

LA VIE SUR L'EAU

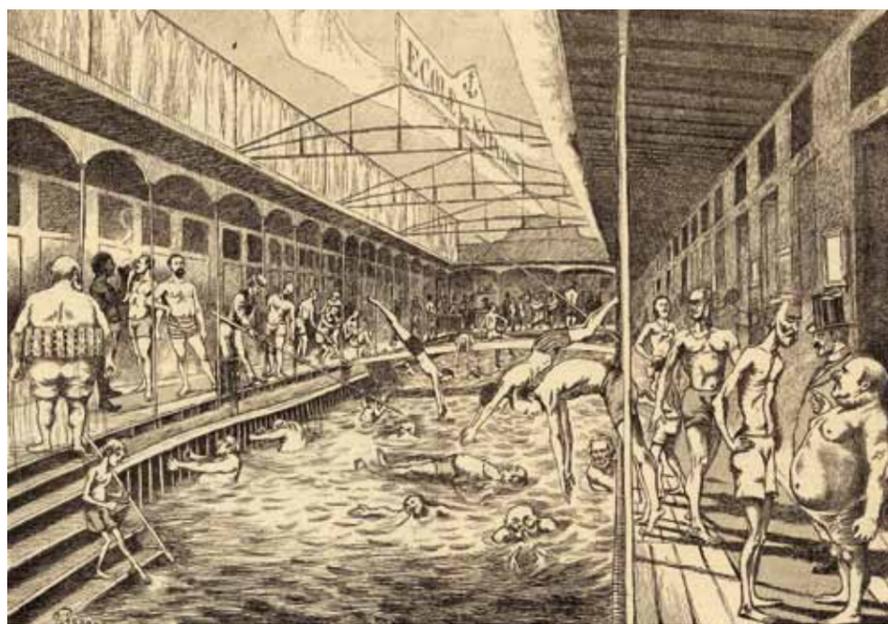
THÉMATIQUE

SALLE 26 : VIE QUOTIDIENNE - 19^E S.

Fleuves et loisirs

À l'eau ! Se baigner dans les fleuves

Depuis le moyen âge, les Lyonnais s'adonnent volontiers aux bains de fleuves et se jettent des ponts ou des berges dans le plus simple appareil. Au 19^e s., les lieux de baignade s'organisent. Des espaces clos par plusieurs bateaux, ou "bèches", sont alimentés naturellement par l'eau du fleuve. On se presse dans les écoles de natation qu'ils hébergent, ou pour profiter d'un bain froid ou faire sa toilette, le courant évacuant les saletés. Ces "bateaux de natation", tel les célèbres "Bains Marmet", se multiplient sur les quais du Rhône, au détriment d'une Saône délaissée pour ses eaux peu salubres. Distincts pour les femmes et les hommes, ces établissements conviviaux sont privés et payants (**Inv. 46.325 à 46.331 Billets de bain**) : ils n'accueillent donc pas toutes les couches sociales... et nombreux sont encore les *gones** qui plongent librement dans les fleuves !



Tableaux lyonnais : les Bêches, dessin reproduit dans *le Progrès Illustré*, Benoît-Joseph-Gustave Garnier, fin 19^e s., Inv. N 188.10

Jouter à la lyonnaise

Depuis le moyen âge, on pratique entre mariniers la joute nautique (**Inv. N 2858.123 Joutes devant le quai Saint-Antoine**) sur le Rhône. Au 19^e s., les joutes sont règlementées et organisées entre communes. Les participants (**Inv. 37.619 Joueur du faubourg de Vaise**), campés "jambe cassée" (pliée) sur le tabagnon* à l'arrière d'une barque, cherchent à envoyer l'adversaire "à la baille" à l'aide d'une perche visant son plastron, au moment où les deux bateaux, rouge et bleu, se croisent. Dans la région, on est adepte de la méthode lyonnaise (on se croise par la gauche)

ou givordine (par la droite). Et l'on joute en musique, les mélodies scandant les diverses fautes ou passes du jeu, sous les yeux des passionnés.

Les Lyonnais prennent la mouche

À la fin du 19^e s., des bateaux de transport à coque métallique, à hélices et à vapeur de la Compagnie des Bateaux omnibus de Lyon sillonnent le fleuve entre la Mulatière et Vaise. On les baptise "La Mouche 1", "La Mouche 2" etc., en référence au quartier de la Mouche à Gerland où se situe le chantier naval de leur inventeur, Michel Félizat. En 1867, dans le cadre de l'Exposition Universelle, 30 bateaux identiques lui sont commandés et convoyés vers la Seine : c'est à Paris que deviennent célèbres les "bateaux Mouches" !

Métiers à foison autour des fleuves

Le chant des mariniers

Les mariniers, "marins d'eau douce", sont les professionnels de la navigation sur les fleuves. Un métier pénible, car la navigation fluviale est ardue et les naufrages n'épargnent pas la profession : à la proue des barques, une croix de mariniers protège l'équipage (**Inv. 76.11 Croix de mariniers**). Et les chansons accompagnent les manœuvres...

