



HAL
open science

Traverser Lyon au fil de l'eau : géohistoire des transports fluviaux de passagers dans l'agglomération lyonnaise (XIXe-XXe siècles)

Benoît Gomez

► To cite this version:

Benoît Gomez. Traverser Lyon au fil de l'eau : géohistoire des transports fluviaux de passagers dans l'agglomération lyonnaise (XIXe-XXe siècles). Histoire. 2013. dumas-00872264


HAL Id: dumas-00872264

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00872264v1>

Submitted on 11 Oct 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Université Lumière Lyon 2
Faculté GHHAT
Département d'histoire**

**Traverser Lyon au fil de l'eau :
géohistoire des transports fluviaux de passagers
dans l'agglomération lyonnaise
(XIXe-XXe siècles)**

*Rhône puissant, venu des Alpes,
qui se glisse sous les ponts
pour lécher les quais et caresser
les bateaux.*

Mémoire de Master 2 d'histoire moderne et contemporaine

Sous la direction de M. Stéphane Frioux, maître de conférences en histoire contemporaine
et de M. Christian Montès, Professeur de géographie

Présenté et soutenu par Benoît Gomez, le 9 septembre 2013

Université Lumière Lyon 2
Faculté GHHAT
Département d'histoire

**Traverser Lyon au fil de l'eau :
géohistoire des transports fluviaux de passagers
dans l'agglomération lyonnaise
(XIXe-XXe siècles)**

Mémoire de Master 2 d'histoire moderne et contemporaine

Sous la direction de M. Stéphane Frioux, maître de conférences en histoire contemporaine
et de M. Christian Montès, Professeur de géographie

Présenté et soutenu par Benoît Gomez, le 9 septembre 2013

Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu mes directeurs de recherche Christian Montes et Stéphane Frioux pour leurs conseils et leur encadrement. Je remercie les membres du jury pour avoir accepté de participer à l'évaluation de ce travail de mémoire.

Je remercie le personnel des archives départementales du Rhône et surtout celui des archives municipales de Lyon pour faire de ce lieu un endroit agréable et propice au travail. C'est là que j'ai passé la plupart de mon temps lors du travail de dépouillement.

Je remercie la Maison du fleuve de Givors et tout particulièrement Bénédicte Guittin, responsable du centre de documentation, pour sa disponibilité et son accueil. Également Hélène Chivaley, responsable du centre de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, pour ses conseils et sa gentillesse, Jacques Guinet, passionné par l'histoire des « mouches » pour avoir généreusement partagé ses connaissances et enfin Chantale Descourt descendante de Louis Elisée Chaize, cofondateur du service de bateaux omnibus sur la Saône, pour avoir accepté de répondre à mes questions lors d'un entretien.

La plupart de mes amis ne liront probablement aucune ligne de cette étude mais leur contribution, sans qu'ils le sachent, est grande. Je tiens donc à les associer à ces remerciements en m'adressant tout particulièrement et chaleureusement à Adrien Chauveau et Iker Cardenas pour leur très grande générosité. Je remercie Laura Babaci pour avoir accepté de participer à la relecture et pour m'avoir encouragé lors du travail de rédaction. Je tiens également à remercier mes parents Christine et Guy Gomez pour m'avoir soutenu durant tout mon cursus universitaire.

Enfin, pour réaliser ce travail, j'ai bénéficié d'un financement du Laboratoire d'Excellence Intelligence des Mondes Urbain (LABEX IMU). Je remercie cette institution pour son soutien financier.

Table des abréviations

A.M.L. : Archives municipales de Lyon.

A.D.R. : Archives départementales du Rhône

AC.C.I.L. : Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon

CLO : Compagnie lyonnaise des omnibus

T&T : Travaux et transports

OTL : Omnibus et tramways de Lyon

TCL : Transports en commun lyonnais

CLT : Compagnie lyonnaise de tramway

NLT : Nouvelle compagnie lyonnaise des tramways

FOL : Fourvière et ouest lyonnais

Introduction

L'histoire du transport fluvial et collectif dans l'agglomération lyonnaise, est indissociable de ces fameux bateaux-mouches qui pendant cinquante ans, de 1863 à 1913, ont effectué un service de voyageurs sur la Saône. Aujourd'hui, le nom de « bateau-mouche » est associé à ces embarcations parisiennes promenant le touriste sur la Seine. Le site internet de la Compagnie des Bateaux-Mouches, présente un bref historique de l'entreprise. On nous apprend qu'elle a été créée en 1949 par l'entrepreneur Jean Bruel mais aucune information nous est donnée avant cette date. Pourtant, en 1867, les « mouches » sont bien connues des Parisiens et des visiteurs de l'Exposition universelle, qui utilisent massivement ce moyen de transport pour visiter les différentes installations. Mis en service le 15 avril 1867, les bateaux-mouches parisiens ont transporté 2 717 000 voyageurs entre avril et décembre¹.

A Lyon, un service identique fonctionne depuis 1863 avec autant de succès. Ces embarcations sont introduites sur la Saône spécialement pour l'Exposition. À l'issue d'un concours lancé par les pouvoirs publics un an plus tôt en avril 1866, la commission de surveillance des bateaux à vapeur accorde une concession à Pierre Émile Plasson, venu de Lyon pour présenter son modèle de bateau à hélice : « la mouche ». Depuis le 13 décembre 1862, Plasson, très engagé dans les affaires de navigation rhodanienne, est autorisé avec Louis Elizée Chaize, à exploiter un service de bateaux à vapeur omnibus sur la Saône. Les deux hommes créent la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus, destinée au transport fluvial de passagers dans la traversée de Lyon.

En France, le transport par bateaux omnibus est une première mais les deux entrepreneurs s'inspirent des *penny boats* de Londres qui effectuent un service de voyageurs sur la Tamise². Ils font construire leur modèle de bateau par l'industriel Félizat, dont les chantiers navals sont implantés dans le quartier de la Mouche, aujourd'hui près des halls Tony Garnier. Le vocable de « bateau-mouche » est ainsi associé à ce quartier. Sans excès de chauvinisme on peut affirmer que les « bateaux-mouches » et le terme qui les accompagne, s'ils sont aujourd'hui la propriété exclusive d'une entreprise parisienne, sont

1 Roblin, Laurent, *Des bateaux-mouches aux bateaux bus en île-de-France: histoire des transports en commun et du tourisme fluvial sur la Seine à Paris et en île-de-France XIXe-XXIe siècles*, T. 1, Ed. de l'Association des Amis du Musée de la Batellerie, 2004, p. 22.

2 A.M. 342 WP 040

bel et bien nés à Lyon.

Bien que d'autres compagnies aient effectué un service de voyageurs dans la traversée de Lyon, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus est celle sur laquelle j'ai centré mon étude. À l'heure où les projets de navettes fluviales voient de nouveau le jour à Lyon, à l'heure de la « reconquête des fleuves »¹, le poids de cette compagnie dans le patrimoine historique lyonnais, est bien plus important que celui de n'importe quelle autre compagnie ayant fait un service analogue.

L'étude du transport de passagers dans l'agglomération lyonnaise est une histoire avant tout urbaine. Relativement récente, l'histoire urbaine est aujourd'hui un des champs d'études les plus dynamiques, dont la production est foisonnante². Objet construit par les hommes et analysé par la science historique, la ville est aujourd'hui un acteur à part entière de l'histoire. Ce travail prend la ville comme un « espace urbain qui n'est ni neutre, ni plat, ni stable, ni uniforme »³, au sein duquel une place importante est accordée à la rivière urbaine. La Saône, et dans une moindre mesure le Rhône, sont utilisés comme objets d'histoire. Bien plus qu'un simple cadre spatial, les rivières urbaines seront étudiées dans leurs rapport à la ville et aux Lyonnais. C'est là toute la logique d'une approche géohistorique, à savoir l'étude de la relation entre une société et son territoire. Les enjeux autour des paysages ne sont plus les mêmes. On parle aujourd'hui de reconquête des fleuves urbains, qui deviennent objets de valorisation patrimoniale et repères identitaires. Dans la démarche visant à exploiter l'information historique pour la replacer dans l'espace, j'accorde une place aux acteurs des transformations urbaines et surtout à leurs moyens d'action.

Pour la période qui nous concerne, aucune étude scientifique n'a été faite sur le transport intra-urbain collectif et fluvial. Ni à Lyon, ni à Paris, ni même sur les *penny boats*

1 Gerardot, Claire, « Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question ». *Géocarrefour* 79, n° 2, 2004 : 75- 84. Bethemont Jacques, Pelletier Jean. Lyon et ses fleuves : des berges perdues au quais retrouvés », *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 65 n°4, 1990. pp. 300-307. Pelletier Jean. Sur les relations de la ville et des cours d'eau , *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 65 n°4, 1990. pp. 233-239

2 Lemas, Nicolas, « Pour une épistémologie de l'histoire urbaine française des époques modernes et contemporaines comme histoire-problème », *Politique, culture, société*, N°9, sept.-déc 2009. Pinol, Jean-Luc, « l'histoire urbaine contemporaine », *In*, Biget, Jean-Louis, et Jean-Claude Hervé. *Panoramas urbains: situation de l'histoire des villes*, Éditions Ophrys, Paris, 1995, pp 209-232. Lepetit, Bernard. « La ville : cadre, objet, sujet Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine », <http://enquete.revues.org>. consulté le 23 mai 2013.

3 Fourcaut, Annie (dir.), *La ville divisée: les ségrégations urbaines en question, France : XVIIIe-XXe siècles* , Créaphis, 1996, p. 18.

londoniens. Citons tout de même, l'ouvrage de Laurent Roblin, conservateur du musée de la batellerie de Conflans-Saint-Honorine, sur le service parisien, édité par l'association des amis du musée¹. Les historiens se sont davantage intéressés aux transports par le rail à travers notamment l'Association pour l'histoire des chemins de fer et la *Revue d'histoire des chemins de fer*. Dans ce domaine, citons les travaux, datés mais importants, du géographe Maurice Wolkowitsch². L'intérêt de l'approche géohistorique adoptée est bien de saisir l'espace étudié dans son rapport avec la société qui l'entoure. La question du rapport entre une ville et ses cours d'eau a été l'objet d'une thèse d'Isabelle Backouche consacrée à Paris et la Seine³. Enfin, l'espace sur lequel s'exerce cette étude, la Saône, élément constitutif de l'identité lyonnaise, a bénéficié de plusieurs études dont celles de Jean-Paul Bravard⁴.

Les archives municipales de Lyon ont fourni l'essentiel des sources à travers les délibérations du conseil municipal, les rapports des ingénieurs de la navigation, les correspondances entre la compagnie des bateaux à vapeur omnibus, mais aussi celle des « guêpes » et des autres usagers de la Saône. Les archives départementales m'ont permis d'avoir accès à l'inspection de la navigation et également au tribunal de commerce qui permet d'entrevoir l'activité interne de l'entreprise. Dans une moindre mesure les archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie ont été utilisées. Elles ont servi à mettre en lumière la concurrence du tramway à la fin de la période étudiée.

1 Roblin, Laurent, *op. cit.*

2 Wolkowitsch, Maurice, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 30 | 2004.

3 Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve : la Seine et Paris (1750-1850)*. Paris, Éditions de l'École des Hautes études en sciences sociales, 2000. Citons également, Berque, Augustin. « Tokyo : une société devant ses rivières ». *Revue de géographie de Lyon*, n° 4, 1990, pp. 255-260. Bravard, Jean-Paul. « Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon ». *Géocarrefour* 79, n° 2, janvier 2004, pp. 49-62. Frioux, Stéphane. « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIIIe-XXIe s.) ». *Géocarrefour* Vol. 85, n° 3, mars 2011. Mauch, Christof, et Thomas Zeller. *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008. Pelletier, Jean, et Jacques Bethemont. « Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés ». *Revue de géographie de Lyon* 65, n° 4, 1990. Ultsch, Justine. « Les temporalités de l'interface ville-rivière à travers le cas de Saint-Étienne et du Furan ». *Géocarrefour* 85, n° 3, septembre 2010, 209-219.

4 Bravard, Jean-Paul, Jean Combier, Nicole Commerçon, Bernard Clavel., *La Saône, axe de civilisation: Lyon, France: Presses universitaires de Lyon, 2002.*

Le service de voyageurs s'effectue dans un contexte de divorce entre les cours d'eau et la ville. La Saône et le Rhône sont des éléments constitutifs de l'identité lyonnaise. Ce sont des axes de communication jouant dès l'antiquité un rôle important dans l'économie locale et dont l'image est chargée de mythes. Pourtant, il s'opère une rupture entre Lyon et ses cours d'eau durant la période étudiée. Le Rhône et la Saône, réduits à leur fonction de moyen de communication, tournent progressivement le dos à la ville. Ils deviennent un moyen de transport à vocation nationale. Les enjeux autour du contrôle des rivières urbaines sont importants et rendent compte de l'écart de perception de l'espace, entre les acteurs économiques et politiques, et entre les politiques locales et nationales. En effet, le pouvoir urbain se diversifie et fait intervenir une plus grande diversité d'acteurs. Enfin, le service de transport urbain par bateaux omnibus se fait dans un contexte général de défaite de la batellerie sur le plan économique. La concurrence du chemin de fer entraîne de longs conflits entre l'eau et le rail. C'est dans ce contexte que la ville de Lyon, pionnière dans les transports urbains voit naître le premier service de transport en commun fluvial. Les « mouches » donnent au trafic de la Saône dans l'agglomération lyonnaise, un caractère collectif qu'il n'avait jamais connu auparavant. Le service fonctionne durant cinquante ans avant d'être supprimé brutalement en 1913.

Le but de cette étude est d'expliquer cette longévité puis cette suppression soudaine. Comment expliquer le succès, l'ascension de l'entreprise puis la suppression du service ? Bien que cela soit nécessaire, il ne s'agit pas de faire uniquement l'histoire de l'entreprise. Il est important en effet, de prendre en compte l'espace sur lequel s'exerce le service. Je m'interroge ainsi sur le rôle de la Saône. L'espace fluvial est singulier dans son administration mais également dans son aménagement. L'eau constitue un espace dans la ville et la rivière entretient avec celle-ci des rapports complexes¹. La singularité de cet espace est-elle en mesure de créer les conditions favorables au développement de l'entreprise des mouches ? La perception des cours d'eau n'est pas la même suivant les acteurs. De façon horizontale, entre les acteurs économiques et la municipalité et de façon verticale, entre le gouvernement et les acteurs locaux. L'administration de l'espace urbain subit de grandes mutations dans la seconde moitié du XIXe siècle. Quel est l'impact de ses transformations sur le fonctionnement d'un service public de transport ? Enfin, au sein des

1 Voir à ce propos, les travaux de

acteurs économiques, on note d'importants conflits d'intérêts entre, d'un côté les exploitants des omnibus de terre et des premiers chemins de fer intra-urbains, et de l'autre, les exploitants des bateaux omnibus. En quoi cette rivalité est-elle en mesure d'expliquer la suppression du service des « mouches » ? Pourquoi le service s'est-il arrêté à Lyon, berceaux des « bateaux-mouches » alors qu'il continue, aujourd'hui encore, de fonctionner dans la capitale ? Quelle place peut-on donner au progrès technique dans l'explication de l'ascension puis de la suppression des « mouches » ?

Pour répondre à ces questions, je divise cette étude en quatre parties. Dans une première, je montre comment les bateaux mouches s'imposent rapidement sur la Saône et comment le service s'ancre véritablement dans le quotidien des Lyonnais. Dans une seconde partie, je m'attarde sur la Saône et dans une moindre mesure le Rhône, en me focalisant sur la singularité d'un tel espace dans la ville. Dans une troisième partie, je m'attarde sur les conflits que génère la singularité de cet espace et du service public privé. Enfin, dans une dernière partie, je montre comment la rivalité entre les acteurs économiques met finalement fin aux bateaux-mouches.

Première partie : l'ascension des bateaux à vapeur omnibus

Très rapidement après la mise en place du service des bateaux omnibus, le 10 mai 1863¹, les Lyonnais se tournent en masse vers le nouveau mode de transport. Pour la seule année 1863, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus transporte environ 2 700 000 voyageurs², autant que pour la première année du service à Paris. Louis Élisée Chaize évoque dans une lettre au préfet du 21 mai 1863 « l'empressement de la population lyonnaise à fréquenter le service de bateaux à vapeur omnibus »³. La compagnie s'impose rapidement dans le quotidien des Lyonnais et laisse une empreinte durable sur le patrimoine fluvial, comme en témoigne les cartes postales des années 1910 (cf. **annexe 1**).

L'essor de la navigation à vapeur dans la première moitié du XIXe siècle entraîne le développement des compagnies de transport de marchandises et de passagers. Avant la concurrence du chemin de fer et la mise en place d'un réseau national de voies ferrées, la navigation à vapeur apporte une grande avancée dans le domaine des transports. La compagnie des « mouches » n'est pas le premier transporteur lié à la navigation à vapeur. Chaize et Plasson sont néanmoins des précurseurs lorsqu'ils prennent le risque d'établir un service régulier de transport collectif à l'échelle locale, au moyen de la navigation à vapeur. C'est bien dans cette nouveauté en France qu'il faut rechercher l'explication d'un tel succès.

La morphologie de Lyon où se rejoignent le Rhône « avec son impétuosité et son abondance » et la Saône « avec son calme »⁴, prédispose cette ville fluviale à offrir les conditions favorables au développement de la navigation à vapeur. Toutefois, en 1863 les compagnies de navigation, après avoir connue une période d'essor, sont en pleine crise⁵.

1 A.D.R., S 1870, Lettre de Chaize situant le début du service au 10 mai 1863, le 22 décembre 1863.

2 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866. Boucard, Gilbert. *Histoire des transports urbains à Lyon*, Saint-Quentin Fallavier, éd. Planoiseau, 1997, p. 8. Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 42.

3 A.M.L., 342 WP 040, Lettre de Louis-Elisée Chaize, le 21 mai 1863.

4 Bravard, Jean-Paul, Jean Combier, Nicole Commerçon, Bernard Clavel, et Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais. Colloque. *La Saône, axe de civilisation*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2002, p. 7.

5 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Lyon, Presses universitaires

Les rapports entre la compagnie des « mouches » en plein essor et les autres entreprises de navigation se construisent sur ce contexte. Le but de cette première partie est de montrer comment les « mouches » s'imposent à Lyon et aux lyonnais. Pour cela je m'intéresse dans un premier temps au fonctionnement de la compagnie des mouches, puis dans un second temps à la situation du transport fluvial à Lyon, et enfin au rapport qu'entretiennent les Lyonnais avec le transport collectif et fluvial.

1. La compagnie des bateaux à vapeur omnibus

L'histoire de la navigation à vapeur est directement liée à l'histoire de la machine à vapeur et de son adaptation aux transports. Lorsque la propulsion mécanique est adaptée aux locomotives, le chemin de fer met à mal l'industrie de la batellerie à vapeur. Pourtant, dans ce contexte de crise, la compagnie des « mouches » réussit le pari de mettre en place un service qui fonctionne et dégage des bénéfices importants. L'entreprise est en mesure de payer une redevance annuelle à la municipalité d'environ 70 000 francs pour les années 1866 et 1867 (cf. p. 118 pour les détails de la redevance). On se demande alors quel mode d'organisation la compagnie met-elle en place pour réussir son entreprise ? Comment s'insère-t-elle dans l'économie locale ? Quels sont ses rapports avec les autres compagnies ?

L'organisation interne de l'entreprise est liée au contexte économique. L'étude de la direction de la compagnie et des moyens qu'elle met en place permet d'expliquer les externalisations positives de cette dernière sur l'économie lyonnaise. Elle repose en effet sur un mode d'organisation et sur des moyens qui évoluent dans le temps. Dès sa création, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus ambitionne de devenir une entreprise importante dans le paysage fluvial lyonnais.

de Lyon, 1992, p. 188.

A) La direction

La direction de la compagnie renvoie à la manière de constituer juridiquement l'association entreprise par Chaize et Plasson. Mettre à jour le fonctionnement de la direction permet saisir les objectifs de départ des deux entrepreneurs. Je m'intéresse donc dans un premier temps au type de société constituée et dans un second temps aux actionnaires de l'entreprise.

1 Quel type de société ?

Lors de sa création, l'entreprise se constitue en société à responsabilité limitée au capital de 500 000 francs. Le papier-lettre utilisé par la compagnie dans ses correspondances mentionne cette forme juridique dans l'en-tête. L'illustration suivante est un extrait une photographie d'une lettre du 21 octobre 1864 adressée au préfet¹.

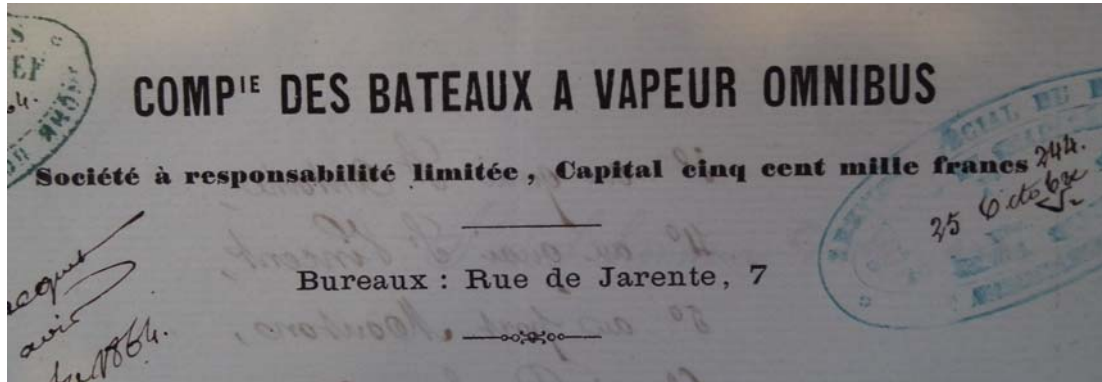


Illustration 1 Extrait d'un papier-lettre utilisé par la compagnie des « mouches » en 1864.

Dans la France du XIXe siècle, il existe trois types de sociétés définies par le code de commerce de 1807². La société en nom collectif, la société en commandite et la société anonyme. Dans le cas de la première, correspondant aux petites entreprises, tous les associés sont soumis à la règle de la responsabilité illimitée. Elle peut être créée par deux

1 A.M.L., 342 WP 040, Lettre de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus, adressée au préfet du Rhône, le 21 octobre 1864.

2 Barjot, Dominique, Chaline, Jean-Pierre et Encrevé, André, *La France au XIXe siècle, 1814-1914*, Paris, PUF, 2008, p. 108.

personnes. La société en commandite répond quant à elle aux besoins des petites et moyennes entreprises. Il y a deux catégories d'associés : le commanditaire et le gérant (ou commandité). Le commanditaire, à responsabilité limitée, fournit l'essentiel des fonds mais confie l'administration de la compagnie à un gérant (ou commandité) dont la responsabilité est illimitée. « Ce type de société fournissait en réalité le cadre satisfaisant pour le développement de la plupart des sociétés. Dans l'esprit du législateur elle devait convenir aux petites et moyennes entreprises. »¹. La société anonyme est davantage adaptée aux besoins de la grande entreprise. Jusqu'en 1863, la procédure pour obtenir l'autorisation du conseil d'État « composé de juristes peu au fait des affaires »², est longue et fastidieuse mais à partir de cette date, la procédure est supprimée. Une loi est votée permettant la création de sociétés anonymes sans autorisation, appelées aussi société à responsabilité limitée, très semblables aux sociétés anonymes. Dès la création de la compagnie, les deux hommes d'affaires que sont Louis Élisée Chaize et Pierre Émile Plasson sont conscients que l'exploitation d'un service de transport en commun par bateaux, nécessite la création d'une grande entreprise au capital important.

