**

Un médecin préconisait sérieusement, dans un article du Progrès, les voyages en bateaux Mouches pour rester en bonne santé.

### **Les tricheurs (déjà à cette époque on débridait les machines) :**

Des archives du service de la navigation Rhône Saône ...

Petite aparté technique

Les chaudières et machines devaient, à une pression de 5 atmosphères (après les essais, elles étaient timbrées à 6). Pour éviter une surpression, les chaudières étaient équipées de soupapes.

Les soupapes modernes sont équipées de ressorts tarées. Mais nos soupapes étaient composées d'un bras de levier avec du même coté : le clapet et au bout du bras un poids maintenant le clapet fermé. Par exemple avec un bras de levier de 350 mm (longueur totale, grand bras) le clapet, diamètre 60 mm, étant placé à 50 mm (petit bras) ; il fallait mettre en bout de bras un poids de 20,763 kg ; auquel il faut ajouter le poids du levier 2,120 kg. Ainsi la soupape commençait à cracher pour une pression directe de 5,165 kg par cm<sup>2</sup>. Ces valeurs sont tirées du permis provisoire de navigation, pour les bateaux-omnibus n°21 à 25 destinés à la navigation de la Seine (épreuves du 27 avril au 11 mai 1867).

Après cet aparté trop long pour les non-techniciens, revenons à nos tricheurs.

Procès verbal de contravention, Ministère de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, Mines et Usines, Arrondissement Minéralogique de St Etienne, Sous arrondissement de Lyon.

(Pourquoi les Mines ? Parce que ce sont les premiers à avoir utilisé les machines à vapeur industriellement) (voir note 8)

«Le 23 avril 1864 .... sur la Mouche n° 4 ... (je vous passe les détails) .... le mécanicien (le terme chauffeur aurait aussi pu convenir ; à cette époque ce nom n'était sûrement pas usurpé) .... Donc ! Le mécanicien Montbeillard sortait du local de sa machine à l'approche du soussigné, mais y est rentré précipitamment et il a déplacé avec un bruit un objet en fer. Il venait de décharger sa soupape car elle était surchargée par l'apposition d'une clef anglaise (à molette) fixée par serrage à l'extrémité du levier. Signé le Garde Mines, G Mollet.

(2 ou 3 kg de plus en bout de bras devaient lui permettre de griller « en vitesse » ses concurrents). Et dire qu'il y avait des chaudières qui explosaient.

### **Les Mécontents ! Et les Rôleurs !**

Extraits du Journal l'Histoire du 1 ou 7 juillet 1870

Les Omnibus de la Seine

«Aujourd'hui une foule innombrable envahit tous les dimanche les bateaux-mouches. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à regarder du haut du quai passer sur la rivière ces petits bateaux qui vont sur l'eau surchargés de passagers qu'ils débarquent partout où il y a de la place pour étaler dans l'herbe le pâté au jambon et le cervelas des grands jours.

Il y a d'ailleurs des prodromes infaillibles qui indiquent de la façon la plus éloquente combien la compagnie des bateaux mouches est en voie de prospérité. C'est d'abord et avant tout son sans gêne avec le public. En effet elle ne s'est occupée de la nécessité d'établir un abri quelconque pour garantir du soleil ou de la pluie les voyageurs qui attendent à l'escale le passage des bateaux.

Ensuite, elle ne s'est pas préoccupée davantage de la question de la tranquillité à bord.

Pour savoir jusqu'à quel point le désordre peut arriver à son comble dans un lieu public, il faut s'embarquer un dimanche soir sur un de ces omnibus aquatiques qui se chargent, pour un prix modique, de ramener de Suresnes au Pont Royal tous les pochards disséminés sur les rives du fleuve parisien.

Sur le pont du bâtiment, dans les chambres, on peut vociférer, s'écraser, s'assommer, sans que l'administration en ait souci. La seule préoccupation du patron est de faire convenablement sa recette, sans s'inquiéter du désordre.

Il y aurait là à prendre, dans l'intérêt général, des mesures rigoureuses de police. C'est à peine si l'on voit quelques agents aux stations.

Quand ces barreurs voient une famille installée tout près du bord avec les provisions sur l'herbe, ils donnent un bon coup de barre, de façon à longer la berge le plus possible, et ils envoient ainsi une vaste nappe d'eau sur le saucisson et la salade des pauvres gens..... Et de rire !

De même ils aiment à faire sauter la frêle embarcation du canotier sur la vague qu'ils provoquent, au risque d'un accident.

Et les passagers s'amuse de ces grossières farces qu'on ferait mieux de réprimer.

Mais la nature humaine est si bonne !

C'est ainsi que les passagers rient à gorge déployée à bord des bateaux-Mouches lorsque le bateau étant complet, le barreur fait semblant de venir à l'escale pour prendre les infortunés qui attendent depuis des heures entières et que le bateau file tout droit le long de la station sans s'arrêter, au grand désappointement des intéressés.

Encore une grosse farce !! .... » Article de Elie Frebault.

### **Les anti-machines à vapeur**

Voilà ce que pensait Frédéric MISTRAL des machines à vapeur :

"Ah Mange peuple !

Lui cria-t-il ainsi,

Monstre sur la terre que le Démon a vomi pour notre destruction

Sois maudit, sois maudit, soit maudit

Et qu'ils meurent, Ceux qui te servent, dans ta braise ..."