*De Lyon notre départance
Avecque trois bateaux chargés
Chargés de bois pour la marine
Arles notre destinée.*

*De là en suivant notre route
Jusqu'à Condrieu gaillardement
Nous avons bronqué sur la pile
Ah mes amis, ah quel tourment*

Extrait de chanson des mariniers du Rhône, antérieure à 1850.

Aller Lyon–Arles : 14 heures en... pyroscaphe !

À partir de 1829 est autorisée l'exploitation commerciale du pyroscaphe (**Inv. N 3634 Maquette du pyroscaphe de 1783**), bateau à vapeur propulsé par des roues à aubes, inventé en 1783 par le Lyonnais Jouffroy d'Abbans. Nul besoin désormais de force animale ou humaine pour avancer. Au 19^e s., de nombreuses compagnies exploitent ce nouveau moyen de transport, qui atteint son apogée entre 1840 et 1850... sans échapper à quelques accidents (**Inv. 53.228 Explosion d'un bateau à vapeur**) !

La décision en 1852 de construire une voie ferrée Lyon-Marseille annonce son déclin progressif.

Les pieds dans l'eau

Au 19^e s., le Rhône fourmille de travailleurs. Sur les berges, les **hâleurs**, très nombreux, aident à remorquer les bateaux des mariniers pour remonter le fleuve lors des passages délicats. À quai, les **crocheteurs** se chargent des chargements et déchargements, utilisant leur crochet pour déplacer les ballots de marchandises. Sur l'eau, les **radeliers** rassemblent et convoient par flottage des troncs d'arbre pour les chantiers navals. Ils croisent les **passeurs**, qui embarquent des passagers sur leurs bacs pour traverser le fleuve. Sur des bateaux en bois accostés, les **meuniers** tirent profit de la force hydraulique pour produire la farine des Lyonnais, changeant d'accostage quand baisse le niveau des eaux. Enfin, sur la rive, **lavandières** et **plattières** lavent le linge sur des bateaux lavoirs, les "plattes" équipées de chaudières pour faire bouillir le linge.



Vue de l'île Barbe, avenue du nord, près de Lyon, halage d'une embarcation sur la Saône, lithographie, C. Lang, Inv. 55.45.15

Vue de l'île Barbe, avenue du Midi, près de Lyon, radelier sur la Saône, lithographie, C. Lang, vers 1855, Inv. 55.45.6



Querelles sur le Rhône

La cohabitation de cette multitude d'activités génère des tensions. Il n'est pas rare que les mariniers invectivent les radeliers ou les passeurs, craignant la collision. Ou que les vagues des bateaux à vapeur soient maudites par les lavandières, les meuniers ou les pêcheurs ! Des conflits quotidiens que seuls mettent d'accord... les crues du fleuve !

Au rythme des inondations

La colère du fleuve

Au 19^e s., le Rhône et la Saône connaissent d'importantes crues et inondations.

- **Le 19 octobre 1840**, après 15 jours de pluies diluviennes, la Saône entre en crue, sous de violents orages et un fort vent du sud. La crue dure jusqu'au 14 novembre, la Saône inondant toute la presqu'île au point de se reverser dans le Rhône, alors en décrue (**Inv. 60.8.13 Plan des inondations de 1840**). La digue de la Tête d'Or est emportée. On propose de détruire des ponts et de construire des tranchées entre les deux fleuves pour faciliter l'évacuation de l'eau. 600 maisons sont détruites, on dénombre 20 morts.
- **Le 28 juin 1854**, le Rhône entre en crue en raison de fortes pluies. De nombreux moulins flottants sont emportés. L'un d'entre eux dérive avant de détruire le pont Saint-Clair (**Inv. 48.236 L'accident du pont Saint-Clair**), sans faire de victime.
- En **juin 1856**, le Rhône connaît une forte crue qui touche essentiellement une population modeste qui habite ou travaille rive gauche du fleuve. Le 1^{er} juin, l'empereur Napoléon III se déplace spontanément dans la ville, avec son ministre des travaux publics, pour visiter les sinistrés. Le 4 juin, après la visite d'autres villes endommagées, une nouvelle visite officielle est soigneusement organisée, au milieu d'une population enthousiaste à qui il distribue de l'argent (**Inv. 45.2 Napoléon visitant les inondés de Lyon**).

Les grands travaux

Pendant des siècles, les crues des fleuves sont considérées comme un caprice de la nature inévitable. Après les inondations catastrophiques de 1840 et 1856, Napoléon III réclame une réaction des Ponts et Chaussées et l'on engage de grands travaux : endiguement des fleuves, construction de quais et de bas-ports, rehaussement des rues etc. C'est aussi l'époque où, pour les reconstructions de maisons, on privilégie la pierre au pisé*, trop perméable.

glossaire

gone : en parler lyonnais, désigne un enfant.

tabagnon : partie surélevée à l'arrière de la barque sur laquelle se tiennent les jouteurs.

pisé : système de construction en terre cure, idéalement graveleuse et argileuse.