En 1863, Chaize et Plasson sont déjà « très engagés dans les affaires de navigation à Lyon »³. Le 1er novembre 1855, une vingtaine de compagnies se regroupent pour former la Compagnie générale de navigation. Elles sont rejointes le 24 novembre par la société Gerin, Bouillon, Abel, Clerc et Cie, dirigée par Plasson⁴. Louis Élisée Chaize est l'ancien directeur de la Société lyonnaise des transports sur le Rhône et la Saône, qui assurait un service entre Lyon et Arles⁵. Dans l'acte de modification de la société du 1er août 1864, les deux hommes sont décrits comme des « négociants »⁶. Le grand dictionnaire universel du XIXe siècle définit le négociant comme « celui qui fait le négoce, le commerce en grand ». Dans le langage populaire, le négociant est un « homme très riche »⁷. Les deux créateurs du

1 Caron, François, *Histoire économique de la France, XIXe siècle*, Paris, Armand Colin, 1996, p. 48.

2 *Ibid.*

3 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 1992, p. 398.

4 Le Sueur, Bernard, *La grande batellerie: 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de navigation XIXème-XXème siècles*, Pont-Saint-Esprit, La Mirandole, 1996, p. 98. Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 18.

5 A.M.L., Lettre de Chaize demandant l'autorisation d'établir le service de bateaux omnibus, le 15 septembre 1862. A.M.L., 342 WP 041, Bail de la société Lyonnaise des transports sur le Rhône et la Saône, le 1er juillet 1847.

6 A.D.R., 6UP 1/3023, acte passé devant M. Thomasset et l'un de ses collègues, notaires à Lyon, le 1er août 1864.

7 « Négociant », *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle : français, historique, géographique, mythologique, bibliographique...* T. 11, Paris, Administration du grand Dictionnaire universel, 1874, p.

service des « mouches » sont des hommes d'affaires, capables de mobiliser des capitaux pour le financement des infrastructures.

2 Les actionnaires

L'acte de modification de la société du 1er août 1864, permet d'avoir une vision détaillée du fonctionnement interne de l'entreprise. Les actionnaires sont au nombre de neuf. Ils possèdent ensemble 1 000 actions de 500 francs chacune, soit 500 000 francs de fond social. Plasson, est le plus gros actionnaire. Il possède plus de la moitié de la société avec 580 actions, soit 290 000 francs. Chaize avec ses 290 actions est le deuxième plus important. Procédant à l'élection du conseil d'administration, l'assemblée générale des actionnaires décide le 4 août 1864 de nommer François Bonne, employé de commerce, comme administrateur de la compagnie. Il remplace ainsi Chaize à ce poste. Afin d'être lié économiquement à l'entreprise qu'il s'apprête à administrer, Bonne doit s'engager à déposer cinquante actions dans les caisses de la société, représentant le vingtième du fond social. Il se retrouve ainsi troisième plus gros actionnaire, très loin cependant derrière Chaize et Plasson. La figure ci-dessous représente la répartition des actions établis à partir des chiffres présentés dans l'acte de modification¹.

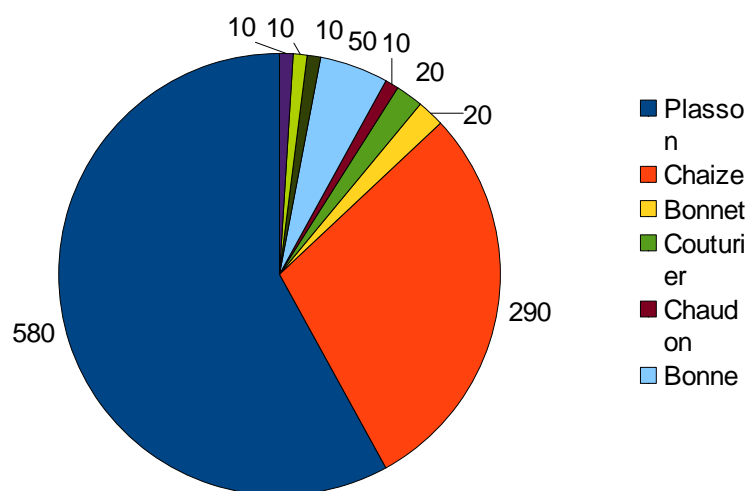


Illustration 2: Répartition des actions au sein de la société

905.

1 A.D.R., 6UP 1-3023.

Sur les neuf actionnaires, deux sont négociants (Chaize et Plasson), quatre sont propriétaires (Marie Louis Arthur Bonnet, François Paul Louis Jules Missol, Henri Benjamin Boutand et Henri Rey), deux sont rentiers (Henri Couturier et Édouard Chaudon) et le dernier est employé de commerce (Bonne). Les deux négociants qui ont créé la société sont ceux qui apportent la part la plus importante du fond social. Chaize et Plasson possèdent ensemble, 87 % des actions. Les bénéfices étant naturellement partagés en fonction du nombre d'actions, ce sont eux qui captent la plus grande partie des dividendes.

Lorsque Plasson gagne le concours lancé à Paris en 1866, une souscription est ouverte pour l'augmentation du capital, qui est ainsi porté à 1 500 000 francs, soit un tiers pour l'exploitation de Lyon et deux tiers pour celle de Paris. François Bonne dans une lettre du 4 mai 1868 prend soin de porter cette modification sur le papier lettre, comme en témoigne la figure suivante. Le 12 septembre 1875, ce capital est doublé et passe à trois millions de francs. Pour procéder à cette opération, la société offre une seconde action pour l'achat d'une première. Elle vend ainsi 1 500 actions de 500 francs et en offre 1 500 autres. La Compagnie s'apprête en effet à passer un traité à Paris avec la compagnie concurrente des « hirondelles » pour exploiter l'ensemble de son matériel¹. Les changements successifs du capital n'ayant laissé aucune trace dans les archives du tribunal de commerce de Lyon, l'évolution du poids de Chaize au sein des actionnaires reste flou. Pour ce qui est de Plasson, il est plus aisé d'émettre l'hypothèse qu'il reste le principal propriétaire. En effet, l'augmentation du capital en 1866 est le fruit d'une « association[...] formée entre Messieurs Calvet-Rogniat père, Plasson et Auw Cousteaux dans le but de poursuivre l'autorisation de fonder un service de bateaux omnibus à vapeur sur la Seine et de l'exploiter ». Plasson propose à ses associés de faire cession de cette société à la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus « dont il était le principal propriétaire, et qui exploitait un service analogue sur la Saône, à Lyon, afin de ne former qu'une seule et même exploitation des services de Paris et Lyon. »². Plasson reste le principal propriétaire de la compagnie des « mouches », à Paris comme à Lyon.

1 A.M.L., Instance d'appel entre la Famille Calvet-Rogniat et Mme Aux Cousteaux et la Compagnie des bateaux omnibus, 1881.

2 *Ibid.*

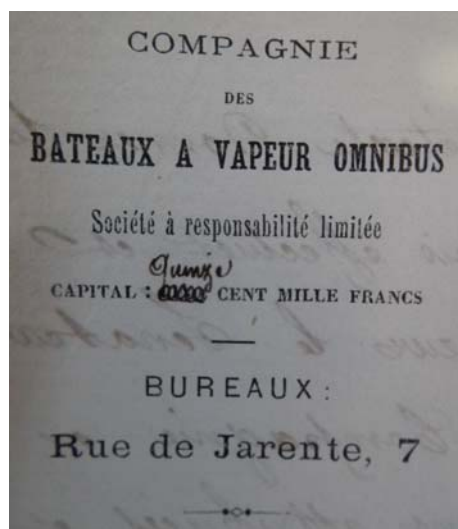


Illustration 3: Papier lettre de la compagnie (A.M.L., 342 WP 040)

Dès lors, la direction de l'entreprise est partagée entre les actionnaires de Paris et ceux de Lyon. À partir des années 1890, de vives tensions apparaissent. Elles ont pour objet une « lutte d'influence entre lyonnais et parisiens »³. Les assemblées générales, conformément au traité du 1er août 1864 fixant les statuts de la compagnie et son fonctionnement⁴, se tiennent à Lyon. Pourtant, lors de l'assemblée générale du 22 avril 1890, M. Mauchez, actionnaire parisien remet en cause la ville de Lyon comme lieu de réunion. Il attaque les actionnaires lyonnais en évoquant « la nécessité d'appeler au conseil des hommes d'affaires et d'industrie qui puissent donner toute leur activité et leur temps à la direction de l'affaire sociale et éviter, lors de nouveaux votes, tout choix d'hommes de spéculation »⁵. Sur les neuf premiers actionnaires de la compagnie, six sont propriétaires ou rentiers et deux seulement sont des hommes d'affaires. La plupart des actionnaires lyonnais sont donc en effet des hommes de spéculation. Cette lutte d'influence prend ainsi la forme d'un conflit entre hommes d'affaires et spéculateurs.

À partir des quelques informations fournies par les archives du tribunal de commerce, il est possible de reconstituer en partie la direction de l'entreprise. Paradoxalement, la période la plus récente laisse moins de traces. Les premières décennies sont les plus connues. Afin de s'imposer comme un acteur incontournable de l'espace

3 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 54.

4 A.D.R., 6UP 1/3023, acte passé devant Mr Thomasset et l'un de ses collègues, notaires à Lyon, le 1er août 1864.

5 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 54.

fluvial, l'entreprise repose sur un ensemble de moyens humains et matériels qu'il est possible de reconstituer partiellement.

B) Les moyens au service de l'entreprise

Le fonctionnement de l'entreprise créée par Chaize et Plasson repose sur un ensemble de moyens qu'il est nécessaire d'étudier pour mieux comprendre l'implantation de la compagnie à Lyon. La société dispose en effet d'un matériel flottant dont il est possible de reconstituer partiellement l'évolution. Pour faire fonctionner ce matériel, l'entreprise se dote d'un personnel qualifié.

1 La flotte

Lorsque le service est lancé en mai 1863, la compagnie utilise cinq bateaux à vapeur omnibus, la *Mouche n°1*, *n°2*, etc., ainsi que six pontons permettant l'embarquement et le débarquement des voyageurs sur les quais entre la Mulatière et Vaise (cf. annexe 2). Les permis de navigation¹ renseignent sur les caractéristiques des cinq premiers omnibus. Ils indiquent une largeur de trois mètres quatre-vingt-cinq et une longueur de vingt mètres². Les « mouches » sont de petites embarcations à hélice, plus maniables que les bateaux munis de roues à aubes (cf. p. 92). Dans un premier temps, les cinq omnibus peuvent accueillir soixante personnes mais en août 1863, l'ingénieur en chef donne son avis favorable pour porter ce nombre à cent personnes puisque « les causes qui ont motivé cette restriction dans le nombre de voyageurs ont disparu complètement. »³. En effet, la compagnie trouve le moyen de compenser le défaut de stabilité des omnibus, dû à leur faible largeur et à leur grande hauteur, en posant deux caisses d'air latérales.

Le succès du service entraîne Chaize à augmenter le nombre de bateaux en service. Dans une lettre du 22 décembre 1863, l'administrateur de la compagnie informe que « très

1 A.D.R., S 1893, Bateaux à vapeur arrêtés d'autorisation (1851-1867).

2 Néanmoins, après l'accident de la *Mouche n° 4*, du 10 juillet 1864, l'ingénieur indique une longueur de dix-neuf mètres et une largeur de trois mètres dix pour ce bateau.

3 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de l'ingénieur en chef, le 1er août 1863. Arrêté préfectoral, le 14 août 1863.

incessamment, deux nouveaux bateaux à hélice seront joints au cinq qui fonctionnent ». Un tableau résumant le nombre maximum de voyageurs autorisés sur les omnibus¹ pour l'année 1864 mentionne dix embarcations (cf. **annexe 3**). Toutefois, les statistiques de la navigation sur la Saône en 1864, établis plus tard en décembre de la même année, portent à douze le nombre de bateaux utilisés pour le service des « mouches ». Les *Mouches n° 11* et *n°12* obtiennent en effet un permis de navigation le 3 décembre 1864, après la rédaction du tableau. Le nombre d'omnibus utilisés pour le service de la compagnie des « mouches » passe ainsi de cinq à douze entre mai 1863 et décembre 1864, soit en seulement vingt mois.

Puisque la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus devient rapidement une entreprise rythmant le quotidien des Lyonnais et dégageant des bénéfices importants, les services publics sont amenés à plusieurs reprises à commander des rapports sur la situation de l'entreprise. En 1867, un document dont l'auteur n'apparaît pas mais qui est probablement un ingénieur du service de la voirie, nous donne une description de la flotte utilisée par la compagnie pour son service en 1866². Elle possède un ensemble de dix-sept bateaux. Néanmoins, elle n'est propriétaire que de huit : « cinq bateaux anciens modèles modifiés » et trois autres qu'elle a fait construire après le début du service en mai 1863. Quatre autres sont loués à la Compagnie lyonnaise des omnibus jusqu'en 1865, un autre, *Le Jacquard* est loué à Monsieur Déleste. Le bateau *L'abeille* est loué à Monsieur Lyot et les trois autres sont la propriété de la Compagnie des guêpes. Le total est ainsi de dix-sept bateaux en 1865.

Sur les dix-sept bateaux utilisés par la société de Chaize et Plasson, « il faut[...] huit ou neuf bateaux pour le service de la ville sur la Saône[...] trois pour la banlieue nord et trois pour la banlieue sud. ». Le reste est utilisé comme « rechange »³. La compagnie possède douze bateaux nommés *Mouches n°1, n°2, n°3, etc.* ainsi que cinq autres embarcations : trois *Guêpes* plus le *Jacquard* et *l'Abeille*. Le 18 juillet 1872, Bonne demande les permis pour les *Mouches n°13* et *14*, que l'entreprise vient de faire construire⁴. « Une mouche coûte de 23 à 25 000 francs, dont 8 000 pour la coque. »⁵

1 Le tableau a été indiqué par Jacques Guinet qui a réuni une série de documents concernant les « mouches ».

<https://picasaweb.google.com/110198917062236398930/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches?noredirect=1#5302554121833029922>

2 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

3 *Ibid.*

4 A.D.R., S 1895, Lettre de Bonne, le 18 juillet 1872.

5 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

En 1876, la compagnie renouvelle les permis de navigation pour l'ensemble de sa flotte. Le 4 mai elle obtient l'ensemble de ces autorisations qui permettent d'avoir une photographie de la flotte à ce moment. Elle comprend les quatorze Mouches, deux Guêpes et le *Jean Bart*. Le nombre de bateaux utilisés par l'entreprise se maintient ainsi à dix-sept. À partir des années 1880, l'absence des permis dans les archives empêche de poursuivre l'historique de la flotte. La deuxième moitié des années 1880 correspond cependant aux « années fastes » et à la « toute puissance »¹ de l'entreprise à Paris. La Société des bateaux à vapeur omnibus qui gère également le service de Paris continue ainsi d'être en bonne santé jusqu'à la fin des années 1880. Il est fort probable que le nombre d'omnibus utilisé se soit ainsi maintenu.

2 Les pontons

En juillet 1863, Chaize demande une première autorisation pour étendre le service jusqu'à l'île Barbe en utilisant la chaloupe *Constance*. Large d'un mètre quatre vingt et longue de huit mètres, elle ne peut accueillir que quinze personnes. Pour cette raison, l'ingénieur en chef juge le service inutile au public et donne un avis défavorable. Néanmoins, l'idée d'un service de banlieue, voit le jour. En mars 1864, Chaize obtient cette fois l'établissement de pontons débarcadères à l'île Barbe, Collonges, Fontaine et Neuville afin d'étendre le service de la Mulatière jusqu'à l'île Barbe, les dimanches et jours de fêtes pendant la belle saison². Le projet d'organisation du service présenté par la compagnie en 1866³, évoque également un service de banlieue sud étendu jusqu'à Oullins. Le transport des omnibus à vapeur s'étend ainsi en amont et en aval de la Saône jusqu'à emprunter le Rhône. L'**annexe 2** permet de visualiser cette extension. Le service de la banlieue nord se prolonge parfois jusqu'à Fontaine et Neuville.

Afin d'embarquer et de débarquer les passagers à chaque station, la compagnie des « mouches » utilise des pontons. Le nombre de ces derniers, en raison des fortes fréquentations et de l'augmentation des points desservis, est en augmentation. La première

1 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 53.

2 A.D.R., S 1870, Lettre de Chaize au sénateur, le 30 mars 1863.

3 A.M.L., 925 WP 225, Projet d'organisation du service, le 1er mars 1866.

convention signée entre la ville et la compagnie (**cf. annexe 4**)¹, désigne les six premiers pontons (port Mouton, quai de Serin, pont de la Feuillée, quai de l'archevêché, quai Tilsitt et cours Napoléon) dont les plans sont établis le 27 janvier 1863 par l'ingénieur en chef (**cf. annexe 5**). Or le 21 août 1866, la compagnie passe une convention avec la ville dans laquelle est fixé le montant de la redevance que paye l'entreprise pour la location des pontons. Le nombre de ces derniers atteint vingt-cinq. Il semble que l'entreprise soit à son extension maximale dès 1866 puisque le nombre de pontons lui appartenant oscille autour de ce nombre jusqu'à la fin des années 1870. Après cette période les archives consultées ne permettent plus de suivre l'évolution des débarcadères. Les tableaux de l'**annexe 6** résument les indications données par l'ingénieur en chef dans différents rapports de 1873 et 1874 sur ces pontons². La carte postale ci-dessous permet d'avoir une représentation photographique de ces embarcations.



Illustration 4 Ponton du quai Saint-Antoine, vers 1907 (A.M.L., 4FI 32 94).

3 Le personnel

Pour la mise en service de son matériel, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus repose sur un ensemble de personnel décrit dans un rapport de 1866³. Dans la traversée de Lyon, c'est-à-dire dans le service intérieur, sept bateaux sont utilisés. Cela représente sept équipages qui permettent d'assurer le transport entre chaque station, plus un

1 A.M.L., 342 WP 040, Traité du 25 août 1863.

2 A.D.R., S 1870, Rapport du 11 mars 1873, du 30 avril 1873 et du 21 mars 1874.

3 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

de remplacement. La compagnie emploie également dix pontonniers. Afin d'assurer l'entretien du matériel, deux charpentiers, deux chaudronniers, deux ajusteurs, un forgeron, un frappeur, un manouvrier et un peintre sont employés dans les ateliers, situés quai d'Occident, près de la station Perrache¹. Pour diriger le personnel des ateliers, la compagnie emploie un contremaître. Enfin, pour administrer l'ensemble, l'entreprise paye un administrateur, un comptable, un « garçon »² et un inspecteur chargé de contrôler le travail des équipages et des pontonniers. Pour le service des banlieues nord et sud, neuf pontonniers et deux équipages sont employés. Dix équipages sont donc utilisés au total. Après l'accident de la Mouches n°4 en juillet 1864 (cf. p. 84), le rapport de l'ingénieur indique que l'équipage est composé d'un capitaine, d'un mécanicien et d'un patron, soit trois hommes³. Les dix équipages représentent alors trente personnes. À cela s'ajoute dix-neuf pontonniers, onze personnes dans les ateliers, et quatre autres personnes chargées du bon fonctionnement de cet ensemble. Au total, soixante-quatre personnes, tous des hommes, sont ainsi employées par la compagnie en 1866. L'**annexe 7**, présente les salaires versés par l'entreprise à ses hommes.

Le rôle du capitaine a été étudié pour le service de Paris⁴. Il est responsable des manœuvres et il a autorité sur l'ensemble de l'équipage. Son salaire est donc probablement plus important. Ces « figures emblématiques des bateaux, ont su se réserver une image flatteuse qui les distinguent des autres capitaines des flottes de commerces »⁵. Lorsqu'en juillet 1864 la *Mouche n°4* heurte un banc de sable et précipite une cinquantaine de voyageurs dans l'eau, on retrouve le corps du capitaine auquel sont restés accrochées plusieurs victimes⁶. Dans leur noyade, les victimes se sont dirigées vers le capitaine, figure inspirant la confiance et la sécurité. Cela rend bien compte du prestige de ce personnage à bord des bateaux omnibus. Les illustrations suivantes représentent des capitaines du service parisien au début du XXe siècle, elles sont extraites de l'ouvrage de Laurent Roblin

1 A.D.R., S 1870, Rapport del'ingénieur en chef, le 11 mars 1873.

2 J'émet l'hypothèse que le rôle de ce dernier est celui d'un employé de bureau, mais elle reste à vérifier.

3 A.M.L., 925 WP 225, Description de la *Guêpe n°1* par l'ingénieur en chef, le 20 avril 1865. Le rapport fait également mention d'un équipage composé de trois personnes : le capitaine, le patron (ou timonier) et le mécanicien.

4 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 15.

5 *Ibid.*

6 Information donnée par l'Exposition « Lyon, la ville et le fleuve », au Musée Gadagne, du 17 avril 2013 au 5 janvier 2014.

sur les bateaux-mouches en Île-de-France¹. Afin de le seconder, le capitaine dispose d'un patron, également décrit comme « timonier »².



Illustration 5 Portrait d'un capitaine vers 1900 (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de -France).

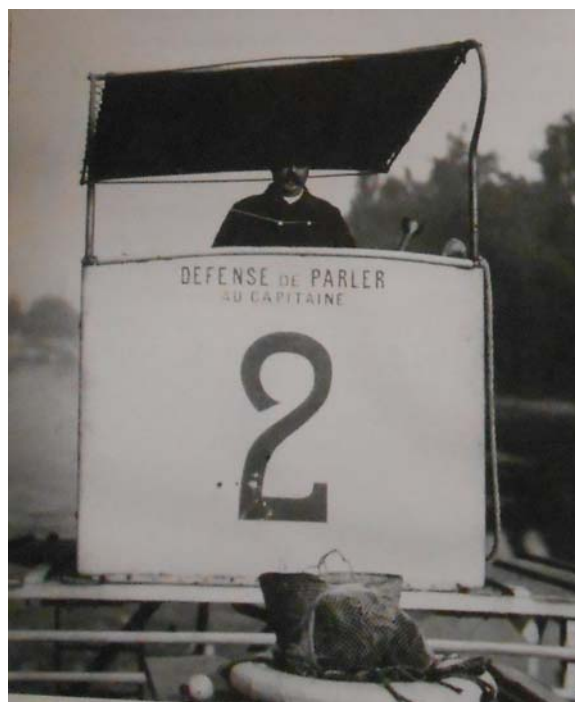


Illustration 6 Capitaine d'un bateau-mouche en activité (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de -France).

1 Roblin, Laurent, *op. cit.*

2 A.M.L., 925 WP 225, Description de la *Guêpe n°1* par l'ingénieur en chef, le 20 avril 1865.

Le rôle du pontonnier est d'assurer le bon déroulement de l'embarquement et du débarquement des passagers sur le ponton dont il a la charge. Il tient un livre dans lequel il est tenu de noter le mouvement des voyageurs. Ce sont par exemple les feuilles des pontonniers qui permettent à la commission de surveillance des bateaux à vapeur d'établir le nombre de passagers de la *Mouche n°4* le 10 juillet 1864¹. Est-il également chargé de la vente des titres de transport ? Selon Laurent Roblin, un receveur qui a cette tâche est présent dans chaque équipage du service parisien², néanmoins seuls trois hommes travaillent sur chaque omnibus lyonnais en 1864. Le capitaine, le mécanicien et le patron. Il n'est nulle mention de receveur et aucun des hommes de l'équipage n'a comme fonction la vente des billets. Il est donc fort probable que cette tâche ait été confiée au pontonnier. La convention signée entre la compagnie des « mouches » et la ville de Lyon en août 1866, autorisant la compagnie à installer les débarcadères nécessaires, précise parmi les accessoires des pontons : « l'échoppe pour la perception du prix des places »³. Cette forme de l'équipage correspond toutefois à l'année 1864. Il n'est pas exclu que la composition des hommes travaillant à bord du bateau se soit transformée avec le développement du service. La photographie ci-dessous montre un pontonnier du service parisien surveillant l'embarquement des passagers au début du XXe siècle⁴.



Illustration 7 Pontonnier surveillant l'embarquement des voyageurs à Paris au début du XXe siècle (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de-France).