### **Les résultats :**

De 2 717 000 passagers en 1867 la compagnie est passée progressivement à 9 127 000 en 1874 soit en 8 ans le nombre de passagers transportés a été de 47 639 000.

Les Mouches lyonnaises au prorata du nombre d'habitants et malgré une plus forte concurrence se défendaient encore mieux.

Résultats de 1904 pour les bateaux Mouches de Lyon :

3 894 000 passagers ; nombre de départs par jour 146 ; recette 279 688 Fr.

Les NTL (Nouveaux Tramways Lyonnais) ont rachetés en 1901 les Bateaux Mouches, puis l'OTL a racheté les NTL en 1906, enfin l'OTL fut transformé en CTL dans les années 1970.

Evidemment pour les bateaux

«Mais aussi pour Gerland-Mouche». En 1914 c'était un des plus beaux quartiers de Lyon et de nos jours, il peut être classé parmi les plus modernes. Il est vrai que ce quartier n'avait pas très bonne réputation. Dans les années 50-60, un bidonville de 600 personnes occupait une partie de la Lône Félizat et de nombreux rapports de police témoignent de quelques difficultés. Pendant de nombreuses années ce quartier a été mis à l'écart, comme notre ami Michel Félizat.

Si parmi vos amis et connaissances, vous trouvez un passionné de la vapeur des années 1860 à 1880...

Faites moi un petit signe ...

Jacques GUINET

Je remercie ceux qui m'ont aidé dans mes recherches :

H COGOLUENHE : Historien Ingénieur aéronautique responsable de la publication de la revue RIVE GAUCHE

Madame Yvette WEBER fond régional bibliothèque de Lyon La Part-Dieu

Mr René JANIN, s'intéresse à l'histoire rive Gauche Guillotière

Mme Renée FELISAT Vve de Jacques FELISAT (Recherches généalogiques sur sa famille)

Mr Jean François BLIGNY Président de Connaissance et Tradition  
De Pouilly-en-Auxois (Côte d'Or)

Philippe GUINET mon fils à Paris, pour ses incursions dans les archives de la Capitale,

Mr BERTAULT Maurice, ancien prof de math, historien, m'aide souvent à me retrouver dans les dédales des Archives

Madame Françoise TEXIER, bibliothécaire fonds ancien / régional Médiathèque Municipale  
69665 Villefranche

Monsieur FLACEAU et Madame MALINGIRIN  
Génie militaire (à la Vitriolerise) 69007 Lyon

Jean Hugues LABORDE et Mme Christine VINARD Documentation Service Navigation  
Rhône Saône Voies Navigables de France LYON

REVOLLON Roger ancien capitaine sur le Rhône LYON 8

Monsieur le Conservateur Archives de la Préfecture de PARIS

Guy GERARD-MARCHAND, Jacqueline DEUSS, Muriel JOUAS de Pasteur Mérieux MSD  
(dont le siège se trouve dans la Halle Borie - sur la Lône Félizat)

Le Conservateur Archives Départementales et Ville de PARIS

Musée National de la Batellerie Place Jules Grévelot 78700 Conflans Ste Honorine  
Mr Laurent ROBLIN Conservateur

Les Archives Départementales Anciennes Chemin de Montauban Lyon 5ème : Fond Escudier

Les Archives Départementales Modernes Rue Servient Lyon 3<sup>ème</sup>

Les Archives Municipales de Lyon Avenue Adolphe Max Lyon 5ème

Les Archives des Hospices civils de Lyon

Liste est très loin d'être exhaustive !!

Pourquoi, dès le début, on fit appel aux Ingénieurs des Mines pour vérifier les machines à vapeur ? ?

Extrait du Choc de la Révolution Industrielle Rives de Gier de A. Combe :

La première machine à vapeur de la région, destinée à puiser l'eau des puits de mines avait été installée au Mouillon (Faubourg de Rive de Gier) en 1789 ; elle sortait des ateliers de Chaillot, appartenant aux frères Périer. En 1812, dans le bassin de Rive de Gier, il y avait 5 de ces machines ; elles seront 12 en 1816, 20 en 1818, la plupart servant à l'extraction. Ces appareils étaient presque tous de fabrication anglaise. Claude Verpilleux, fils d'un débardeur du canal, commença à travailler à 12 ans, à la mort de son père, en qualité d'aide-rouleur de benne au puits de Montjoint, au salaire de 1 franc par jour. M. Fleurdelix (pourtant Gossini et Uderzo n'avaient pas sévi), le propriétaire du puits, remarqua son intelligence et le désigna pour aider au montage d'une machine à vapeur venue d'Angleterre.

À 16 ans, Verpilleux conduisait la machine. À 22 ans, en 1820, financé par M. Fleurdelix, Verpilleux montait son atelier où il apportait aux machines anglaises divers perfectionnements. En 1832, lors de la construction du chemin de fer entre Lyon et St-Etienne, les premières locomotives du type Séguin ne pouvaient dépasser Rive de Gier à cause de la pente en amont de la ville de St Etienne (16 à 18 mm par m). On se servait alors des chevaux dans cette partie. Verpilleux conçut et construisit une locomotive spéciale, plus lourde, où les roues du tender devenaient motrices. Cette locomotive pouvait ainsi remorquer à la montée 21 wagons et fut ensuite perfectionnée.

Voir le site

<https://picasaweb.google.com/guignaf/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches#>