- 1 A. M., 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 11 juillet 1844.
- 2 *Ibid.*, p. 16.
- 3 A.M.L., 343 WP 040, Traité de concession, le 21 août 1866.
- 4 *Ibid.*

Enfin, le mécanicien a pour mission la bonne marche de la machine à vapeur. Le recrutement de ces hommes se fait à la sortie d'une école spécialisée. En effet, le 28 juillet 1864, le préfet Vaïsse adresse une lettre à l'ingénieur en chef instituant une commission spéciale pour l'examen des élèves du cours de « Chauffeurs Mécaniciens ». « Plusieurs élèves paraissent en état de subir l'examen et d'obtenir le certificat de capacité ». L'ingénieur en chef préside la commission chargée d'examiner les élèves. Elle se réunit « dans une des écoles de la Société d'instruction primaire, rue Vaubecour, n°15 »¹. L'image suivante montre le nom des vingt-six candidats reçus à l'examen sept ans plus tôt en 1857². Il n'est pas exclu que certains d'entre eux aient été employés par la compagnie des « mouches ».

Dates des examens

<i>10 mai 1857</i>	<i>17 mai 1857</i>	<i>7 juin 1857</i>	<i>21 juin 1857</i>
<i>Félix Minand</i>	<i>Jean Cussière</i>	<i>Sébastien Audiau</i>	<i>Joseph Héroult</i>
<i>Paul de Grand Sagne</i>	<i>Joseph Ravat</i>	<i>Victor Germain</i>	<i>Almaure Gresley</i>
<i>Louis Droz</i>	<i>Paul Sébastien Héron</i>	<i>Jean-Louis Boizat</i>	<i>Moriz</i>
<i>Nicolas Vesel</i>	<i>Victor Fraucan Auban</i>	<i>René Targeat</i>	<i>Cauff</i>
<i>Joseph Gerbelot</i>	<i>Sébastien</i>	<i>Jean Galland</i>	<i>Guillon</i>
		<i>Jacques Laurem</i>	
		<i>Jean-Louis Beston</i>	
		<i>Jean-Marie Colin</i>	
		<i>Jean Guigne</i>	
		<i>Fraucan Balland</i>	
		<i>Jean-Éloi Viney</i>	
		<i>Victor Antoine Serrachon</i>	

Illustration 8: Liste des vingt-six candidats reçus au concours de chauffeur-mécanicien en 1857 (A.D.R., S 949).

Le mécanicien travaille dans des conditions particulièrement difficiles à cause de la température élevée qui règne dans l'espace étroit de la salle des machines. À Paris, une enquête sur les conditions de travail de ces hommes est menée à la suite de la mort d'un mécanicien en juillet 1872, au moment des plus fortes chaleurs. L'enquête, menée par M. Guérard (cf. annexe 8), membre du conseil d'hygiène publique et de salubrité, est publiée dans les *Annales d'hygiène et de médecine légale* en 1873. Elle met le doigt sur « une

1 A.D.R., S 949, Lettre du préfet, le 28 juillet 1864.

2 A.D.R., S 949, Liste des vingt-six candidats reçus au concours de chauffeur-mécanicien en 1857, juillet 1857.

température assez élevée et parfois excessive »¹ à laquelle doit faire face le mécanicien. Durant la durée de l'enquête en mai, juin et juillet 1873, « les thermomètres ne sont jamais descendus en dessous de 30 degrés[...], ils se sont élevés fréquemment à 35 et 40 degrés, et[...] plusieurs fois, ils ont monté jusqu'à 44 degrés ». En juin et juillet 1872, lors de la mort du mécanicien, les thermomètres « ont marqué 55 et même 58 degrés ». A cela s'ajoute l'étroitesse de l'espace de travail dans lequel on pénètre par un « trou d'homme ». Sur les plus petits modèles, l'espace est d'environ 10m². Il n'est haut que de 1,54 m dans la partie centrale et 1,26 sur les cotés². Il est fort probable que les conditions de travail des mécaniciens du service lyonnais soient identiques puisque les trente premiers omnibus ont été construits à Lyon par Félizat. Les modèles de bateaux sont donc les mêmes. Cette commande importante de la compagnie aux chantiers Félizat pose la question de l'intégration de cette dernière dans l'économie locale et de son externalisation positive.

C) Externalités positives de l'entreprise

L'entreprise des « mouches » produit un effet externe, c'est-à-dire une retombée secondaire due à son activité, sur d'autres acteurs. Je traite ici des externalités positives de la compagnie sur d'autres agents économiques.

1 La construction des infrastructures de transport

« Bien avant l'année 1860, la ville bouillonne, les entreprises tournent à plein régime, les chantiers de construction fluviale du quartier de Vaise et de la Mouche produisent à la chaîne ; les chantiers sont situés en dehors du centre-ville, évitant ainsi toute nuisance »³. C'est dans cette période d'euphorie industrielle que l'industriel Michel Félizat s'implante dans le quartier de la Mouche qui donnera son nom aux bateaux à vapeur omnibus. Non loin de l'actuelle Halle Tony-Garnier, la lône Félizat reçoit la commande des

1 Guerard, Antoine, « Hygiène des ouvriers chargés du service des moteurs à vapeur », *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, série 2, n° 40, 1873, p. 347.

2 *Ibid.*

3 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 40.

cinq premiers omnibus, puis des suivants jusqu'à la *Mouche n°14*. Il construit alors cinq modèles à hélice pourvus d'une coque en fer. Toutes ces indications figurent sur les permis de navigation. La machine à vapeur utilisée comme force motrice (c.f. p. 89) est construite par Laurent Chevalier qui possède également un chantier naval dans le quartier de la Mouche, sur la rive gauche du Rhône au sud de la ville¹. La carte ci-dessous représente ce quartier dans les années 1930².

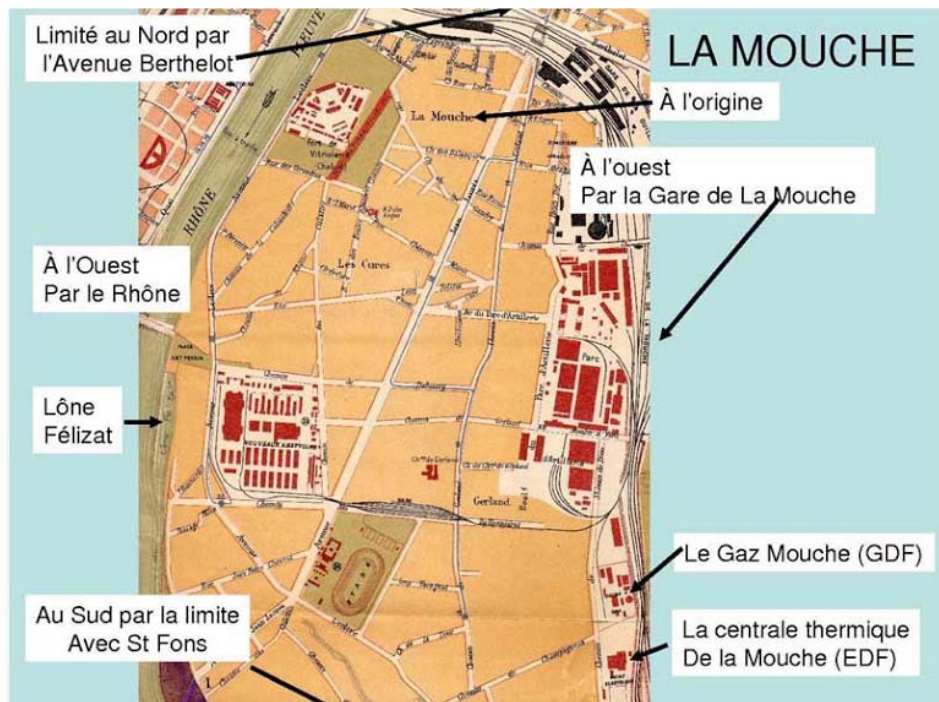


Illustration 9 Le quartier de la Mouche en 1930 (Jacques Guinet).

Laurent Chevalier se spécialise au début des années 1860 dans la fabrication de petites chaudières pour des ateliers de tailles modestes nécessitant l'utilisation de machines à vapeur. « Au moment de la construction des *mouches* lyonnais et *bateaux mouches* parisiens il chercha à appliquer aux générateurs de ses bateaux les excellents principes de conception des appareils pour ateliers. Il mit au point une chaudière semblable mais qu'il positionne à l'horizontale. »³. Efficaces et attractifs, les bateaux omnibus deviennent « le fleuron de l'industrie fluviale lyonnaise »⁴. Leur succès est tel qu'il intéresse les

1 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op. cit.*, p. 398.

2 Avec l'aimable autorisation de Jacques Guinet, <https://picasaweb.google.com/110198917062236398930/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches?noredirect=1#5302554121833029922>.

3 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op. cit.*, p. 398.

4 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 42.

responsables de l'Exposition universelle de 1866 prévue à Paris. Ces derniers envisagent en effet de transporter les visiteurs par la Seine au moyen d'omnibus. Le préfet de la Seine autorise l'organisation d'un concours sur la Seine « destiné à faire apprécier le mérite des divers systèmes proposés »¹. Félizats, Chevalier, et de la Buire s'associent pour garantir la construction de la flotte au cas où la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus remporterait ce concours. Plasson venue présenter la *Mouche n°1* remporte sans grande difficulté la concession². Le 10 avril 1866, un arrêté préfectoral l'autorise à mettre en place un service sur la Seine entre le pont Napoléon et le viaduc d'Auteuil³.

Il s'agit dès lors de construire trente modèles de bateaux à vapeur omnibus en huit mois, soit presque un bateau par semaine. Un gigantesque chantier est lancé et près de 2 000 personnes sont employées. La plupart sur les chantiers de la Buire et les autres dans les ateliers de la lône Félizats et de Chevalier⁴. Jacques Guinet évoque le recours à la main d'œuvre enfantine afin de chauffer les rivets utilisés puisqu'une coque nécessite en moyenne 5 000 à 6 000 gros rivets⁵. L'illustration suivante⁶ montre le chantier Félizats où sont construits les trente omnibus avant d'être acheminés par convois « vers Paris par la voie de la Saône et les canaux »⁷. L'illustration ne représente pas nécessairement l'année 1867 où les omnibus ont été construits puisque le quatrième bateau en partant de la gauche est destiné à la compagnie générale de navigation, mais elle permet néanmoins d'avoir une aperçu du chantier et de constater que cinq bateaux peuvent y être construits en même temps.

1 A.M.L., 925 WP 225, Lettre du préfet de la Seine, le 2 novembre 1865.

2 Roblin, Laurent, *op. cit.*, pp. 17-18.

3 A.M.L., Arrêté préfectoral, le 10 avril 1866.

4 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 42.

5 Compte rendu d'une conférence donnée par Jacques Guinet en 2011 au sujet des bateaux mouches.

6 Avec l'aimable autorisation de Jacques Guinet,

<https://picasaweb.google.com/110198917062236398930/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches?noredirect=1#5302554121833029922>.

7 A.D.R, S1893, Lettre de Bonne demandant les permis de navigation des omnibus 1 à 20, le 6 février 1867. Permis de navigation pour les Omnibus n° 21 à 30, juin 1867.

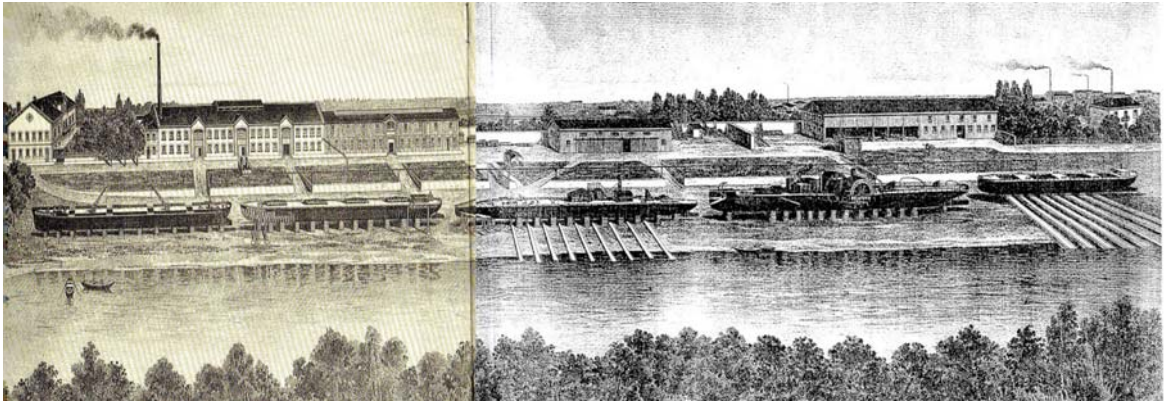


Illustration 10 Chantier naval Michel Félizat (Jacques Guinet)

2 Fournir la compagnie pour le service quotidien

Un ensemble de fournisseurs est ainsi lié à la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus. Pour alimenter les machines à vapeur, l'entreprise utilise du coke, un dérivé de charbon vendu par la Compagnie de gaz de Lyon. En 1866, le budget attribué au combustible s'élève à 79 930 francs¹. L'entreprise des « mouches » représente alors un client important pour la compagnie du gaz. Le 7 novembre 1871, Bonne adresse une lettre au préfet afin d'obtenir l'autorisation de remplacer le coke par de la houille. Selon lui « la Compagnie de gaz de Lyon, est la source unique à laquelle nous pouvons puiser la quantité de ce combustible qui nous est nécessaire. Cette compagnie connaissant l'impossibilité où nous sommes de nous servir ailleurs, profite de cet avantage pour nous imposer les conditions qui lui conviennent tout en nous servant très mal. »². Après quelques essais, Bonne obtient ainsi l'autorisation de brûler de la houille à la place du coke, afin de se libérer de la compagnie de gaz.

Rappelons qu'entre 1871 et 1875, l'intense activité économique suscite partout en France une forte hausse des produits charbonniers. Les prix atteignent même des records en 1874-1875. Par sa position géographique, Lyon jouit dans la première moitié du XIX^e siècle, d'un charbon abondant et moins coûteux mais cette position change dans la deuxième moitié du siècle. L'évolution des transports modifie la géographie charbonnière. Les gisements du nord de la France deviennent plus compétitifs, au détriment de ceux du

1 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

2 A.D.R., S 1870, Lettre de Bonne, le 7 novembre 1871.

centre, proches de la région du Rhône. L'exploitation des gisements de Rive-de-Gier, qui avait attiré les capitaux lyonnais, va même jusqu'à une quasi-cessation. L'année 1874 marque ainsi pour Lyon, la « fin du privilège charbonnier »¹. Cette hausse se répercute nécessairement sur la Compagnie des « mouches » grande consommatrice de produits charbonniers.

La Compagnie des bateaux à vapeur omnibus forme ainsi dès sa création une entreprise importante. Très rapidement en expansion, elle se dote d'un matériel et de moyens plus importants. Avec des moyens conséquents, ses activités ont un impact sur l'économie locale. Rappelons que la compagnie n'est pas la seule entreprise tournée vers le transport fluvial à Lyon.

2. La conquête de la Saône

Si la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus devient un acteur incontournable du transport fluvial lyonnais, elle doit compter toutefois sur un ensemble d'autres transporteurs par voie d'eau. Les relations entre la compagnie des « mouches » et les autres transporteurs se basent sur la progressive domination des bateaux omnibus de Chaize et Plasson sur l'espace fluvial. Après avoir consacré une partie sur la compagnie des bateaux omnibus, je m'intéresse ici aux autres entreprises de transport et à leurs relations avec une compagnie qui se lance à l'assaut de la Saône.

A) Les compagnies de transport

Avant le 15 septembre 1862, date à laquelle Chaize fait une première demande pour l'installation d'un service de bateaux à vapeur pour voyageurs et durant toute l'existence de la compagnie des « mouches », l'espace fluvial lyonnais est occupé par d'autres compagnies de transport à vapeur. Du petit particulier à la puissante Compagnie générale de navigation, cet ensemble n'est pas homogène. Les services de chacun sont divers mais

¹ Cayez, Pierre (dir.), *Histoire de Lyon: des origines à nos jours*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2007, pp. 172-173.

on peut distinguer ceux qui font un service de transport inter-urbain de ceux qui effectuent un service intra-urbain.

1 La restructuration du transport inter-urbain

Le service de transport intra-urbain est une nouveauté mise en place par la compagnie des « mouches ». Aussi avant 1863, les compagnies de transport de voyageurs occupant l'espace fluvial lyonnais sont toutes des compagnies de transport inter-urbain. La compagnie « l'exploitation de la Saône », filiale des « messageries royales », est l'une des premières à inaugurer un service de transport en 1830 entre Lyon et Chalon-sur-Saône avec son bateau l'*Hirondelle*¹. La mise en service de ce bateau à vapeur bouleverse les transports de la Saône. Débute alors une période de prospérité pour la navigation à vapeur durant laquelle les compagnies se multiplient et se livrent une concurrence acharnée. Elles deviennent d'importantes puissances commerciales à Lyon comme dans le reste de la France avant d'entrer dans une période de crise dès le milieu du XIXe siècle².

Cette situation transparaît nettement dans les archives. Au moment où la compagnie des « mouches » fait du transport intra-urbain un succès commercial, les services inter-urbains sont en crise. Alors que la compagnie des « mouches » enregistre un nombre record de fréquentations en 1871 avec quatre millions de voyageurs transportés³, la Compagnie française de navigation est dans l'incapacité de faire fonctionner son unique bateau la même année à cause « de la nullité absolu des transports commerciaux »⁴ sur son service entre Lyon et Marseille. Un an plus tard, en 1872, elle se trouve en liquidation judiciaire.

Cette crise, qui a lieu bien avant la mise en service des « mouches » sur la Saône, s'explique essentiellement par la concurrence que fait le chemin de fer à la navigation. En 1858, M. Malezon, directeur de la Compagnies des « gondoles » assurant le transport de marchandises et de voyageurs entre Lyon et Marseille, exprime son impuissance face à

1 Rivet, Felix, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône (1783-1863)*, Presses Universitaires de France, Paris, 1962, p. 103.

2 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 1991, p. 188.

3 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.* p. 42.

4 A.M.L., 342 WP 041, Lettre de M. Tabourin, administrateur de la Compagnie française de navigation au maire de Lyon, le 6 avril 1872.

cette concurrence. « Par suite de manœuvres machiavéliques du chemin de fer de Paris à Lyon, tendantes à la ruine de la navigation, ma compagnie, qui en ressent les effets déplorables, se voit forcée, sous peine de ruine complète, de cesser ses transports de marchandises entre Lyon et Chalon »¹.

La Compagnie Rhône et Méditerranée, exploitants les « gladiateurs » entre Lyon et Avignon rend également compte de cette situation dans une lettre adressée au préfet. « les pertes que nous avons éprouvées depuis deux années, ne nous permettent plus de reprendre un service ruineux, à moins d'obtenir de forte réductions[...]. Depuis l'année 1867 jusqu'au 31 décembre 1874, soit en huit ans, quinze compagnies à Lyon ayant entrepris le service de navigation sur le Rhône sont tombées successivement par les pertes qu'elles ont subies. Les unes en liquidant à perte de finances, les autres déclarées en état de faillite. Notre service des Gladiateurs faisant voyageurs et marchandises de messageries seul, s'est péniblement soutenu jusqu'en 1872, mais les années 1873 et 1874 ont présenté des pertes considérables »²

Le transport de voyageurs se maintient péniblement mais celui des marchandises ne résiste pas à la concurrence du rail. L'état des bateaux à vapeur qui naviguent sur la Saône entre 1867 et 1869 établi à partir des rapports de la commission de surveillance³ permet de confirmer ce phénomène. En 1867, sept sociétés utilisant des bateaux à vapeur sont répertoriées : la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus, Darbon et Cie, Paret et Mettieux, Maleron et Cie, Mathiss et Cie, la Compagnie des modères, Eparvier et Cie et enfin Courat. L'année suivante en 1868, les deux sociétés Maleron et Cie, puis Mathiss et Cie disparaissent. En 1869 c'est au tour de la compagnie des modères. Sur les trois sociétés qui disparaissent, deux sont destinées au transport de marchandises et sur les quatre restantes, seulement une (les « parisiens » de Darbon et Cie) continue ce type de transport. Les dirigeants des « parisiens » complètent cependant le transport de marchandises par celui de voyageurs pour se maintenir.

C'est donc pour faire face à cette crise que les transporteurs lyonnais se réunissent en une seule et même compagnie : la Compagnie générale de navigation. Le 20 octobre 1855 un premier accord est signé entre diverses sociétés dont la Compagnie générale, la

1 A.M.L., 342 WP 041, Lettre de M. Malezon, le 22 février 1858.

2 A.M.L., 342 WP 041, Lettre de l'administrateur de la Compagnie Rhône et méditerranée, le 20 mars 1875.

3 A.D.L., S 949, Commission de surveillance des bateaux à vapeur, rapports pour les années 1867, 1868 et 1869.

compagnie méridionale, les « Aigles » et les « Sirius »¹, formant le noyau dur d'une société en commandite simple, au capital de sept millions de francs : la société Jacques Breittmayer et Cie. La compagnie détient alors la moitié de la flotte de bateaux à vapeur en activité dans le bassin rhodanien. Le 24 novembre la société Gerin, Bouillon, Abel, Clerc et Cie, dirigée par Plasson rejoint la « générale » qui absorbe la compagnie dirigée par Chaize peu de temps après². En 1862, la puissante société Bonnardel se joint au groupe constitué. Dès lors, la Compagnie générale de navigation rassemble l'essentiel des compagnies existantes. « Cette union marque la fin de la batellerie traditionnelle. »³. La batellerie est à présent sous le contrôle de la « générale ».

Le transport fluvial inter-urbain à Lyon est ainsi l'affaire d'une puissante société à côté de laquelle les rares petites compagnies ont beaucoup de mal à se maintenir. Depuis le lancement des « mouches », les transporteurs se tournent vers des services intra-urbains.

2 Le transport intra-urbain

Après la mise en service des cinq premières « mouches » et surtout après leur succès, plusieurs initiatives sont lancées par d'autres transporteurs dans le but d'établir un service analogue. Le 19 janvier 1865, la commission de surveillance des bateaux à vapeur se réunit sous la présidence de M. Kleitz, ingénieur en chef des ponts et chaussées, pour examiner la demande formée par Salmon et Cie, « à l'effet d'obtenir pour les guêpes n°1 et 2 des permis de navigation pour faire un service d'omnibus dans l'intérieur de Lyon »⁴. Plus tard, la compagnie demande des permis d'autorisation pour deux autres bateaux, *L'Abeille n°1* et 2. La commission de surveillance effectue un test sur *L'abeille n°2*⁵. Elle mesure vingt-huit mètres de long sur quatre de large. Son service s'effectue du pont Napoléon au pont de Serin en passant par le pont Saint-Antoine (cf. illustration 13 p. 41). À la montée, le rapport de la commission note neuf minutes nécessaires au bateau pour remonter les 1

1 Le Sueur, Bernard, *La grande batellerie, 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation, XIXe-XXe siècle*, Conflans-Saint-Honorine, édition des amis du musée de la batellerie 1996, p. 164.

2 A.D.R., « Sous-série 37 J, La Compagnie Générale de Navigation Havre-Paris-Lyon- Marseille », Répertoire numérique établi par Caroline NOAILLES sous la direction de Michel OLLION, conservateur et publié sous la direction de Philippe ROSSET, conservateur général, Directeur des Archives départementales du Rhône Lyon 1998, p. 8

3 *Ibid.*

4 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes ».

5 *Ibid.*

420 mètres qui séparent la station Napoléon de Saint-Antoine et dix minutes pour parcourir les 1 940 mètres entre Saint-Antoine et Serin. La vitesse du bateau est d'environ 10 km/h¹ et il peut contenir 200 passagers au lieu des 100 autorisés sur les cinq premières « mouches ».

La Compagnie des guêpes est en mesure de concurrencer les « mouches », d'autant plus qu'elle ne tarde pas à développer le nombre de ses pontons en même temps que sa flotte. Le 1er février 1865, Salmon et Cie obtiennent le renouvellement des autorisations pour les pontons débarcadères situés sur les bas-ports du quai Saint-Antoine rive gauche de la Saône, sur le quai Saint-Vincent rive gauche également, en amont du pont de la Feuillée et à Vaise en amont du pont du Port mouton, rive droite (cf. illustration 13 p. 41). Plus tard, en mars 1865, elle est autorisée à établir un ponton débarcadère sur la rive droite de la Saône au port de Rocheardon². Deux mois plus tard, la compagnie s'étend à nouveau en obtenant l'autorisation de placer d'autres pontons à la Caille et à l'Île Barbe pour étendre le service d'omnibus de Lyon jusqu'à l'île Barbe³, imitant ainsi l'extension de la compagnie des « mouches » vers un service de banlieue nord. Les informations sur la compagnie des « guêpes » sont peu abondantes dans les archives consultées, les bribes d'informations réunis ne nous renseignent malheureusement pas sur les détails de sa création.

Une autre compagnie, qui elle exploite depuis 1855 un service de transport au moyen de voitures tractées par des chevaux (cf. **annexe 9**), est amenée à s'intéresser au transport fluvial. Il s'agit de la Compagnie lyonnaise d'omnibus (CLO). Il faut dire que le service des « mouches » porte un coup terrible à la CLO. En deux ans, « le succès inattendu de l'entreprise des mouches »⁴ ruine la ligne de Vaise, exploitée par la CLO. Les bateaux omnibus enlèvent ainsi « à partir de 1863, à la compagnie lyonnaise des omnibus, la plus grande partie de son trafic sur Vaise et sur la banlieue nord de Lyon. Le trafic de Vaise[...] s'est trouvé réduit de 930 000 à 290 000 voyageurs. Cette ligne étant la plus lucrative de toutes celles que la compagnie exploitait, elle se trouve ruinée et hors d'état de continuer son service si la ville ne l'exonère pas d'une partie de sa redevance annuelle »⁵. Afin de maintenir tant bien que mal son service d'omnibus, la CLO envisage d'utiliser un service de correspondance de ses voitures entre le quai Saint-Antoine et Vaise puisque les Lyonnais se

1 Pour la première distance: $(1,420 \text{ km} * 60 \text{ min}) / 9 \text{ min} = 9,46 \text{ km/h}$. Pour la seconde : $(1,940 \text{ km} * 60 \text{ min}) / 10 \text{ min} = 11,64 \text{ km/h}$. Or $(9,46 + 11,64) / 2 = 10,55$.

2 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes », Lettre du sénateur, le 15 mars 1865.

3 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes », Lettre du sénateur, le 15 mai 1865.

4 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

5 *Ibid.*

sont massivement dirigés vers le transport fluvial pour cette ligne.

Elle obtient alors une autorisation en novembre 1863 pour placer trois pontons : au quai Saint-Antoine, à la Feuillé et à Vaise¹ (cf. illustration 13 p. 41). L'entreprise n'ayant aucun matériel destiné à la navigation, elle passe commande auprès de Salmon, « constructeur de machine à Lyon »². Cependant, en raison de l'urgence qu'il y a de répondre à la concurrence des « mouches » M. Delahante, gérant de la CLO passe un accord avec Salmon afin de lui faire exploiter le service avec les « guêpes ». Le 9 décembre 1863, Delahante obtient ainsi un arrêté l'autorisant à exploiter provisoirement ce service avec les deux « guêpes » de Salmon. On fait inscrire sur les tambours des deux bateaux à aubes l'inscription : « Correspondance de la compagnie des omnibus »³.

La compagnie des guêpes est le concurrent le plus sérieux des « mouches » mais d'autres entrepreneurs se lancent dans le service de voyageurs dans la traversée de Lyon. Louis Deleste et Joseph Olivier exploitent chacun un service au moyen d'un seul bateau, le *Frelon* pour l'un et le *Jean Bart* pour l'autre qui effectuent un service entre les pontons des Célestins, de la Feuillé et de Vaise⁴. Eugène Liand⁵ et M. Magnard exploitent quant à eux l'*Abeille* et le *Jacquart*. « Le Jacquart appartient au Sieur Magnard, qui a établi[...] sur la Saône, un service d'omnibus qu'il exploitait en vertu d'une autorisation spéciale. L'abeille est un vieux bateau appartenant au sieur Liand entrepreneur de terrassement, qui l'a longtemps utilisé comme remorqueur, pour les transports de sable qu'il faisait sur la Saône ». Magnard et Liant se sont associés pour « exploiter en commun avec leurs deux bateaux l'autorisation obtenue par le Sieur Magnard »⁶. L'existence de ces services transparaît lorsque la compagnie des « mouches » passe un accord avec ces particuliers⁷.

Des entreprises concurrençant le service des mouches se développent ainsi assez rapidement après le succès de Chaize et Plasson. Elles ne sont pas toutes aussi importantes mais sont en tout cas en mesure d'enlever une partie du trafic des « mouches ». Se pose alors la question du rapport qu'entretiennent ces entrepreneurs avec la première compagnie

1 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes », rapports des ingénieurs du service spéciale du Rhône, les 24 et 26 novembre 1863.

2 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes », Lettre de Salmon, le 27 mars 1864.

3 *Ibid.*

4 A.M.L., 925 WP 225, Dossier « affaire du Jean Bart ».

5 Parfois orthographié « Lyot ».

6 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

7 A.M.L., 342 WP 225, dossiers « L'abeille » et « Le Jacquart ». 925 WP 225, dossier « Affaire du Jean Bart ».

qui a lancé un service intérieur.

B) Les relations des « mouches » avec ces compagnies

Alors qu'elle exploite avec succès une entreprise de transport dans la traversée de Lyon depuis 1863, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus est concurrencée dès l'année suivante par d'autres entrepreneurs qui voient dans le transport fluvial, et surtout avec l'exemple des « mouches », une entreprise très lucrative. Pour faire face à cette concurrence nouvelle, la société de Chaize et Plasson adopte une stratégie efficace qui lui permet progressivement de contrôler complètement le transport intérieur.

1 Les accords commerciaux

Afin de s'assurer progressivement un monopole sur le fleuve, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus adopte une stratégie efficace qui vise à louer le matériel des concurrents afin de l'exploiter à son compte. En plus d'avoir un contrôle sur la concurrence, la compagnie des « mouches » s'assure une flotte plus importante. En effet, sur les dix-sept bateaux que compte la compagnie en 1865, elle n'est propriétaire que de huit. Plus de la moitié de sa flotte est ainsi obtenu par location.

En janvier 1866, la compagnie passe un accord avec les « guêpes »¹. À l'issue de ce traité, M. Salmon qui exploite alors son service sous le nom de la Compagnie des guêpes, cède en location son matériel flottant, c'est-à-dire ses bateaux et ses pontons, à la compagnie des « mouches ». « La compagnie des guêpes cède à la Cie des bateaux à vapeur omnibus qui accepte et qui exploitera à son lieu et place[...], son service de voyageurs par bateaux à vapeur omnibus dans la traversée de Lyon et dans la banlieue de cette ville »². Le traité est valable pour un an et onze mois, du 1er février 1866 au 31 décembre 1867. Salmon est probablement lié aux compagnies des « parisiens » et des

1 A.M.L., 925 WP 225, lettre de M. Thiésard au conseil municipal, le 10 février 1868.

2 342 WP 041, Dossier « Compagnie des guêpes », traité entre les compagnies des « guêpes » et des « mouches », le 7 janvier 1866.

« hirondelles » puisque durant toute la durée du traité, la compagnie des mouches « s'interdit [...] de faire concurrence sur la Saône entre Lyon et Chalon à la compagnie des Parisiens et sur le Haut Rhône à la Cie des Hirondelles, à moins que ce ne soit à titre de représailles »¹. Le transport inter-urbain n'intéresse plus Chaize et Plasson qui comprennent que l'intra-urbain est bien plus lucratif.

Dans sa dépêche du 24 novembre 1865 au préfet du Rhône, le ministre de l'Agriculture du commerce et des travaux publics évoque que « dans l'état actuel de la navigation de la Saône, l'intérêt de la sécurité publique exigeait qu'il ne fut accordé qu'une seule autorisation d'exploiter la traversée de Lyon avec des bateaux à vapeur omnibus, mais qu'il convenait également d'accorder à la compagnie qui serait autorisée, une simple permission de voirie, révocable à volonté, de manière à éviter de constituer au profit de cette compagnie, un monopole irrévocable »². Après la location du matériel des « guêpes », la compagnie des « mouches » obtient l'autorisation d'exploiter exclusivement un service de transport. L'article premier de la convention qu'elle passe avec la ville le 21 août 1866 stipule en effet que la compagnie des omnibus est « seule autorisée à exploiter le service, dans la traversée de Lyon et dans sa banlieue. » et « à installer les pontons nécessaires et leurs accessoires »³.

La stratégie de la compagnie est ainsi de ne pas reconduire le contrat passé avec Salmon puisque les « guêpes » ne peuvent plus renouveler leur autorisation avec la ville. Lorsque le contrat de location arrive à expiration en décembre 1867, la compagnie des « mouches » remet la compagnie des guêpes en possession de ses bateaux et de ses pontons. Thiésard, le nouvel administrateur des « guêpes » proteste vivement contre cette stratégie dans une lettre adressée au conseil municipal en février 1867. Thiésard, au nom de la compagnie qu'il dirige « se réserve de se pourvoir devant l'autorité compétente contre la concession d'un monopole qui blesse à la fois l'intérêt général et tous les principes proclamés par le Gouvernement pour assurer la liberté du Commerce et de l'industrie ; mais il croit devoir vous dénoncer avant tout le traité qui oblige la ville de Lyon envers Lyon, afin que dans l'ignorance de son droit, vous ne donniez pas votre approbation à la convention par laquelle la ville de Lyon est sur le point de concéder à la compagnie des Mouches le privilège exclusif de stationnement des pontons dans l'intérieur de Lyon, sans

1 *Ibid.*

2 A.M.L., 925 WP 225, Dépêche ministérielle, le 24 novembre 1865.

3 A.M.L., 343 WP 040, Traité de concession, le 21 août 1866.

tenir compte de la concession antérieure dont il est bénéficiaire et dont la violation ferait naître incontestablement à son profit une action en dommages et intérêts contre la ville. »¹.

Le 13 mai 1868, un arrêté réglementant le service intérieur accorde l'exclusivité aux « mouches » donnant ainsi fin à l'autorisation des « guêpes ». Thiésard persiste à continuer son service intérieur malgré l'interdiction. Bonne s'en plaint en notant toutefois que les préjudices causés par cette concurrence à sa compagnie sont « insignifiants »². Thiésard s'avoue vaincu dans la traversée de Lyon en abandonnant définitivement son service à la fin du mois de juin. Il demande néanmoins au préfet l'exploitation exclusive du service de Collonge « faible réparation du préjudice que me cause le traité fait entre la ville de Lyon et la Compagnie des Mouches. »³

Cette stratégie, la compagnie des bateaux à vapeur omnibus l'adopte avec tous ses autres concurrents. Concernant le service établi par Magnard et Liant « La Cie des Mouches se préoccupe de cette concurrence, et la fait cesser en louant ces deux bateaux, d'abord au prix de 27 000 francs, et ensuite au prix de 15 000 francs. Ces redevances comprenaient à la fois la location des bateaux et l'indemnité à payer au sieur Magnard, pour qu'il consenti à ne pas faire usage de son autorisation. Il paraît que ce traité n'a pas été renouvelé. »⁴. Eugène Liant loue son bateau et ses services du 29 juillet au 31 décembre 1867. Après le mois de décembre il demande l'autorisation d'établir un service de banlieue entre Saint-Antoine et Oullins avec son bateau *L'Abeille*⁵. Louis Deleste est dans la même situation que son associé : « Il y a trois ans et demi, j'avais loué mon bateau à la compagnie des mouches en vertu d'un bail qui a pris fin il y a six mois. Pendant la durée de ce bail, les mouches ont obtenus le droit exclusif du parcours de Lyon. ». Les Mouches « n'ont plus voulu renouveler le bail avec moi. Me voilà donc dépourvu d'un droit acquit sans aucune indemnité. »⁶. Le 11 juin, il loue en effet le *Jacquard* à la compagnie des « mouches » qui ne renouvelle pas le contrat au 31 décembre 1867. Enfin, dans le cas du *Jean Bart*, exploité par Joseph Olivier, la compagnie procède simplement au rachat. En 1866 il est ainsi intégré à la flotte. « Le matériel appartenant en propre à la Cie des omnibus par eau sur la Saône se compose[...] et d'un bateau à aubes le *Jean Bart* qui a été acheté de Mme Olivier. »⁷

1 A.M.L., 925 WP 225, lettre de M. Thiésard au conseil municipal, le 10 février 1868.

2 A.M.L., 925 WP 225, lettre de Bonne au préfet, juin 1867.

3 A.M.L., 925 WP 225, lettre de M. Thiésard au préfet, le 7 juillet 1867.

4 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

5 A.M.L., 342 WP 041, dossier « l'abeille n°1 ».

6 A.M.L. 925 WP 225, Lettre de Louis Deleste, le 18 aout 1868.

7 A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

La compagnie des « mouches » chasse ainsi progressivement toute concurrence de son service intérieur et s'impose, avec l'appui des pouvoirs publics pour « l'intérêt de la sécurité publique »¹, comme la seule entreprise de transport de voyageurs dans la traversée de Lyon.

2 La toute puissance des « mouches »

Lorsque la Compagnie des guêpes loue son matériel aux « mouches » en janvier 1866, la compagnie de Chaize et Plasson a deux options pour le prix de la location. Dans la première, elle paye 24 000 francs à l'année. Dans la seconde, elle paye 30 000 francs en l'absence de concurrence mais 18 000 francs si une concurrence surgit avec un prix de 10 centimes de Saint-Antoine ou la Feuillée à Vaise. La compagnie a jusqu'au 30 janvier 1866 pour choisir l'une ou l'autre option. La deuxième est plus risquée, mais permet à la compagnie de ne payer que 18 000 francs. C'est finalement la première option qui est choisie. Cela nous indique bien qu'au moment où l'accord est passé, la compagnie des « mouches » est la seule entreprise capable de proposer un service à faible coût de Saint-Antoine ou la Feuillée à Vaise. Peu de temps avant de s'imposer à Paris, Chaize et Plasson dominant déjà complètement le transport fluvial intérieur lyonnais.

D'ailleurs un rapide coup d'œil sur l'histogramme suivant représentant l'état des bateaux à vapeur qui naviguent sur la Saône de 1867 à 1869 nous permet de confirmer ce phénomène. En 1866, après que la compagnie des « mouches » loue le matériel flottant et les autorisations de ses concurrents, il ne reste plus aucune compagnie assurant un service de voyageurs dans la traversée de Lyon. Les seules qui restent sur la rivière sont des sociétés de transport inter-urbain dont les activités sont davantage tournées vers le transport de marchandises. C'est le cas de Darbon et Cie, Paret et Mettrieux, Mathiss et Cie et Courat. Les trois autres se consacrent au remorquage. Le poids numérique des bateaux de la compagnie des « mouches » est de loin le plus important. Il surclasse toute autre entreprise sur la Saône. Surtout en 1868 lorsque s'arrête le service de la société Paret et Mettrieux. D'une certaine façon, la Saône appartient aux « mouches » qui sont en passe de laisser une empreinte durable sur le patrimoine fluvial lyonnais.

¹ A.M.L., 925 WP 225, Dépêche ministérielle, le 24 novembre 1865.

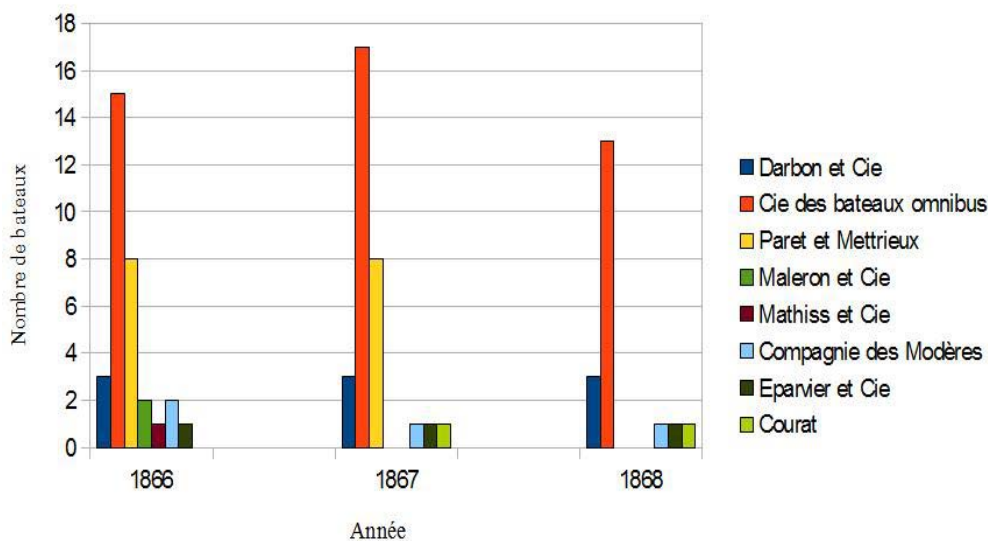


Illustration 11 État des bateaux à vapeur qui naviguent sur la Saône de 1867 à 1869 (A.D.R., S 1893-1895).

Le diagramme ci dessous montre le nombre annuel de voyageurs transportés par la compagnie entre 1863 et 1872. Les données manquent pour les années 1864 et 1870 mais il est tout de même possible d'interpréter les tendances. En 1863, le nombre de voyageurs transportés atteint 2 700 000. C'est un énorme succès et les « mouches » montrent à quel point le transport intra-urbain peut être lucratif. Dès la fin de l'année 1863, d'autres entrepreneurs attirés par les bénéfices d'une telle entreprise se lancent dans des services analogues, drainant ainsi une partie des clients des « mouches ». Le nombre de voyageurs transportés par la compagnie baisse alors jusqu'en 1867, date à laquelle elle écarte toute concurrence de son service intérieur. En 1868, les voyageurs n'ont d'autre choix que d'emprunter les « mouches » pour remonter où descendre la Saône dans la traversée de la ville. Le nombre des clients de la compagnie augmente, dépassant l'année 1863. Après 1868, la hausse est spectaculaire, en 1871, le nombre de voyageurs transportés atteint même le record de quatre millions. Les données concernant les années suivantes manquent malheureusement.

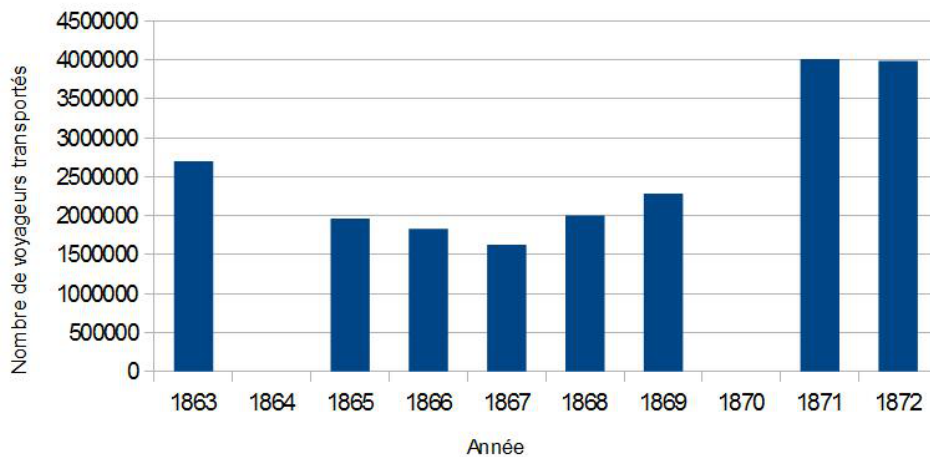


Illustration 12 Nombre de voyageurs transportés entre 1863 et 1872 (A.M.L., 342 WP 040).

La Compagnie des « mouches » s'impose complètement dans le transport fluvial lyonnais. La raison de ce succès tient en partie de l'expérience des hommes dirigeant l'entreprise. Chaize et Plasson n'en sont pas à leur premier coup d'essai quand ils se lancent dans le transport en commun. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, le transport par bateaux-mouches est globalement un succès. Il suffit de regarder la situation de Paris en 1867 et de Marseille en 1880 (cf. **annexe 10**) où le lancement des omnibus flottants est un succès. Le succès de l'entreprise à Lyon tient également d'une stratégie efficace assurant la domination des « mouches » sur la Saône. Dans le rapport de force qui oppose les bateaux à vapeur omnibus aux autres entreprises de transport intra-urbain, les concurrents de Chaize et Plasson sont rapidement mis en échec.

L'ascension de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus passe ainsi par le développement rapide de cette dernière et surtout par le contrôle progressif qu'elle exerce sur la Saône. Dans le secteur des transports elle devient un concurrent redoutable. Quel rapport les Lyonnais entretiennent-ils avec ce nouveau mode de transport ?

3. Les Lyonnais et le service des bateaux omnibus

Jusqu'à ce que la concurrence du tramway s'intensifie à partir des années 1880 (*c. f.*, **partie 4**) et fasse de ce nouveau mode de transport un sérieux concurrent des bateaux omnibus, les « mouches » s'imposent largement dans le secteur des transports lyonnais. Rappelons qu'à Lyon les transports se développent rapidement dans la seconde moitié du XIXe siècle. En 1866, l'ingénieur en chef constate que « la circulation à[...] presque triplé en trois ans » pour dépasser les huit millions de voyageurs transportés¹. Nous sommes dans une période de développement général des transports en commun lyonnais. En 1855, la ville voit la création de la Compagnie lyonnaise des omnibus qui porte le nombre de voyageurs transportés de 25 000 en 1855 à 3 176 000 en 1862². Le 3 juin 1862, la première ficelle funiculaire au monde dédiée au transport de voyageurs (**cf. annexe 33**) est inaugurée à Lyon. Elle transporte 6 000 voyageurs dès le lendemain de son ouverture. En 1864 la ligne s'étend jusqu'à Sathonay³. En 1863, les « mouches » se lancent à l'assaut de la Saône et embarquent 2 700 000 voyageurs⁴. En 1864, d'autres se lancent dans le transport fluvial, imitant Chaize et Plasson. Dans ce contexte, l'historien est amené à s'interroger sur la place de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus dans le quotidien lyonnais. Étudier le rapport entre les clients et le service des « mouches » revête une approche culturelle qui nécessite de se focaliser davantage sur le voyageur. C'est pourquoi je consacre un premier temps à l'étude du service des mouches dans le quotidien lyonnais avant de m'intéresser dans un second temps aux aspects culturels de ce service.

1 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

2 A.M.L., 342 WP 040, Renseignements statistiques de la compagnie des « mouches », le 30 novembre 1873.

3 Racine, Roland, *Les transports en commun à Lyon*, Alan Sutton, Paris, 2008, p. 7.

4 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

A) La compagnie des « mouches » dans le quotidien des Lyonnais

Si les « mouches » s'imposent sur la Saône, c'est bien parce que le service répond à un besoin réel de la population. Pour répondre à ce besoin, la compagnie adopte un fonctionnement sur lequel il est intéressant de s'attarder. L'étude de ce fonctionnement permet de rendre compte du caractère quotidien du service pour une partie de la population. Une autre partie de la population est attirée par le pittoresque des « mouches » qui offrent une balade sur l'eau particulièrement appréciée le dimanche quand il fait beau.

1 Le fonctionnement du service

La carte suivante présente le parcours des « mouches » dans le service intérieur et la surface occupée par les installations de la compagnie (en vert) en février 1879¹. Durant tout le XIXe siècle, c'est cette configuration qui correspond le plus à l'organisation du service. L'**annexe 12**, présente les plans détaillés de chaque station.

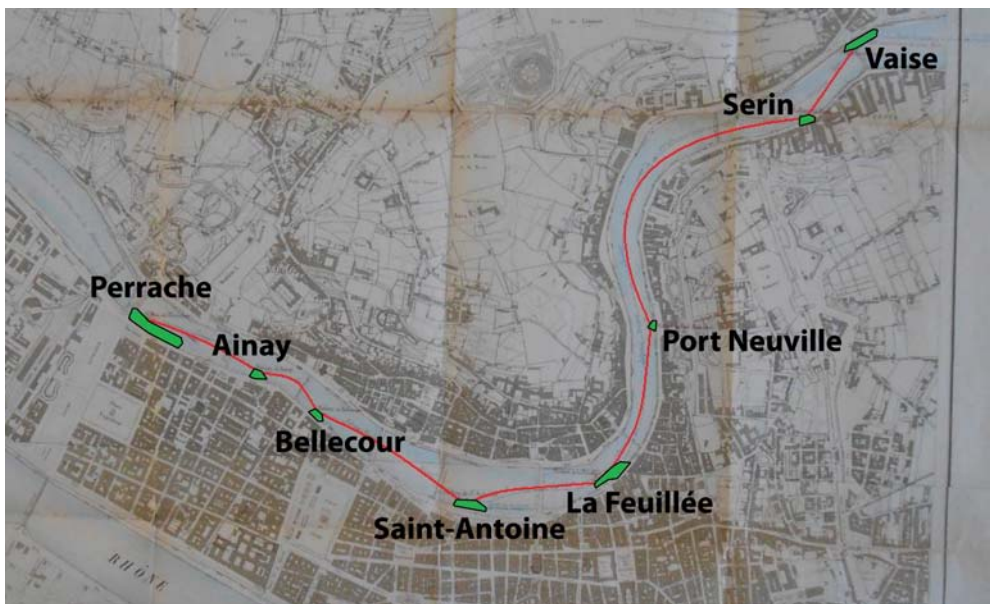


Illustration 13: Plan du parcours des « mouches » et des diverses installations de la compagnie (A.M.L., 342 WP 040).

¹ A.M.L., 342 WP 040, Plan indiquant dans la traversée de Lyon le parcours des bateaux à vapeur et les diverses installations de la Compagnie des bateaux-omnibus sur la Saône, le 5 février 1879.

Le service général des « mouches » est divisé en deux périodes. La saison d'été et celle d'hiver. Durant l'hiver, seul le service intérieur fonctionne. Les dates varient d'une année à l'autre mais globalement le service d'été commence en mars-avril et se termine en septembre-octobre. En 1866, l'organisation du service présenté par la compagnie¹ prévoit pour l'hiver, un départ toutes les douze minutes depuis chaque station présentée dans la carte ci-dessus. En journée le transport est assuré de 8 h 00 à 18 h 00. Il faut six bateaux pour assurer le service. En été la compagnie ajoute une septième mouche pour assurer des départs toutes les dix minutes, de 6 h 30 à 20 h 00. Le trajet aller-retour depuis chaque extrémité du service, soit Perrache et Vaise, en s'arrêtant à chaque station intermédiaire prend entre 55 et 70 minutes selon les conditions de navigation². Il faut donc moins d'une demi-heure pour aller de Vaise à Perrache en descendant la Saône et un peu plus en la remontant. Le bateau l'*Abeille n°2*, anciennement *Guêpes n°3* loué à Salmon remonte la Saône de Perrache à Vaise en 21 minutes en s'arrêtant à Saint-Antoine. Sa vitesse, calculée à environ 10 km/h est la même que celle des « mouches » du service intérieur. Les « mouches », plus rapides que les voitures omnibus hippomobiles permettent de réduire les distances.

La durée du transport en descente est naturellement plus courte qu'à la montée puisque les bateaux naviguent à la faveur du courant. Le temps de trajet a un impact sur la fréquentation puisque l'on constate que la compagnie enregistre systématiquement plus de voyageurs descendant la Saône que la remontant. L'histogramme suivant compare le nombre total de voyageurs transportés pour chaque mois de l'année 1865, en descente et en montée. L'écart joue toujours en faveur du nombre de voyageurs descendants. Le graphique permet d'affirmer que la durée du transport est une donnée que voyageur potentiel prend en compte dans sa décision d'utiliser ou pas le moyen de transport.

1 A.M.L., 925 WP 225, Organisation du service présenté par la Compagnie, le 1er mars 1866.

2 *Ibid.*

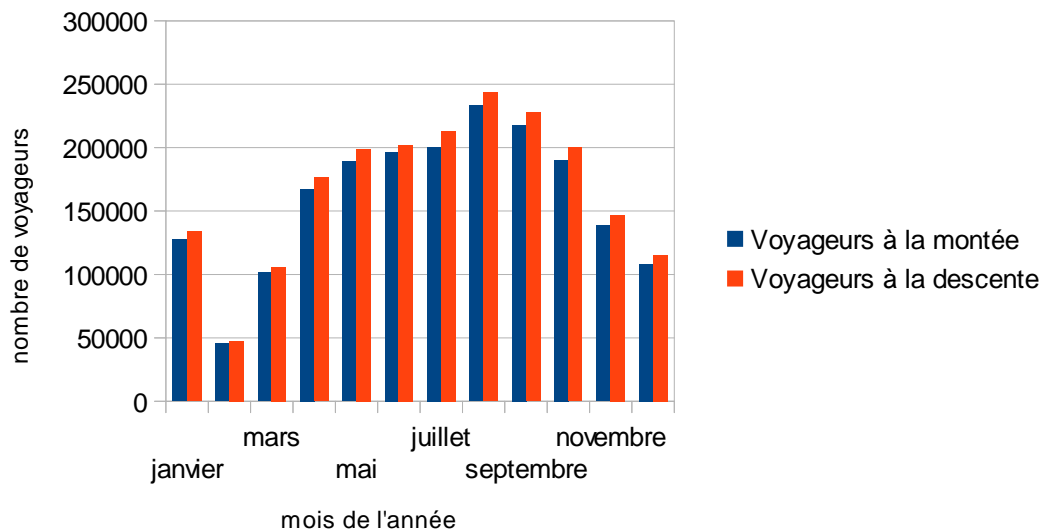


Illustration 14 État mensuel du nombre de voyageurs transportés à la montée et à la descente en 1865 (A.M.L., 925 WP 225).

Enfin, au service intérieur, s'ajoute ceux de la périphérie. Les deux services de banlieue ne fonctionnent que l'été. La périphérie nord et sud est desservie de 8 h 00 à 19 h 00. Pour chaque service, un bateau est utilisé en semaine et deux ou trois les dimanches et jours fériés. Pour la périphérie nord, un départ est prévu toutes les deux heures depuis Lyon de 7 h 00 jusqu'à 19 h et toutes les deux heures depuis Collonges de 8 h 00 à 20 h 00¹. Il faut 35 minutes pour aller de Lyon à Collonge avec les « guêpes » et 45 minutes pour remonter la Saône dans le sens inverse². En 1867, la ligne de la périphérie nord s'étend jusqu'à Fontaine et Neuville³. Les bateaux utilisés sont ceux que la compagnie a d'abord loué. Pour le service de la périphérie nord, elle utilise les trois bateaux de la Compagnie des guêpes⁴ tandis que l'*Abeille* et le *Jacquart* assurent le service de la périphérie sud⁵. Toutes ces embarcations sont des bateaux propulsés par des roues à aubes (cf. **annexe 13**). La fréquence des départs dans les services de banlieue est beaucoup moins élevée que dans la traversée de Lyon qui représente véritablement le gros du service des « mouches ».

1 A.M.L., 925 WP 225, Lettre de Plasson, le 15 mai 1868.

2 A.M.L., 925 WP 225, Compagnie des « guêpes ».

3 A.M.L., 925 WP 225, Projet d'organisation du service présenté par la Compagnie pour l'année 1867, le 1er octobre 1866.

4 Lorsque la compagnie de Chaize et Plasson cesse de louer les « guêpes » l'*Abeille* et le *Jacquart*, elle est en mesure de les remplacer puisqu'elle possède déjà douze mouches et le *Jean Bart*.

5 A.D.R., S 949, Statistiques de la compagnie pour l'année 1865.

La compagnie s'impose dans la traversée de Lyon comme un acteur incontournable du transport urbain. Dans ses conditions le service intérieur devient véritablement indispensable pour une partie des voyageurs. Pour les autres il représente surtout un moyen de locomotion agréable. La démarche est davantage celle du flâneur (cf. **annexe 19**).

2 Le pittoresque du transport fluvial

L'histogramme suivant représente le nombre de voyageurs transportés pour l'année 1871 réalisé à partir de l'« état des recettes et du nombre de voyageurs » (cf. **annexe 11**) établis pour cette année record où les « mouches » ont transporté plus de quatre millions de passagers. Si le volume de voyageurs transportés est exceptionnel, les variations entre chaque mois correspondent néanmoins au mouvement d'une année classique. L'histogramme précédent représentant le nombre de voyageurs transportés en 1865 montre en effet des variations identiques. Les mois de novembre, décembre, janvier et février correspondent ainsi au moment de l'année où la compagnie des bateaux omnibus enregistre les taux de fréquentation les plus bas. On peut rapprocher les graphiques présentés dans les illustrations 29 et 30 (cf. p. 80-81) concernant les variations du débit moyen de la Saône et des températures. Les mêmes mois correspondent en effet au moment de l'année où le débit de la Saône est le plus fort et les températures les plus froides. Ce double phénomène rend la navigation plus difficile à cause de la formation des glaces d'une part, et des crues de la Saône d'autre part. (cf. p. 79). À l'inverse, durant les mois de juillet et août qui correspondent au moment de l'année où les températures sont les plus élevées (cf. illustration 30) et où le débit de la Saône est au plus bas, le nombre de voyageurs transportés par les « mouches » atteint sont maximal.

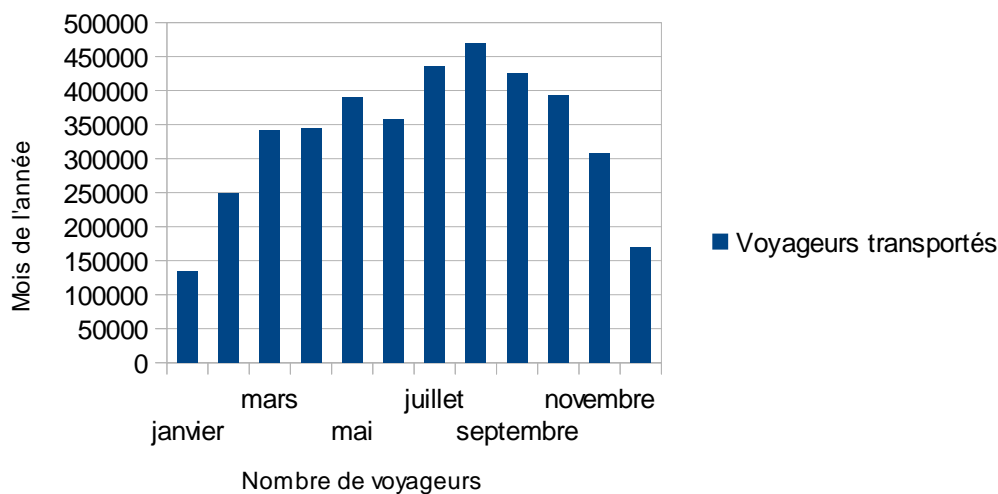


Illustration 15 État des voyageurs transportés en 1871 (A.M.L., 342 WP 040).

Au-delà de l'aspect technique de la navigation il faut également prendre en compte la notion de plaisir. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, l'espace fluvial urbain se tourne davantage vers l'activité de loisir (cf. p. 76). Les « mouches » jouent alors un rôle dans ce processus. Les deux histogrammes suivants représentent la fréquentation du service des « mouches » entre le 28 juin et le 4 juillet des années 1869 et 1870¹. Le dimanche, jour de repos, est le jour de la semaine le plus fréquenté. Les dimanche et jours fériés du mois de juillet sont les jours de l'année où la compagnie enregistre des taux record de fréquentation. C'est d'ailleurs ce jour de la semaine qui permet au service de banlieue de rester rentable. En 1866 par exemple, le service de la banlieue sud, de la Mulatière à Oullins fonctionne uniquement entre le 23 avril et le 24 septembre, durant le printemps et l'été. Les jours de la semaine, un seul bateau suffit mais le dimanche le service est assuré par deux ou trois suivant les circonstances. En 1867 et 1868 le service fonctionne dans des conditions similaires à 1866². Cela confirme l'idée que les Lyonnais n'empruntent pas seulement ce mode de transport pour des besoins pratiques de déplacement mais également pour le pittoresque qu'offre les « mouches ».

1 A.M.L., 925 WP 225, Rapport de l'inspecteur principal, le 7 janvier 1870.

2 A.M.L., 925 WP 225, Lettre de Bonne, le 23 avril 1869.

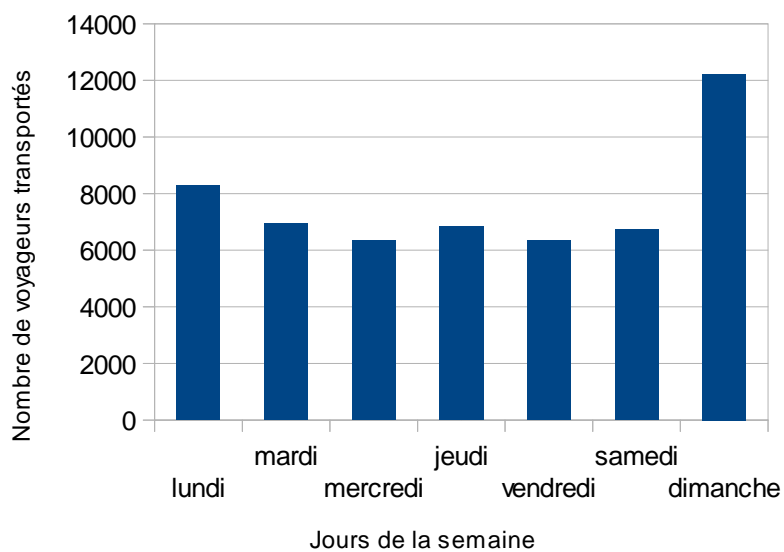


Illustration 16 Nombre de voyageurs transportés entre le 28 juin et le 4 juillet 1869 (A.M.L., 342 WP 040).

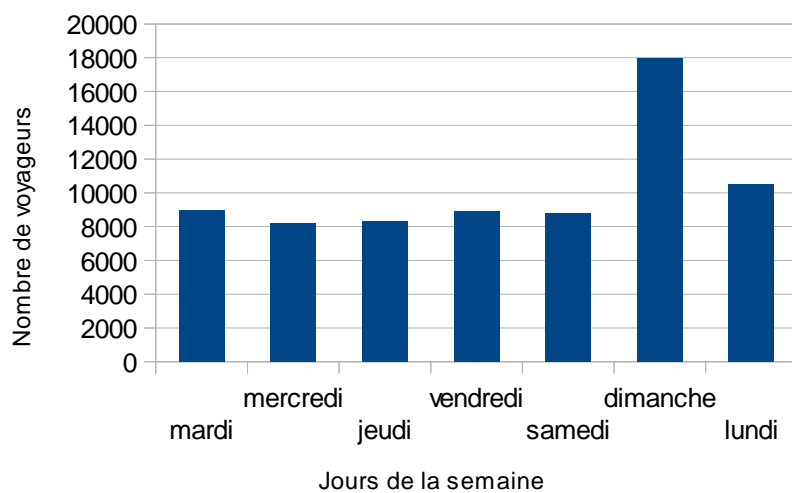


Illustration 17 Nombre de voyageurs transportés entre le 28 juin et le 4 juillet 1870 (A.M.L., 342 WP 040).

D'ailleurs il suffit de rapprocher les indications météorologiques établies dans le même rapport¹ pour s'en convaincre. Le tableau suivant reprend ces observations. Les lignes rouges correspondent aux jours où le nombre de voyageurs transportés est le plus bas. À l'inverse, les lignes vertes représentent les jours où ce nombre est le plus élevé. Pour chaque ligne verte, les observations météorologiques indiquent un beau ou très beau temps. Les lignes rouges correspondent quant à elles à des temps pluvieux, couverts ou froids excepté pour le mercredi 29 juin 1870. Ainsi la semaine de 1870 durant laquelle le climat est globalement ensoleillé enregistre un total de 71 674 voyageurs transportés alors que durant la semaine de 1869 qui n'a qu'un seul jour de beau temps, les « mouches » transportent 53 701 personnes.

Date	Nombre de voyageurs transportés	Observations météorologiques
Lundi 28 Juin 1869	8291	Beau temps
Mardi 29 Juin 1869	6948	Vent du nord frais
Mercredi 30 Juin 1869	6345	Couvert / vent du nord très violent
Judi 1er Juillet 1869	6827	Couvert / pluie par intervalle
Vendredi 2 Juillet 1869	6338	Pluie par intervalle
Samedi 3 Juillet 1869	6727	Pluie par intervalle
Dimanche 4 Juillet 1869	12225	Beau temps / vent du nord assez fort
Total de la semaine	53701	
Mardi 28 Juin 1870	8966	Beau temps
Mercredi 29 Juin 1870	8183	Beau temps
Judi 30 Juin 1870	8332	Couvert / petite pluie
Vendredi 1er Juillet 1870	8912	Très beau
Samedi 2 Juillet 1870	8773	Couvert
Dimanche 3 Juillet 1870	17995	Très beau
Lundi 4 Juillet 1870	10513	Très beau
Total de la semaine	71674	

Illustration 18: État hebdomadaire des voyageurs transportés en 1869 et 1870 avec observations météorologiques (A.M.L., 925 WP 225).

¹ A.M.L., 925 WP 225, Rapport de l'inspecteur principal, le 7 janvier 1870.

La Compagnie des bateaux à vapeur omnibus occupe ainsi une place importante dans le quotidien lyonnais. On note néanmoins deux approches du transport. D'un côté il y a ceux qui utilisent le service pour les besoins quotidiens de déplacements, de l'autre, il y a ceux qui associent le service à la distraction. Si aujourd'hui il ne vient pas à l'idée des Lyonnais de se promener un dimanche ensoleillé du mois de juillet dans le réseau T.C.L., un siècle et demi plus tôt, ils se pressent par milliers sur les « mouches ». Ces deux types de voyageurs n'appartiennent pas à la même catégorie sociale. Une étude des aspects sociaux et culturels du service permet de se focaliser davantage sur cette distinction et de donner au voyageur la place qu'il mérite dans cette étude.

B) Les aspects sociaux et culturels du transport fluvial

Faire l'histoire d'un transport en commun revient à s'intéresser aux interactions entre « la culture » et la manière dont les sociétés ont mis en œuvre la mobilité des gens¹. L'acte de déplacement d'un point à un autre à l'aide d'un moyen de locomotion n'est pas vide de sens. La mobilité a une double composante sociale et spatiale. C'est « un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement »². Chaque moyen de locomotion est chargé d'une représentation sociale et l'histoire de la mobilité implique l'étude de cette représentation. « Tout transport est un acte profondément culturel. Le processus physique de se déplacer d'un point A à un point B (sa dimension matérielle, fonctionnelle, instrumentale) est imprégnée de significations inscrites dans la société. »³. Il est ainsi nécessaire de s'intéresser à la demande de déplacement et pas seulement à l'offre.

L'Histoire des voyages en train de l'historien allemand Wolfgang Schivelbusch, paru en 1977 et traduit en français en 1991, est emblématique de cette nouvelle manière

-
- 1 Divall, Colin et Revill, George, « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », in Guigueno, Vincent et Flonneau, Mathieu (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 57.
 - 2 Bassand, Michel, *La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique*, in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard*, Université de Neuchâtel, EDES, 1986, p. 20.
 - 3 Colin Divall, « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 39, 2009, p. 313-326.

d'aborder l'histoire du transport et de la mobilité¹. Le chemin de fer est le terrain privilégié de ce genre d'études que les historiens anglo-saxons ont beaucoup développé². Pourtant le transport par bateau omnibus à vapeur se prête particulièrement bien à ce genre d'approche analytique. Nous le verrons, prendre un omnibus le dimanche, pour le simple plaisir d'une ballade sur la rivière, est le signe distinctif d'une catégorie de la population. L'acte de déplacement est fait par choix et contribue à exprimer un statut social. Le déplacement devient alors une consommation. Les « mouches » lancent-elles l'entrée des Lyonnais dans le transport de masse ? Avant de répondre à cette interrogation, je m'intéresse au caractère indispensable du transport pour une partie de la population afin de mieux mettre en avant le portrait du voyageur.

1 Un service vite devenu indispensable

Le graphique ci-dessous montre la répartition du nombre de voyageurs transportés en 1866. Le chemin de fer s'impose largement puisqu'il représente 61 % du trafic. La ligne la plus fréquentée à Lyon est celle de la Croix-Rousse avec 34 % du trafic total (**cf. annexe 33**). Puis vient la ligne de Lyon à Sathonay qui représente 27 % du trafic. Dans la périphérie nord de Lyon, Sathonay se situe rive gauche de la Saône, au même niveau que Collonge (cf. illustration 13 p. 41). Le rail représente déjà un acteur important du transport urbain. Le funiculaire ouvert en 1862 ne concurrence pas le transport fluvial puisqu'il emprunte les pentes de la Croix-Rousse où les bateaux ne peuvent accéder. En revanche, le chemin de fer de Sathonay concurrence directement le service de banlieue nord du transport fluvial. À l'intérieur de la ville, le plus gros transporteur reste néanmoins la compagnie des « mouches ». Les services de la Saône transportent presque un tiers des voyageurs. Parmi ces services, celui des « mouches » s'impose très largement. Le graphique permet en effet de confirmer la domination, étudiée plus haut, des omnibus de Chaize et Plasson sur la Saône puisque sur le tiers de voyageurs transportés par les services de la rivière, 23 % le sont par les « mouches ». La Compagnie des bateaux à vapeur

1 Schivelbusch, Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le promeneur, 1991.

2 Simmons, Jack, *The Victorian Railway*, Londres, Thames and Hudson, 1991. Freeman, Michael, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999. Carter, Ian, *Railways and Culture in Britain: the epitome of modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001. Divall, Colin et Revill, George, « Cultures of transport. Representation, practice and technology », *The Journal of Transport History*, 26/1, mars 2005, p. 99-111.

omnibus transporte à elle seule 72 % des voyageurs de la Saône. Le service de la Compagnie lyonnaise des omnibus, créé en 1855 avec de grandes espérances¹, ne représente que 7 % du trafic. Le nombre de voyageurs transportés par la Compagnie de Chaize et Plasson est en diminution après 1863 (cf. histogramme précédent p. 46). Pourtant la CLO reste complètement impuissante face à des « mouches » qui continuent d'attirer les Lyonnais en masse. Le service des « mouches » devient vite indispensable.

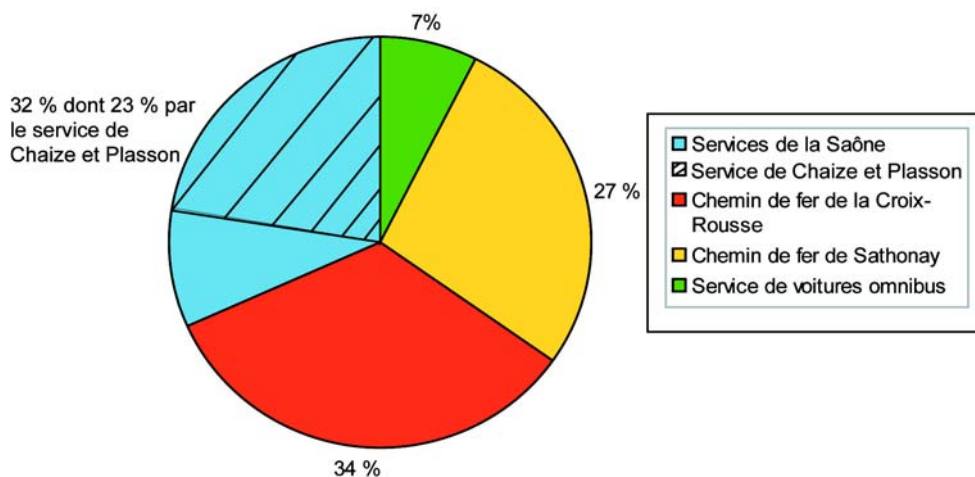


Illustration 19 Répartition du nombre de voyageurs transportés en 1866 à Lyon (A.M.L., 925 WP 225).

Après l'accident du 10 juillet 1864, décrit comme une catastrophe par les différents rapports qui suivent l'événement² et surtout par les journaux de l'époque³, le service des mouches est suspendu. Malgré le choc provoqué à Lyon (cf. p. 84), la population s'empresse de demander la remise en service des omnibus : « Il ne faut pas perdre de vue que les bateaux les Mouches transportent, en temps ordinaires, 6000 voyageurs par jour, c'est-à-dire autant que tous les omnibus de la Compagnie Lyonnaise réunis, et que les relations de Vaise et de la banlieue Nord-Ouest avec la Ville sont sérieusement entravées par la suppression du service par eau[...]. La population commence à se plaindre d'une interruption qui n'est pas justifiée[...]. Il est indispensable de rétablir immédiatement ce service. »⁴. On voit à quel point la suppression du service des « mouches » paralyse

1 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

2 A. M., 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 11 juillet 1864. A.M., 342 WP 040, Rapport de l'ingénieur en chef, 11 juillet 1864.

3 « Catastrophe à Lyon sur la Saône », *Le monde Illustré*, n° 380, 23 juillet 1864, pp. 53-55.

4 A.M.L., 342 WP 040, Lettre de l'ingénieur en chef au sénateur, le 16 juillet 1864.

certaines espaces. « Le public de Vaise, bien que très vivement impressionnée par la catastrophe du 10 désire voir reparaître certains bateaux dont il sent un besoin réel pour ses communications et ses rapports fréquents avec le centre de Lyon »¹ Lorsqu'on évoque les « bateaux-mouches » à Lyon, durant les cinquante années de service de ces embarcations, il n'est point question de tourisme mais bel et bien d'un service de transport en commun devenu indispensable à la population. Pour aller chercher les raisons de ce phénomène, il faut s'intéresser au fonctionnement quotidien du service.

2 Portrait du voyageur

De nombreux rapports relatent la modicité du prix des places et l'historien est amené à s'interroger sur cette notion de modicité. Les rapports sont effectués par des ingénieurs qui appartiennent à une certaine élite urbaine. Leur notion de la modicité n'est pas la même que pour le canut de la Croix-Rousse. On peut néanmoins affirmer avec certitude que ces prix sont effectivement modérés et qu'ils tendent à la baisse. Le transport est rendu accessible à un éventail plus large de la population lyonnaise. Lors du lancement des « mouches » les places du service intérieur sont fixées à vingt centimes pour un trajet de toute station en aval du pont Tilsitt à toute station en amont du pont de Serin et réciproquement (cf. **annexe 17**). Pour toutes autres stations, le prix est de quinze centimes. Le traité de concession du 21 août 1866 reprend les mêmes dispositions². Le trajet depuis Perrache, Ainay ou Bellecour jusqu'à Serin ou Vaise (cf. illustration 13 p. 41) coûte vingt centimes alors que n'importe quel autre voyage est à quinze centimes. Le rapport coût-distance le plus économique est ainsi pour les trajets Perrache / Port Neuville et Vaise / Saint-Antoine. En avril 1870, les prix sont abaissés de cinq centimes.

La redevance élevée que paye la Compagnie lyonnaise des omnibus à la ville se ressent sur le prix de ses tickets³. Les omnibus de Chaize et Plasson n'ont aucune difficulté à proposer des prix plus bas. « Si la Cie est autorisée à relever son prix de transport, en le mettant à 0,15 centimes par exemple, il est permis de supposer qu'elle trouverait dans cette augmentation, le moyen de parer à la redevance demandée, et au supplément de charges

1 A.M.L., 342 WP 040, Lettre du commissaire du quartier St Pierre à Vaise, juillet 1864.

2 A.M.L., 342 WP 040, traité de concession, le 21 août 1866.

3 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

qu'elle prévoit[...]. En effet, ce prix reste inférieur au prix que payent les voyageurs sur presque toutes les lignes d'omnibus[...]. Pour un parcours de quatre à cinq kilomètres, il est très modéré, et il est probable que son application ne réduirait que dans une faible proportion le nombre des voyageurs transportés par les Bateaux-Omnibus. »¹. La bonne performance des « mouches » se mesure ainsi par la faible durée des trajets et des prix comparativement aux autres moyens de transport en concurrence directe, c'est-à-dire les voitures omnibus. Le choix des modes de transport et de l'itinéraire par les voyageurs s'explique par l'utilisation de différents modèles comportementaux comme le « principe du moindre effort », prenant en compte la minimisation de la distance-temps, la minimisation du kilométrage et le principe de la « maximisation d'un profit », prenant en compte le rapport coût/distance du transport².

Un manouvrier travaillant dans les ateliers de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus gagne 2, 50 francs par jour (cf. **annexe 7**). S'il habite à Vaise il paye quarante centimes, aller-retour, pour se déplacer sur son lieu de travail à Perrache. Cela représente 16 % de son salaire journalier. S'il habite proche d'une station située entre Port Neuville et Perrache, il paye trente centimes, aller-retour, soit 12 % de son salaire journalier. À partir de 1870, ces proportions diminuent pour passer à 12 et 8 %. Il est ainsi en mesure de supporter le coût de transport. Je prends l'exemple du manouvrier puisque c'est celui qui est le moins bien payé dans l'entreprise. Pour un chaudronnier qui gagne cinq francs par jour, les proportions sont de 8 et 6 % avant 1870 et 6 et 4 % après cette date. Enfin un contremaître qui gagne neuf francs par jour ne verse pas plus de 4,5 % de son salaire journalier s'il prend un aller-retour à quarante centimes. Parmi les voyageurs des « mouches » une part importante, si ce n'est la plus importante, représente des Lyonnais qui se déplacent pour des besoins pratiques.

La carte suivante permet de confirmer cette idée. Elle représente le nombre de voyageurs transportés à chaque station du service intérieur durant l'année 1865. Établie à partir d'un plan topographique de la ville de Lyon et de ses environs de 1861³ elle nous permet également de mieux comprendre l'implantation des stations qui correspondent aux zones les plus urbanisées. La géographie sociale de l'espace urbain nous aide à dresser un

1 A.M.L., 1 C 502914, Rapport au comité des intérêts publics, novembre 1873.

2 Bavoux, Jean-Jacques, Beaucire, Francis et Chapelon, Laurent, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 49.

3 A.M.L., 1541 WP 015, Plan topographique de la ville de Lyon en 1861 par Laurent et Claude-Joseph Dignoscyo.

profil de voyageur, d'autant plus qu'à Lyon, les quartiers sont davantage marqués par la distinction sociale¹. La station de Vaise est celle qui enregistre le plus de départs, or le quartier « accueille des hommes nés dans des communes rurales, des employés des services publics et des hommes sans grandes qualifications, employés dans les services. »². Les Stations d'Ainay et de Bellecour situées dans les quartiers riches où se réunit l'élite de Lyon³ au sein des cercles⁴ comme ceux de Bellecour, du Jockey Club et du Divan⁵, sont parmi les stations les moins fréquentées. Toutefois, cela ne veut pas dire que les classes aisées tournent le dos aux bateaux omnibus. En effet, la plupart des rescapés de l'accident du dimanche 10 juillet 1860 sont des femmes (cf. p. 84), sauvées par les crinolines de leurs robes, qui dans l'eau ont fait office de bouées⁶. Or ce type de vêtement (**cf. annexe 20**) est porté par des femmes appartenant à des milieux relativement aisés. On distingue alors deux types de voyageurs : ceux qui utilisent le service pour un besoin pratique et ceux qui le font par choix, pour le plaisir que suscite le transport fluvial. Le service intérieur s'adresse bel et bien au public le plus nombreux.

1 Léon, Pierre, *Géographie de la fortune et structures sociales à Lyon au XIXe siècle*, Lyon, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1974.

2 Pinol, Jean-Luc, *Les mobilités de la grande ville : Lyon, fin XIXe-début XXe*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991, p. 57.

3 Dumons, Bruno, « Ainay, le quartier noble et catholique de Lyon ? », in Fourcaut Annie, *La ville divisée. Réalités, évolutions et représentations et des ségrégations urbaines, XVIIIe XXe siècles*, Paris, Créaphis, 1996, pp. 377-393.

4 Pinol, Jean-Luc, *op.cit.*, pp. 122-256.

5 *Annuaire administratif et commercial du département du Rhône*, Lyon, Mugin et Roussand, 1869, p. 415-419

6 Borgé, Guy, *Les transports à Lyon : du tram au métro*, Documents lyonnais, Lyon, 1984, p. 8.

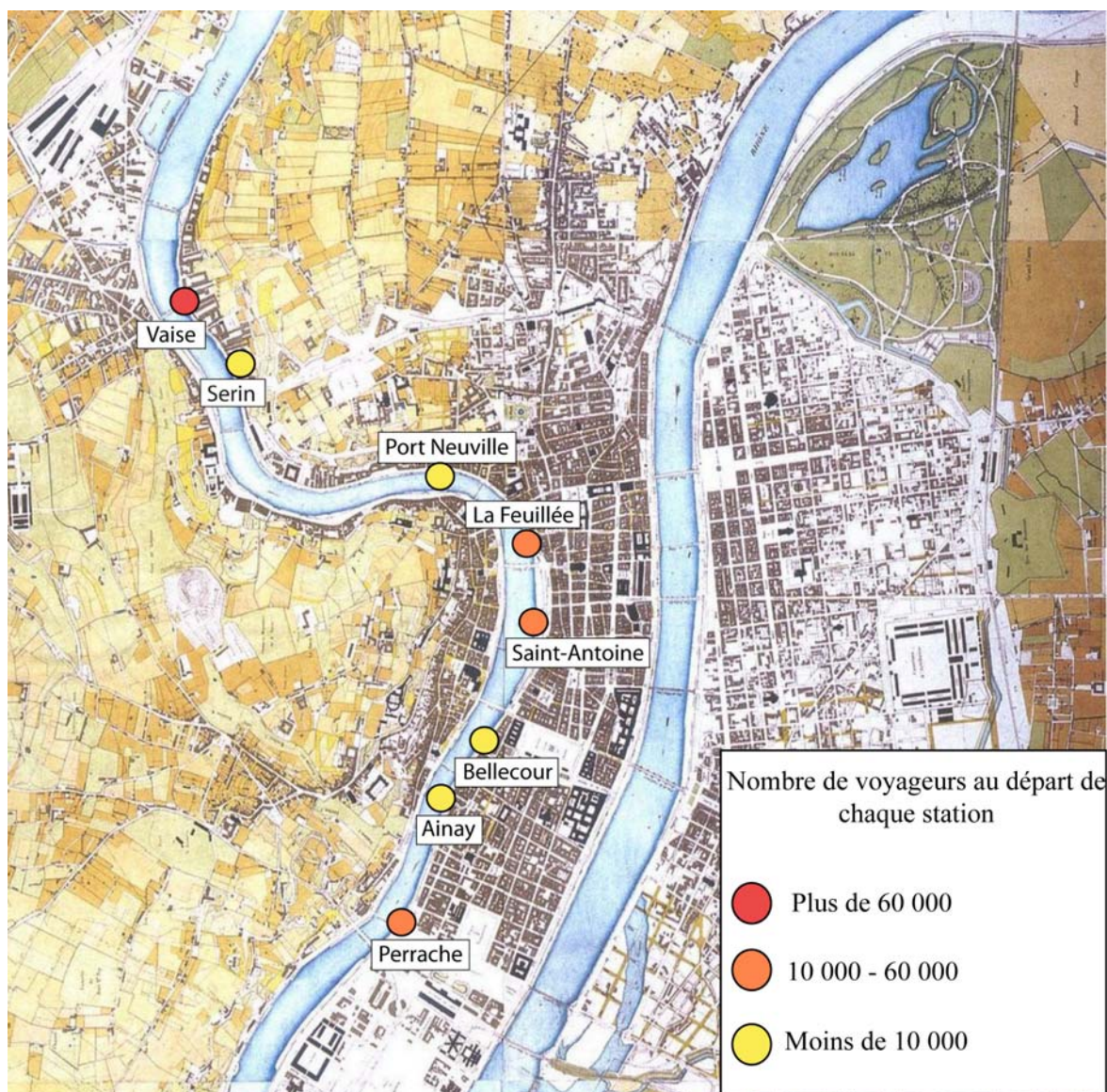


Illustration 20 Nombre de voyageurs au départ de chaque station du service intérieur en 1865 (A.M.L. 925 WP 225 et 1541 WP 015).

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, le nombre de voyageurs utilisant les transports urbains lyonnais augmente et englobe plusieurs catégories sociales. On s'interroge alors sur la notion de transport de masse. En effet, la mobilité devient pour certaines catégories une sorte de consommation puisque le déplacement n'est plus guidé uniquement par la nécessité. La plupart des Lyonnais présents sur les « mouches » les dimanches et jours fériés, consomment un service de promenade afin d'exprimer un statut social.

3 Un transport de masse ?

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, on observe un processus de « démocratisation de la mobilité »¹. L'accès au transport n'est plus privilège et devient possible pour un manouvrier. Deux phénomènes expliquent ce processus. D'abord l'offre de transport a augmenté et les prix ont diminué. De manière générale, ce processus s'observe dans toutes les villes de France. Depuis la naissance à Nantes du premier service de voitures omnibus en 1827, les transports n'ont cessé de se développer². A Lyon, le premier service est inauguré en 1837. Des entrepreneurs « profitant d'une économie basée sur le libéralisme et la libre entreprise, créent des sociétés d'omnibus qui se font une concurrence acharnée sur les lignes des centres urbains les plus rentables et au délaissement de la desserte des faubourgs »³. C'est pour réunir toutes ces entreprises que la Compagnie lyonnaise des omnibus est créée en 1855⁴. Une dizaine d'années plus tard, la CLO ne représente que 7 % du transport lyonnais (cf. illustration 19 p. 50) alors qu'elle était la seule entreprise offrant un service de voyageurs. Le développement de la machine à vapeur a fait naître d'autres services de transport, par le chemin de fer et par la navigation à vapeur.

Grâce au développement industriel, l'offre de transport se développe considérablement ce qui entraîne une baisse des prix. La figure suivante montre le prix des courses par voitures omnibus selon les trajets en 1838⁵. Le trajet de Lyon à Vaise qui coûte dix centimes avec les « mouches » en 1870, coûte vingt-cinq centimes en 1838. Dans ces conditions, le nombre de voyageurs augmente considérablement. Le 3 juin 1862, lorsque le chemin de fer de la Croix-Rousse est ouvert, le prix des places est fixé à seulement dix centimes en deuxième classe et vingt en première⁶. Dès le lendemain de l'ouverture, la ficelle transporte 6000 voyageurs par jour. En 1865, 2 200 000 personnes sont transportées grâce à la prouesse technologique de ce système de transport. Le premier juin 1864, le chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay est ouvert. Le prix de la place est abaissé de

1 Guigueno, Vincent et Flonneau, Mathieu (dir.), *op. cit.*, p. 15.

2 Rabault-Mazières, Isabelle, « Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle », *Histoire urbaine* 3/2004, n° 11, p. 11.

3 Musée des transports urbains, interurbains et ruraux, <http://www.amtuir.org/index.htm>, Consulté le 05 août 2013.

4 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

5 *Annuaire administratif de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Mougins et Rusand, 1838, p. 192.

6 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

moitié par rapport à celui des voitures omnibus. Le nombre de départs et la rapidité du trajet sont fortement augmentés. Les innovations technologiques permettent ainsi à Lyon d'accroître l'offre de transport tout en diminuant les temps de trajets et le prix des places. Dans ces conditions, les lyonnais utilisent en masse les systèmes de transports collectifs urbains. De façon plus générale, « les ambitions technophiles du XIXe siècle » engendrent « l'entrée massive de l'Occident en mobilité »¹.

OMNIBUS.

TARIF DU PRIX DES COURSES.

Service de la Gare de Perrache à St-Clair	f. 25 c.
Idem, de Lyon à la Pyramide de Vaise.	» 25
Idem id. au pont d'Ecully	» 40
Idem id. à Roche-Cardon	» 40
Idem id. à la Demi-Lune	» 50
Idem id. à Charbonnières.	» 1
Idem id. à l'Île-Barbe.	» 50
Idem id. à Fontaines	» 75
Idem id. à Collonge.	» 60
Idem id. à Oullins	» 50
Idem id. à St-Genis-Laval.	» 75
Idem id. à Brignais	» 1
Idem id. à Chaponost	» 75
Idem id. à Pierre-Bénite.	» 50
Idem id. à Ste-Foy-lès-Lyon.	» 60
Idem id. à la chapelle St-Clair	» 25
Idem id. à Villeurbanne	» 50

Illustration 21 Prix des courses par voitures omnibus à Lyon en 1837 (Annuaire administratif de Lyon et du département du Rhône, 1838).

Enfin, lorsque l'on visionne les cartes postales représentant le matériel flottant de la compagnie, on remarque la présence fréquente d'une publicité pour les chocolats Menier et même d'une publicité pour la marque Végétaline (Annexe 14). Le site internet de la marque Menier nous apprend que l'entreprise obtient le titre de « la plus grande chocolaterie du monde » lors de l'Exposition de Chicago en 1889. Afin de donner une plus grande visibilité de sa marque le fabricant de chocolat décide d'inscrire son nom sur des affiches publicitaires installées sur les pontons et les bateaux omnibus. L'histoire de la publicité est liée à celle des médias qui sont ses supports naturels. En même temps que la presse écrite, la publicité est en plein essor à la fin du XIXe siècle avec l'affiche². Depuis la

1 Guigueno, Vincent et Flonneau, Mathieu (dir.), *op. cit.*, p. 20.

2 Martin, Marc, *Histoire de la publicité en France*, Paris, Presses universitaires de Paris Ouest, 2012,

fin du Second Empire¹, « l'affiche et l'affichage ont toujours tenu une grande place dans la publicité française ». Les accords passés entre la compagnie et l'entreprise Menier n'ont pas laissé de trace dans les archives consultées, néanmoins, l'utilisation du matériel flottant des « mouches » comme support publicitaire va de pair avec l'idée d'un transport de masse, utilisé et vu par le plus grand nombre.

Se focaliser sur les aspects culturels permet de confirmer l'idée d'une utilisation massive du service des « mouches » par la population lyonnaise. Les buts du transport ne sont pas les mêmes en fonction des types de voyageurs. La compagnie s'intègre rapidement dans le quotidien de la ville pour devenir un service indispensable. Cette réussite, elle la tient d'une stratégie d'entreprise efficace. L'entreprise des « mouches » dès sa constitution se dote des moyens nécessaires à son succès. Il faut dire que Plasson et Chaize n'en sont pas à leur premier coup d'essai. Ce sont des hommes d'affaires qui ont déjà une expérience dans le transport et la navigation à vapeur.

N'oublions pas cependant de prendre en compte la dimension spatiale du service. Le transport s'effectue en effet sur un espace fluvial urbain qui, à partir du XIXe siècle, est en pleine mutation. L'étude de cet espace, de ses transformations et du rapport qu'il entretient avec les différents acteurs du transport fluvial permet d'expliquer le développement de l'entreprise créée par Chaize et Plasson. Replaçons donc la Saône au centre de cette étude.

¹ Martin, Marc, « De l'affiche à l'affichage (1860-1980) Sur une spécificité de la publicité française », *Le Temps des médias* 1/2004, n° 2, p. 59.

Deuxième partie : la Saône, un espace singulier

L'espace sur lequel s'exerce le service des bateaux à vapeur omnibus est un élément central de ce travail. Je privilégie ici la Saône qui est, à mon sens, plus importante que le Rhône dans l'histoire du transport fluvial intra-urbain. L'ensemble du service s'étend en effet, de Neuville, pour l'extrémité nord, à Oullins, station la plus au sud. Le Rhône n'est emprunté que de la Mulatière à Oullins, pour les besoins du service de la banlieue sud (cf. annexe 2).

L'importance de la Saône est considérable dans l'histoire de Lyon. Cet affluent du Rhône qu'il rejoint à la Mulatière, à 480 km de sa source vosgienne, a un bassin versant de 30 600 km². Cela ne représente qu'un tiers de celui du Rhône. La Saône est une rivière calme, plus facilement domptable que le Rhône. Son intégration dans la vie lyonnaise est ancienne. Elle joua un rôle économique de première importance dans l'ancienne capitale gauloise et participa aux grands mythes celtiques des divinités des eaux. Son nom viendrait de la déesse celtique Souconna¹. Ainsi, « les preuves existes[...] d'une riche histoire inscrite dans la très longue durée »² pour cette rivière. En 2003, les fouilles du quartier Saint-George, mettent à jour six embarcations de tonnages importants, datant probablement de la fin du IIe siècle après J-C³, preuve de l'importance commerciale de *Lugdunum* à l'époque romaine et surtout de l'importance de la Saône pour ses habitants. De puissantes corporations de *nautes*, ou bateliers, occupent alors les deux cours d'eau lyonnais⁴. Depuis l'époque romaine, la Saône est représentée sous les traits d'une femme, mère nourricière de

-
- 1 Audin, Pierre, « Les eaux chez les Arvernes et les Bituriges (Les sanctuaires des eaux) », *Revue archéologique du centre de la France*, Tome 22, fascicule 2, 1983, pp. 83-108. Héron de Villefosse, Antoine, « Piédestal trouvé à Chalon-sur-Saône et portant une dédicace à la déesse Souconna », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 56e année, N. 9, 1912, pp. 677-680.
 - 2 Bravard, Jean-Paul, Jean Combier, Nicole Commerçon, et Bernard Clavel, *La Saône, axe de civilisation*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 2002, p. 7.
 - 3 Ayala, Grégoire, « Lyon. Évolutions d'un bord de Saône de l'Antiquité à nos jours : la fouille du parc Saint-George, bilan préliminaire », *Revue archéologique de l'Est*, n° 56-2007, p 153-185.
 - 4 Bravard, Jean-Paul, « Une ville solide comme un roc », *Monuments historiques*, n° 202, pp. 12-14.

la ville¹. Cette allégorie anthropomorphique s'oppose à celle du Rhône tumultueux, représenté sous les traits d'un homme viril et barbu² (cf. **annexe 15**).

Source de prospérité et lieu d'affirmation identitaire et politique, la Saône est bien plus que le simple cadre spatial de cette étude. La relation de la rivière avec la ville et les Lyonnais est en constante évolution. L'étude du transport intra-urbain lyonnais englobe nécessairement l'étude du rapport entre l'espace sur lequel s'effectue le service, et les usagers de cet espace. Comment évolue le rapport entre la ville et sa rivière d'une part, et entre la rivière et la compagnie des bateaux à vapeur omnibus d'autre part ? De manière générale, le XIXe siècle est une période où les aménagements urbains sont nombreux et les cours d'eaux n'échappent pas à cette dynamique³. Les transformations fluviales entraînent un changement des pratiques des usagers. La singularité de l'espace fluvial pose alors la question de l'impact de ces transformations sur le rapport des Lyonnais à la Saône et sur le fonctionnement d'un service de transport.

1. Lyon et la Saône

Dans le champ de l'histoire urbaine, le rapport entre une ville et ses cours d'eau a récemment été l'objet d'une attention particulière des historiens⁴. Ce rapport n'est pas quelque chose de fixe, d'immuable. Il ne cesse d'évoluer, de se transformer dans le temps, au gré des évolutions économiques, technologiques, politiques et sociales. « Les relations entre l'espace et les hommes forment des solidarités et participent à la constitution des identités »⁵. Traditionnellement, le XIXe siècle est décrit par les historiens de l'urbain, comme le début d'une rupture entre la ville et ses cours d'eau. Lyon suit cette tendance et

1 Le musée Gadagne consacre actuellement une Exposition aux deux cours d'eau lyonnais : « Lyon, la rivière et le fleuve » dans laquelle le spectateur peut voir des exemples de ces représentations.

2 Rossiaud, Jacques, *Le Rhône au Moyen Âge. Histoire et représentation d'un fleuve européen*, Paris, Aubier, 2007.

3 Backouche, Isabelle. *op. cit.* Berque, Augustin. « Tokyo : une société devant ses rivières ». Bravard, Jean-Paul, « Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon ». Mauch, Christof, et Zeller, Thomas, *op. cit.* Pelletier, Jean, et Bethemont, Jacques, « Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés ».

4 Frioux, Stéphane. « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIIIe-XXIe s.) ». *Géocarrefour* Vol. 85, n° 3. Bethemont Jacques, Vincent André, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de géographie de Lyon.*, Vol. 73 n°4, pp. 331-335.

5 Backouche, Isabelle, *op. cit.*, p. 11.

on observe les mêmes mécanismes de distanciation entre la ville et la rivière. En effet les pratiques de l'espace fluvial changent et tendent vers une baisse des occupations sédentaires, c'est ce que j'étudie dans une première partie. Dans une seconde, je m'intéresse au phénomène de « domestication du fleuve » à Lyon avant de montrer dans une troisième partie que ces phénomènes entraînent un nouveau regard des Lyonnais sur l'espace fluvial.

A) L'occupation de la Saône et la baisse des pratiques sédentaires

En m'intéressant à l'occupation de l'espace fluvial, je m'intéresse surtout à l'évolution dans le temps du rapport entre la Saône et ses usagers. Comment évoluent les pratiques de ces derniers ? Quels types d'embarcations occupent la rivière ? Quelles sont leurs évolutions ?

1 Établissements sédentaires

L'occupation de l'espace fluvial par les établissements flottants n'induit pas nécessairement une mobilité de ces derniers. Nombreux sont les établissements fixes qui ne sont déplacés que périodiquement, lors des crues par exemple, ou bien qui restent constamment à quai tout au long de l'année. C'est le cas des bateaux lavoirs, bateaux à poisson, des bains et des bateaux moulins¹. Les établissements que je qualifie de fixes ou sédentaires sont ceux qui payent un droit de stationnement à la ville. Il faut distinguer le droit d'attache du droit de stationnement. Tandis que le premier correspond à une occupation temporaire, le deuxième est permanent. Ce sont là deux formes distinctes d'occupations de l'espace, qui n'impliquent pas la même taxation. Généralement, la redevance pour les bateaux à stationnement fixe est payée directement à la caisse de la ville, en vertu du tarif du 13 janvier 1870, et celle des bateaux mouvants est perçue par un fermier². La ferme prend la forme d'une adjudication achetée à la ville. Dans les deux cas,

1 A.M.L., 0342 WP 039 et 343 WP 12.

2 A.M.L. 0342 WP 039, Note sur les bateaux à foin stationnant sur la Saône, quartier de Vaise, 21 mars

la redevance fait partie des revenus de la ville. Ainsi, une partie de la redevance payée à la ville par la compagnie des « mouches » comprend les droits perçus par le fermier. Les pontons ne payent pas les mêmes taxes que les bateaux omnibus. La taxation de ces pontons donne d'ailleurs lieu à un long conflit entre la ville et la compagnie (cf p. 117)

Tant sur le Rhône que sur la Saône, on observe une baisse progressive des établissements sédentaires tout au long du XIXe siècle. Le dernier des moulins flottants disparaît en 1894. Dès le début du siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées mettent en place une politique de suppression progressive de ces établissements qui perturbent la navigation. Le 5 mai 1835, la réparation des moulins défectueux est interdite au profit des moulins fixes, construits sur les berges¹. Plus tard, l'électricité et les minoteries plus modernes sonnent le glas de ces établissements flottants.

Robert Poidelard, dans une étude ancienne sur les *bêches* lyonnaises², ces bains qui font aujourd'hui partie du patrimoine fluvial de Lyon, note une stagnation, puis une baisse du nombre de ces établissements après 1860. Pauline Delon, dans son travail sur la politique municipale de la ville de Lyon en matière d'établissements flottants, confirme cette baisse. « A la suppression des usages anciens tel que l'école de natation du Pont du change de la Saône, celle de François « Bel-Œil » Marmet, s'ajoute le rejet des requêtes pour de nouveaux établissements. Il est donc moins facile de se baigner à Lyon, à la fin du siècle, puisque les espaces réservés aux bains[...] sont réduits. »³.

Le commerce de poisson à Lyon a très peu été étudié par les historiens, hormis quelques cas à l'époque moderne⁴. Je n'ai trouvé qu'une documentation très réduite sur les bateaux à poissons de la Saône, qui se regroupaient quai d'Orléans, rebaptisé quai de la Pêcherie en 1871, pour vendre leur marchandise. Par un arrêt du Conseil d'État du 13 janvier 1784, la ville de Lyon fut confirmée dans la jouissance et propriété du droit de tenir des bateaux à poisson, tant sur le Rhône que sur la Saône, moyennant alors, une redevance

1872.

1 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.* p. 71.

2 Poidelard, Robert, *Les bêches lyonnaises, au fil du temps et de l'eau*, Paris, Éditions de la Guillotière, Paris, 1947, p. 26.

3 Delon, Pauline, « Sais tu nager ? Pardi je suis Lyonnais! La politique municipale de la ville de Lyon en matière d'établissement flottant au XIXe siècle », mémoire d'études politiques, sous la direction de Payre, Renaud, Université Louis Lumière, Lyon, 2007.

4 Montenach, Anne, « Le marché du poisson à Lyon au XVIIe siècle », *Rives méditerranéennes* 3/2012 (n° 43), p. 13-25.

de 450 livres tournois¹. Le commerce de ces établissements fixes a perduré au XIXe siècle mais il semble qu'il se soit restructuré à la fin du siècle. Le nombre de bateaux, « vulgairement appelés les bachuts² » ou « bachots », tend à diminuer à la fin du siècle, puisque la municipalité tente de sortir le lieu de vente de la rivière. L'action du préfet Claude-Marius Vaïsse, acteur incontournable des transformations urbaines de Lyon dans la moitié du XIXe siècle y contribue. Parmi les grands travaux du Second Empire, les Halles des Cordeliers favorisent le regroupement des marchés par catégories. Ce processus de restructuration des marchés, plus spécialisés, qui se poursuit tout au long de la Troisième République³ favorise le déplacement du lieu de vente des poissons hors du fleuve. En 1840, le code de police de la ville de Lyon⁴, indiquant les emplacements des établissements fixes pour l'année en cours, comptabilise sept bateaux à poisson, le long de l'actuel quai Pêcherie. Trois de ces derniers appartiennent au Sieur Ravoir, dont la famille possède des « bachots à poisson » depuis 1786⁵. En 1863, il n'est mentionné que de deux sociétés dans nos archives⁶. La Société des Bannetons et celle des Bachuts, et le nom de Ravoir n'apparaît plus.

La disparition progressive des bateaux à laver est plus tardive. En 1860, les bateaux lavoirs ou « plattes » sont équipés de chaudières permettant de laver le linge à l'eau chaude. On compte alors une centaine de ces établissements à Lyon. Le folklore des lavandières cesse toutefois avec les nouvelles techniques et pratiques. En 1920, on ne compte plus qu'une quarantaine de bateaux à laver⁷. Le nombre des « plattes » suit l'évolution générale du nombre des établissements sédentaires à Lyon.

L'explication de cette baisse généralisée n'est pas à chercher dans les dégâts causés par les différentes crues ou autres causes naturelles. La disparition progressive des établissements flottants sédentaires est le résultat de l'action des acteurs politiques et économiques. Dans le cas parisien, Isabelle Backouche parle d'une « éviction des

1 A.M.L. 0342 WP 039, Dossier: Bateaux stationnés, bateaux à poissons, 1786-1889

2 Mollard, Étienne, *Le mauvais langage corrigé, ou recueil par ordre alphabétique d'expressions et de phrases vicieuses usitées en France et notamment à Lyon*, Lyon, 1810, p. 33.

3 Bléchet Ch., Cinquin M., Vant André. « Éléments pour une géo-histoire des marchés forains lyonnais », *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 60 n°1-2, 1985. pp. 109-128.

4 Pionin, Charles, *Code de Police Municipale de la Ville de Lyon, recueil des arrêtés, règlements, ordonnances, traités et autres documents*, Lyon, Dumoulin, Ronet et Sibuet, 1840, p. 236.

5 Sirey, Jean-Baptiste, *Jurisprudence du Conseil d'état, depuis 1806, époque de l'institution de la Commission du contentieux, jusqu'à la fin de septembre 1818*, Paris, 1818, p. 367.

6 A. M. 0342 WP 039, Navigation sur la Saône et sur le Rhône, Bateaux stationnés.

7 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.* p. 74

établissements sédentaires »¹ dès le début du XIXe siècle par les pouvoirs publics. Le décret impérial du 12 août 1807 a en effet pour vocation la suppression de tous les établissements qui gênent la navigation en ville. De manière générale, les grands travaux lancés sur les fleuves urbains ont joué un rôle important dans ce phénomène. La domestication du fleuve a encouragé, à Lyon comme à Paris, une baisse des usages sédentaires de l'espace fluvial.

2 La vapeur sur les cours d'eaux

Parallèlement à la baisse des pratiques sédentaires, on observe un accroissement du mouvement sur les cours d'eau urbains. Ce phénomène s'explique en grande partie par le développement de la vapeur depuis le « Pionnier »². Le transport fluvial connaît alors un essor considérable et les sociétés de navigation à vapeur sont devenues pour un temps, d'importantes puissances, avant d'entrer à partir des années 1840, dans une phase de crise³. Ce phénomène engendre un plus grand mouvement sur la rivière et le début d'une désertification des cours d'eau.

Parmi les établissements mouvants à vapeur, soit ceux qui ne payent pas de droit de stationnement mais un simple droit d'attache, les remorqueurs ont longtemps fait partie du paysage fluvial. L'évolution même des techniques de remorquage a introduit un plus grand mouvement sur la Saône. La remontée de la rivière s'effectue dans un premier temps par des toueurs à vapeur. Le terme renvoie à une nouvelle technique de traction : « la remonte des bateaux dans la traversée de Lyon entre la gare d'eau de Perrache et de Vaise, se fait par convoi remorqué au moyen de toueur à vapeur. Ces remorqueurs n'ayant pas une puissance suffisante pour traîner directement les convois, portent un tambour sur lequel passe un câble dont l'extrémité est amarrée à la rive droite vers l'amont. Le tambour étant mis en mouvement par la machine, le câble s'enroule sur lui et le convoi est ainsi attiré vers le toueur auquel il est attaché, jusqu'au point où le câble a été fixé. A chaque portée du câble les bateaux remorqués doivent être amarrés à la rive et restent stationnaires jusqu'au retour

1 Backouche, Isabelle, *op. cit.*, p. 327.

2 Premier bateau à vapeur affrontant les eaux tumultueuses du Rhône en 1829.

3 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op. cit.*, p. 188.

du toueur, qui va se fixer sur un autre point en amont. »¹. Cette technique induit donc des temps de pauses importants qui seront supprimés avec l'arrivée des remorqueurs à vapeur dotés d'un moteur suffisamment puissant pour leur permettre de tracter directement les bateaux sans la technique du touage.

Parallèlement, le nombre de bateaux à vapeur en activité, si l'on ne prend pas en compte la compagnie des « mouches », diminue dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Ce processus commence dès les années 1850. Dans un rapport sur le service de surveillance des bateaux à vapeur de la Saône et du Rhône du 28 juillet 1858, l'inspecteur de la navigation souligne que « le mouvement de la navigation continue de décroître considérablement »². Il dresse un tableau récapitulatif du nombre de bateaux à vapeur sur le Rhône et la Saône. L'histogramme ci-dessous reprend les chiffres de ce tableau. La part des bateaux en activité baisse considérablement en seulement trois ans.

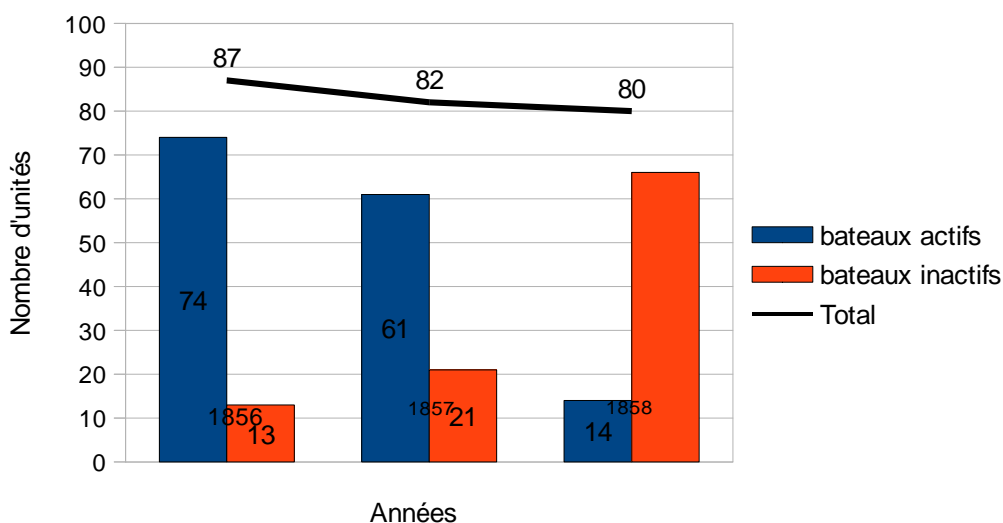


Illustration 22: Nombre de bateaux sur la Saône et le Rhône entre 1856 et 1858

Ainsi, dès le milieu du XIXe siècle, la navigation à vapeur entre dans une période de crise et l'occupation active de la Saône diminue. Rappelons qu'en 1857 est créé la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Le rail en plein essor, représente alors un concurrent redoutable pour la navigation (cf. quatrième partie).

1 A.M.L. 342 WP 040, Navigation sur la Saône et sur le Rhône, Bateaux mouvants, lettre de M. Bonne au sénateur le 23 octobre 1863.
 2 A.D.R., S 949, Commission de surveillance des bateaux à vapeur 1837-1870.

Le rapport entre les Lyonnais et l'espace fluvial se construit alors autour de la baisse des pratiques sédentaires, de l'introduction du mouvement sur les cours d'eau, et de la baisse du nombre de bateaux à vapeur en activité. La compagnie de transport des bateaux omnibus, si elle rompt avec l'évolution décroissante du nombre de bateaux à vapeur, participe en revanche à l'introduction d'un plus grand mouvement sur l'espace fluvial.

L'espace fluvial devient davantage un axe de circulation sur lequel les activités sédentaires ont de moins en moins leur place. L'introduction de la vapeur facilite d'ailleurs ce processus puisqu'elle permet de fluidifier le trafic. Dans l'idée de faciliter la circulation sur la Saône et le Rhône, de grands travaux d'aménagements sont entrepris. L'aboutissement de ses travaux permet aux Lyonnais de domestiquer leur espace fluvial.

B) La « domestication du fleuve »

Les études sur les rivières urbaines définissent traditionnellement trois périodes dans le rapport de la ville à son cours d'eau¹. La rivière a d'abord imposé son rythme au sein de l'espace urbain. L'homme se confronte alors à un cours d'eau sauvage et imprévisible, dont les crues peuvent être dévastatrices. Puis l'industrialisation, les progrès techniques et les grands travaux urbains du XIXe siècle permettent de domestiquer la rivière, ce qui provoque une rupture entre cette dernière et la ville. La rivière se déconnecte de l'espace urbain². La troisième période intervient à la fin du XXe siècle, lors de la redécouverte et du « recyclage »³ de l'espace fluvial⁴. A Lyon, cette « revitalisation du front d'eau urbain »⁵ se manifeste au début des années 1990, lorsque le conseil de la Courly⁶ adopte le schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône ou « plan bleu ». Le rapport entre les Lyonnais et leurs cours d'eau n'a ainsi cessé de se transformer depuis le

1 Frioux, Stéphane, *op. cit.*, p. 188.

2 Bethemont, Jacques et Vincent, André, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de géographie de Lyon* 73, n° 4, p. 331.

3 Gerardot, Claire, « Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question », *Géocarrefour*, Vol. 79/1, 2004, pp. 75-84.

4 Bethemont Jacques et Pelletier Jean, « Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés », *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 65 n°4, 1990, pp. 300-307.

5 Bethemont, Jacques et Vincent, André, *op. cit.* pp. 331-335.

6 Aujourd'hui la Communauté urbaine de Lyon ou Grand Lyon.

début de la période contemporaine. Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, Lyon domestique ses cours d'eau. Les travaux effectués touchent directement les quais et les ponts, éléments de l'espace fluvial.

1 La ceinture de quais

De nos jours, les débordements de la Saône et du Rhône sont relativement bien maîtrisés et les crues ne sont plus dévastatrices comme elles purent l'être autrefois. Les Lyonnais ont vécu au rythme du Rhône et de la Saône jusque dans la seconde moitié du XIXe siècle. En 1858, un mémoire descriptif des Ponts et Chaussées pour la défense de la ville contre les inondations dresse un état des lieux des crues de la Saône¹. On dénombre huit grandes crues depuis le début du siècle : en 1823, 1836, 1840, 1841, 1845, 1846, mai 1856, et juin 1856. « La crue de 1840 les surpasse toutes ». Elle est considérée comme « la plus grande connue »² avec 27 jours d'inondations. Les archives municipales conservent quelques photos des inondations de 1856 (cf. **annexe 16**), spectaculaires pour l'observateur d'aujourd'hui. Elles furent les plus importantes après celles de 1840. Les dégâts causés par ces inondations sont considérables. En effet, des maisons sont encore construites sur le bord de l'eau, avec un accès direct à la rive où les habitants possèdent des anneaux pour embarcation. « Le cours d'eau peut être bordé de constructions d'un seul ou des deux côtés[...]. Ce dispositif est celui de toutes les villes d'Europe situées sur des rivières navigables »³. Ainsi, « la crue d'octobre-novembre 1840 fut pour les riverains de la Saône un véritable cataclysme »⁴. La plupart des quais ont été inondés durant plus de 20 jours et le quartier de Vaise fut entièrement submergé. Quatre ponts ont été détruits et la Saône se déversa même dans le Rhône par les Terreaux et la place Bellecours. En 1856, le Quai Saint-Antoine fut inondé durant près d'un mois.

Avec le développement des techniques, les contemporains jugent les désastres causés par les crues de plus en plus inacceptables. L'homme est en position de rendre

1 A.M.L. 343 WP 003, Quais rive droite de la Saône.

2 *Ibid.*

3 Pelletier, Jean, « Sur les relations de la ville et des cours d'eau », *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 65 n°4, 1990, p. 236.

4 Villien, Henri, « L'endiguement du Rhône et de la Saône. Les quais de Lyon et leur efficacité contre les inondations », *Les Études rhodaniennes*, Vol. 13 n°1, 1937, p. 17.

insubmersible l'espace urbain et ne doit plus se résigner à vivre au rythme des cours d'eau¹. Dans ce contexte général, la ville de Lyon entreprend, à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, des travaux d'aménagements, dont la construction d'une ceinture de quais. « On peut dire que les deux terribles inondations de 1840 et 1856 qui, à si peu d'intervalle, ont causé tant de ravages, ont été pour Lyon des leçons salutaires et ont fait hâter l'établissement de solides travaux de défense »². De gigantesques projets d'aménagements furent ainsi lancés à partir de 1858. Ils comportaient notamment l'exhaussement et la rectification des quais. Ces aménagements ont été déterminants pour le développement et le bon fonctionnement d'un service de bateaux à vapeur omnibus sur la Saône.

Les travaux des quais de Saône sont « sans contredit la partie la plus importante du projet »³ d'aménagement. La crue de 1840 est utilisée comme référence pour l'exhaussement des quais. Les ingénieurs construisent ainsi le profil de la crue de 1840 rectifiée. Cela correspond au niveau de la crue de 1840, modifié par les changements du régime de la rivière, dû aux travaux effectués⁴ et à effectuer⁵. Pour que la protection soit plus efficace à l'avenir, les ingénieurs ajoutent à ce niveau une « revanche ». « Nous rappelons qu'il est suffisant mais nécessaire de se défendre contre la crue de 40 rectifiée. Mais à cause de la possibilité de crues plus fortes et surtout à cause de l'incertitude que l'on pourrait attribuer aux calculs par lesquels a été déterminé le profil [de la crue de 1840], il convient d'avoir une revanche au-dessus de ce profil »⁶. C'est à partir de cette base que les travaux furent exécutés sur toute la traversée de Lyon. Cela implique donc un exhaussement important des quais. Exhaussement qui ne fut pas égal partout.

La partie du pont de la Gare au pont de la Feuillée « en exceptant Vaise, ne comprend sur les deux rives que d'étroits faubourgs adossés aux coteaux de Fourvière et de la Croix Rousse ». Dans cette partie, « le couronnement a été prévu à 0,50 m au-dessous du niveau de la crue rectifiée. Le parapet disposé de manière à former une digue ayant une hauteur de 0,90 m, la revanche sera de 0,40 m »⁷. La partie qui « s'étend du pont de la

1 Combe, Claire, *La ville endormie? Le risque d'inondation à Lyon : approche géohistorique et systémique du risque de crue en milieu urbain et périurbain*, Thèse pour le doctorat en Géographie aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 2007.

2 *Ibid.*, p. 5.

3 *Ibid.*, p. 18

4 Reconstruction des ponts de Serin, Nemours et de la Mulatière.

5 Construction des ponts d'Ainay et de Tilsitt.

6 A.M.L., 342 WP 003, Rapport de l'ingénieur ordinaire, 7 janvier 1858.

7 *Ibid.*

Feuillée à l'aval[...] comprend les parties les plus riches, les plus fréquentées, les plus commerçantes de la Ville. Le bassin submersible s'étend en outre assez avant dans la ville sur les deux rives. Le couronnement y sera placé au niveau même de la crue rectifiée et le parapet de 0,90 m de hauteur formera la revanche »¹. L'exhaussement est donc plus important dans la partie du centre de la ville. D'un demi mètre certes, mais cela reste révélateur. En effet, le centre urbain est le point où la coupure avec la Saône est la plus forte, le parapet marquant la limite entre espace fluvial et espace urbain est plus élevé. La distanciation avec la rivière est moins importante à mesure que l'on s'éloigne du centre. L'encadré de la figure ci-dessous, extrait d'un article de Jean Pelletier et Jacques Berthemont² nous montre la physionomie des quais après les travaux.

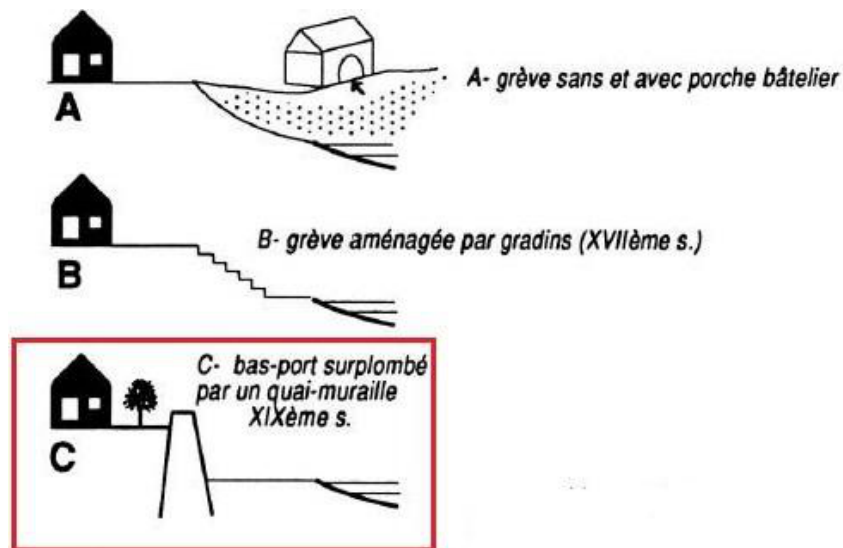


Illustration 23: Aménagements et dérives dans la construction et l'utilisation des quais

Dans la photo suivante du quai de la Feuillée à la seconde moitié du XIXe siècle, on observe clairement la configuration du schéma de Pelletier et Berthemont avec le rempart en pierre destiné à contenir la Saône et les bas-ports. C'est depuis ces bas-ports que les voyageurs accèdent aux pontons de la compagnie des « mouches ». On voit d'ailleurs une mouche se dirigeant vers le ponton du service intérieur pour débarquer, puis embarquer les voyageurs.

1 *Ibid.*

2 Berthemont Jacques et Pelletier Jean, *op. cit.*, p. 302.



Illustration 24: Embarcadère des « mouches » au quai de la Feuillée, deuxième moitié du XIXe.

L'architecture des quais harmonise le paysage fluvial et donne l'image d'un bas port « surplombé par un mur très haut, tel un rempart dressé contre le fleuve »¹. Les travaux donnent aux quais une physionomie qui rompt avec la rivière et coupe les Lyonnais de leurs cours d'eau. « Fini le temps où les maisons s'ouvraient sur l'eau et où l'on allait de l'une à l'autre en passant l'eau. »². Ces travaux permettent de faciliter la circulation en ouvrant une voie parallèle aux cours d'eau. Ainsi « le courant principal de la circulation[...] suit les quais de la Saône »³. Entre le pont de la Feuillée et le pont de Serin, la géographie naturelle accentue ce phénomène. En effet, dans le même rapport, l'ingénieur constate que cette partie de la Saône n'a pas de communication entre ses deux rives, exceptée la passerelle Saint-Vincent, qui n'est empruntée que par les piétons. « Dans cette partie, la rivière est encaissée entre deux coteaux abrupts et[...] les quartiers qui s'allongent sur ses deux rives n'ont pas de profondeur[...], les seules voies de communication réellement praticables qui relient ces quartiers avec la ville de Lyon ou avec la banlieue, sont les quais[...]. En d'autres termes, il ne peut pas s'établir là, de courant de circulation, que dans une direction normale à la Saône ». Le panorama qui suit permet d'avoir une vue sur ces axes de circulations longitudinales et sur le phénomène d'enfermement de la Saône dans une ceinture de quais.

1 Bravard, Jean-Paul, « Une ville solide comme un roc », *Monuments historiques*, n° 202 mai juin 1996, p. 15.

2 Bethemont Jacques et Pelletier Jean, *op. cit.*, p. 302.

3 A.M.L., 342 WP 015 rapport de l'ingénieur en chef au maire de Lyon au sujet des travaux à effectuer sur les ponts de la ville, 22 mai 1894.

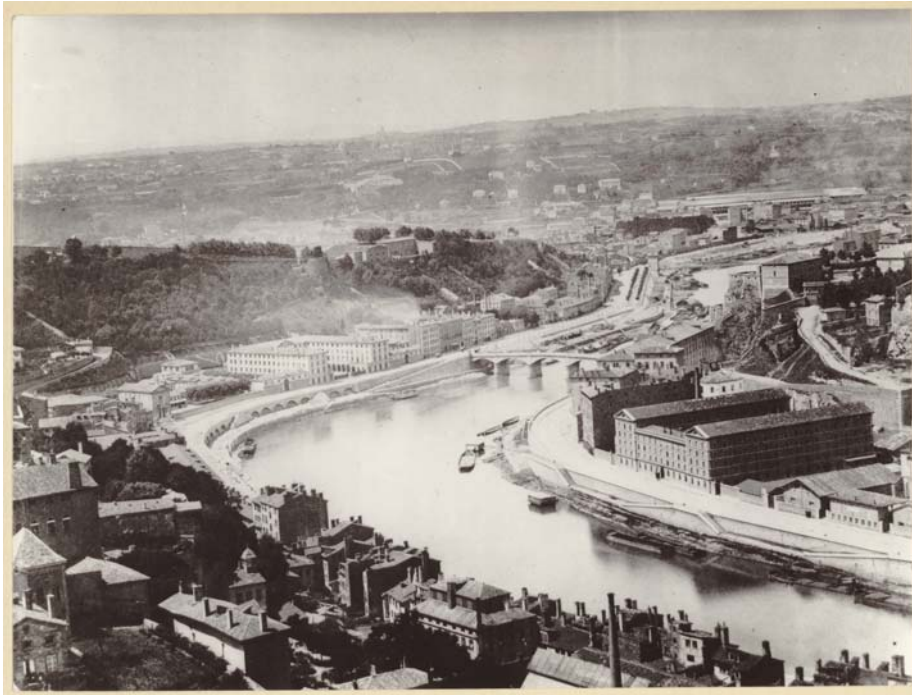


Illustration 25: Vue panoramique de Lyon prise depuis la colline de Fourvière, B.M., Lyon, P0546_SA 3/14, Fond Jules Sylvestre, fin XIXe

2 Les ponts de la Saône

Si l'aménagement des quais permet d'appréhender la Saône en protégeant la ville de ses crues, la rivière constitue toujours un obstacle à la circulation. Heureusement, les techniques de franchissement du cours d'eau s'améliorent et permettent de plus en plus de s'affranchir de cette barrière naturelle. Selon l'ingénieur en chef, « quand une agglomération urbaine est partagée par une rivière, il paraît évident que quelle que soit l'importance de la circulation, les communications entre les deux rives sont d'autant plus faciles que les ponts sont plus nombreux ou que la distance moyenne de l'un à l'autre est plus courte. [Et] que quel que soit le nombre de ponts existants, leur usage sera d'autant plus commode que leur largeur entre garde-corps, c'est-à-dire la dimension du passage ouvert au public sera grande, si la circulation est elle-même considérable. »¹. Le développement urbain sur la presqu'île et vers l'est entraîne un besoin accru de communications entre les deux rives du Rhône et de la Saône.

Dans le processus de « domestication du fleuve », le pont joue un rôle de premier

¹ *Ibid.*

ordre. En permettant de franchir le cours d'eau, il permet aux habitants de s'affranchir d'une frontière naturelle par la création d'un nouvel axe de circulation perpendiculaire à la rivière. Il faut dire que le besoin de relier les rives se fait de plus en plus pressant. La croissance urbaine pousse en effet la ville vers l'est. Bien qu'historiquement construite le long de la Saône autour de l'axe nord-sud, la ville se développe de plus en plus autour d'un axe est-ouest. La construction des ponts au XIXe siècle, est la conséquence du développement urbain et des progrès techniques.

Dans l'histoire de la construction des ponts, le XIXe est un siècle de grandes mutations¹. D'abord, le nombre de ces derniers augmente considérablement (**cf. annexe 17**). Alors qu'en 1780, on dénombre cinq ponts sur la Saône, l'ingénieur en chef en compte neuf en 1885 du Pont du chemin de fer à Perrache jusqu'à la gare d'eau de Vaise², ce chiffre est le même en 1894³. De 1827 à 1856, soit sur une période de trente ans, dix ouvrages sont construits sur la Saône⁴. Les nouvelles techniques de franchissement des cours d'eau, avec les ponts suspendus puis métalliques, permettent de s'affranchir davantage de la rivière. Le franchissement de la Saône devient ainsi plus facile, d'autant plus que les droits de péage sont tous supprimés en 1868, lorsque la ville rachète l'ensemble des ouvrages et des droits de concessions⁵. La société concessionnaire se remboursait en installant un péage pour la traversée. À partir de 1868, les Lyonnais sont libres de traverser les ponts comme bon leur semble.

La multiplication des ponts, la suppression des péages, l'enfermement de la rivière dans une ceinture de quais, l'ouverture de voies de circulation parallèles et la modification des usages de la rivière, ont pour conséquence le changement du rapport entre Lyon et la Saône. La ville étant un objet complexe au sein duquel chaque élément s'imbrique pour former un tout, la modification d'un élément spatial a des conséquences sur l'objet urbain, pris comme un ensemble.

1 Pelletier, Jean, *Les ponts de Lyon: l'eau et les Lyonnais*, Paris, Horvath, 1990, pp. 36-50.

2 A.M.L. 342 WP 015, Renseignements divers sur les ponts de Lyon appartenant à la ville, le 30 septembre 1885.

3 A.M.L. 342 WP 015, rapport de l'ingénieur en chef au maire de Lyon au sujet des travaux à effectuer sur les ponts de la ville, 22 mai 1894.

4 Pelletier, Jean, *op. cit.*, p. 43.

5 A.M.L., 342 WP 015.

C) Un nouveau regard sur l'espace fluvial, le Rhône et la Saône

La baisse des pratiques sédentaires, l'introduction d'un plus grand mouvement sur l'espace fluvial et les travaux effectués effectuées sur la Saône provoquent une séparation de la rivière avec la ville. Ce double processus entraîne une transformation des usages et pratiques de l'espace fluvial. La ville tourne désormais le dos à ses cours d'eau et les tensions qui s'exercent sur les bas ports sont moins fortes. Elles ne sont plus liées à l'activité économique.

1 Lyon tourne le dos à ses cours d'eau

Ce qui frappe à première vue, c'est le changement d'échelle dans la perception de l'espace fluvial. Autrefois intégrés à la ville, la Saône et le Rhône sont davantage perçus à l'échelle nationale au cours du XIXe siècle. Pour comprendre le sens des modifications effectuées, il faut sortir du cadre urbain et prendre en compte l'ensemble des cours d'eau et le réseau national de voies navigables dans son ensemble. L'effervescence générée par l'introduction de la vapeur dans la navigation, a suscité la création de nombreuses compagnies de transports de voyageurs¹, mais le service de ces compagnies s'est effectué dans un cadre inter-urbain. Le programme ambitieux lancé en 1878, par le ministre des Travaux Publics, Charles de Freycinet, participe à cette vision d'ensemble. Avec la mise en place de vastes travaux d'aménagements des voies navigables et des chemins de fer, le programme vise la création d'un réseau de transport national performant. Le service des bateaux à vapeur omnibus est ainsi une exception dans les tendances qui se dégagent puisqu'il s'effectue dans un cadre intra-urbain.

La Saône à Lyon, davantage naviguée par des bateaux effectuant un service inter-urbain, perd ainsi ses usages locaux et tourne progressivement le dos à la ville. Les travaux effectués ont pour but de dégager la rivière afin de faciliter la navigation entre les villes.

¹ Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *Vapeurs sur le Rhône...*, *op., cit.*, p. 11.

Ces modifications isolent progressivement la Saône. Dans son étude sur l'évolution du bord de Saône du quartier Saint-George¹, Grégoire Ayala montre que la restructuration des quais condamne le port Sablet situé à l'emplacement de l'actuel quai Fulchiron. On voit ainsi la disparition d'une infrastructure d'usage local. Les modifications apportées aux ponts répondent à cette même logique. L'objectif est bien de dégager la Saône en supprimant les obstacles que les ponts présentent à l'écoulement de l'eau afin de maîtriser les crues et de faciliter la navigation². La construction du pont de Nemours répond à cette logique puisqu'elle fait suite à la destruction du pont du Change entre 1859 et 1862. Auguste Jourdan, ingénieur des Ponts et Chaussées fait procéder à cette démolition en faisant également miner le rocher porteur du pilier central du pont³. Le but est bien de dégager l'espace.

Le pont, bien plus qu'une simple liaison, joue un rôle de première importance dans l'organisation urbaine. La multiplication de ces ouvrages participe aussi à une plus grande séparation entre la ville et la rivière. Les bûches utilisées pour traverser la Saône disparaissent progressivement. Les Lyonnais perdent ainsi le contact avec la rivière qu'ils franchissent par un pont. Une étude menée par l'ingénieur de la ville en 1894 (**cf. annexe 18**) visant à comparer l'efficacité des ponts de la Saône pour faire face aux besoins de la circulation, par rapport à ceux du Rhône, nous révèle l'insuffisance des ouvrages du Rhône. Le processus de domestication est plus avancé sur la Saône. La rupture avec cette rivière, berceau de Lyon est paradoxalement plus importante. Les transformations urbaines répondent aux besoins du développement industriel et l'introduction de la vapeur entraîne la disparition des usages traditionnels de la rivière.

Le service des bateaux à vapeur fait figure d'exception dans la mesure où il renoue avec une utilisation locale de la Saône. Mais en introduisant du mouvement sur la rivière, il induit un rapport différent des Lyonnais à la Saône. Davantage utilisés les week-ends, les bateaux mouches attirent, parce qu'ils sont un mode de transport agréable. Au moment de leur suppression en 1913, une personne anonyme adresse une lettre au maire, le 13 janvier, dans laquelle elle regrette la fin d'un service fort utile, en évoquant notamment « ce que Lyon perd en pittoresque »⁴. Les pratiques et l'occupation de l'espace fluvial changent.

1 Ayala, Grégoire, « Lyon. Évolutions d'un bord de Saône de l'Antiquité à nos jours... » *op. cit.* p 182-183.

2 Villien, Henri, « L'endiguement du Rhône et de la Saône... » *op. cit.*, p. 17.

3 Bonnamour, Louis, Bonnetain, Marc et Mallard, Jean-Claude, *La Saône, deux siècles d'aménagements*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2009, p. 150.

4 A.M.L., 961 WP 177, Cessation du service des Bateaux Omnibus.

Elles sont beaucoup moins liées à l'activité économique de la rivière et se tournent davantage vers les loisirs et le sport.

2 Vers une occupation récréative de l'espace fluvial

La deuxième moitié du XIXe siècle voit l'extraordinaire développement du sport¹ au sein de toute la société française. Dans cette période où le courant hygiéniste bouleverse les pratiques, le rapport au corps change et les activités sportives se démocratisent lentement, si bien qu'à la fin du XIXe siècle : « le sport envahit notre vie quotidienne tout en bénéficiant largement du dynamisme de la presse »². Dans une ville telle que Lyon, située à la confluence de deux cours d'eau, les pratiques sportives liées à l'eau se transforment.

Le témoignage de l'écrivain Clair Tisseur, sous le pseudonyme de Nizier du Puitspelu dans *Les vieilleries Lyonnaises* en 1894, évoque avec une certaine nostalgie le temps où « jadis, nous excellions entre toutes les villes riveraines » dans la pratique de la joute fluviale, déplorant que « mille raisons font abandonner nos anciennes traditions. »³. Pour autant, la joute à Lyon est loin d'être en crise. La fin du XIXe siècle et le début du XXe, sont une période d'essor. L'évolution que Clair Tisseur comprend comme un appauvrissement de cette activité, pratiquée par des jouteurs qui deviennent « de jeunes gens chétifs » au lieu de « robustes soldats », est en réalité un processus de popularisation. Autrefois pratiquée par les mariniers, la joute fluviale se recompose avec la disparition progressive de ces derniers, en s'adressant à un public plus large⁴. Au début des années 1880, de nombreuses sociétés⁵ non affiliées aux mariniers sont créées, marquant l'âge d'or de cette pratique. « Vers 1880, les premières sociétés de joute, liées aux sociétés de sauvetage font leur apparition à Lyon. »⁶. Les compétitions sont organisées dans les ports qui offrent une protection au mouvement de la rivière. Sur la Saône, les rencontres sont

1 Arnaud, Pierre et Garrier, Gilbert, « Histoire des jeux et des sports », in 116e congrès des sociétés savantes, *Jeux et sports dans l'histoire*, Paris, CTHS, 1992, p.7.

2 Centre de recherche et d'innovation sur le sport, *La mémoire du sport, les début du mouvement sportif dans la région lyonnaise*, Lyon, C.R.I.S, 1985, p. 5.

3 Du Puitspelu, Nizier, *Les vieilleries lyonnaises*, Lyon, Jean Honoré,, 1980, p. 113.

4 Camy, Jean, Vincent André et Fitte, Sébastien, « Les joutes fluviales », conférence du mardi 24 mai 2011 organisée par la Bibliothèque municipale de Lyon et la Maison du fleuve Rhône.

5 La société est l'ancêtre du club.

6 *Ibid.*

nombreuses au Port-Serin, à la gare d'eau de Vaise, à Saint-George et à la Quarantaine. « Populaires, festives et spectaculaires, les joutes sont bien intégrées dans la vie lyonnaise. [...] En 1909, ce sont 10 000 personnes qui assisteront à Givors à la rencontre entre joueurs lyonnais et givordins. »¹. L'essor de ce sport et surtout sa grande popularité coïncident avec l'hypothèse d'une occupation plus récréative de l'espace fluvial. La photo ci-dessous nous montre une compétition dans le quartier Saint-George entre 1880 et 1890.



Illustration 26: Compétition de joute dans le quartier Saint-George, entre 1880 et 1890.

Dans un rapport du 23 février 1906, l'ingénieur en chef fait état de l'occupation des bas ports du Rhône et de la Saône dans la traversée de Lyon : « un certain nombre des bas ports n'étant plus utilisés par la navigation, les riverains ont pris l'habitude de les utiliser comme terrain de jeu »². Ne disposant pas encore d'équipements pour la pratique du sport, les Lyonnais utilisent en effet l'espace public, dont les berges font partie³. L'espace fluvial devient davantage un espace de loisir. L'aménagement des promenades plantées le long des cours d'eau, que l'on retrouve dans la plupart des villes d'Europe⁴, participe à ce phénomène en facilitant les activités de flâneries⁵. La photo ci-dessous du quai Saint-

1 *Ibid.*

2 A.M.L. 343 WP 003

3 Centre de recherche et d'innovation sur le sport, *op. cit.*, p. 7

4 Pelletier, Jean, « Sur les relations de la ville et des cours d'eau », p. 236

5 Robert Beck, « La promenade urbaine au XIXe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 116-2, 2009, pp. 165-190.

Antoine à la fin du XIXe siècle, en plus de nous montrer un ponton du service intérieur de la compagnie des bateaux à vapeur omnibus, nous montre une de ces promenades plantées en face du quai. On imagine aisément les Lyonnais s'adonner à la flânerie sur ces promenades les week-ends, durant lesquels la fréquentation des bateaux mouches est plus élevée.



Illustration 27: Ponton des « mouches », quai Saint-Antoine, B.M., Lyon, P0546_S 445, Fond Jules Sylvestre, fin XIXe.

La croissance urbaine et les grands aménagements du XIXe siècle donnent naissance à l'activité de flânerie, brillamment décrite par le peintre Auguste Delacroix dans l'encyclopédie morale du XIXe siècle (cf. **annexe 19**). L'ouverture des axes de circulation longitudinaux aux cours d'eau répondent aux besoins des Lyonnais. En 1908 des habitants de Saint-George et de la Quarantaine adressent une pétition au maire « pour l'installation de bancs sur le quai Fulchiron, dans la partie comprise entre le pont d'Ainay et le viaduc du chemin de fer ». La municipalité accède à la requête des habitants. La figure ci-dessous présente le plan d'établissement des bancs à double siège, dressés par l'ingénieur de la voie publique le 30 juin 1908. Les bancs nouveaux sont entourés en rouge.

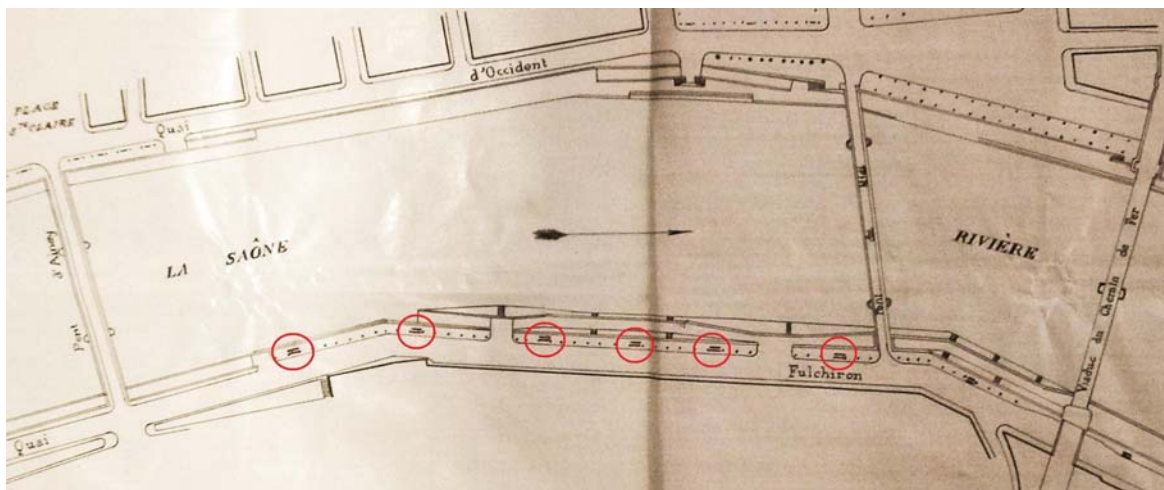


Illustration 28: Extrait du plan d'établissement de bancs à double siège quai Fulchiron, entre le pont d'Ainay et le pont du Midi, dressé par l'ingénieur de la voie publique le 30 juin 1908

Déjà, le banc est utilisé dans l'aménagement urbain. Il implique une utilisation récréative de l'espace. En 2002, le Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction (CERTU) définissait quelques usages liés aux bancs publics parmi lesquels : « se reposer, se détendre, converser, bavarder, manger, pique-niquer, lire, écrire dessiner, peindre, etc. »¹. Tous sont liés à l'activité récréative. Les usages du banc public n'ont guère évolué depuis 1908, et l'on pourrait appliquer les pratiques définies par le CERTU à l'usage que faisaient les Lyonnais de leurs bancs au début du XXe siècle. Avant les travaux d'Alain Corbin², les historiens ne se sont guère intéressés à l'historicité des plaisirs de l'eau. Selon Corbin, le paysage implique « une analyse de tout ce qui influe sur la façon de charger l'espace de significations, de symboles et de désirs »³. Dans le cas de notre étude, les bateaux-mouches participent pleinement au paysage fluvial en le chargeant de sens. La lecture du paysage dépasse la notion d'objectivité en répondant à des critères sensibles de beauté. L'installation des promenades et des bancs permet de prendre davantage en compte le paysage fluvial et d'adopter ainsi une démarche liée au plaisir de la flânerie.

Les changements observés dans l'occupation de l'espace fluvial, davantage associé aux loisirs accompagnent ainsi la rupture entre les Lyonnais et la Saône. Le quai Fulchiron

1 Wiplier, Nicolas, et Graziani, Philippe, *Jeu et détente: prise en compte dans l'aménagement de l'espace public*, Lyon, CERTU, 2002, p. 22.

2 Corbin, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Les éditions Textuelles, 2001.

3 *Ibid*, p. 57.

n'a probablement pas été le seul endroit de l'espace fluvial à bénéficier de tels aménagements. Le banc public, finalement très peu étudié par les historiens de l'urbain, change la perception du cours d'eau. Pour le flâneur assis face à la Saône, la rivière n'est plus qu'un élément du paysage urbain duquel il est déconnecté. Sur la photo de la compétition de joute dans le quartier Saint-George, on remarque que les spectateurs ne sont déjà plus liés à la rivière qu'ils surplombent du haut des quais et du pont Bonaparte en arrière plan.

Ainsi, la baisse des pratiques sédentaires, l'introduction d'un plus grand mouvement sur la Saône, la domestication de la rivière et les changements dans les usages et les pratiques de l'espace fluvial transforment profondément le rapport de la ville de Lyon avec la Saône. Cet espace est davantage lié aux plaisirs. L'étude de la relation ville-cours d'eau est ainsi déterminante puisqu'elle rend compte de la perception des Lyonnais sur la Saône et donc de l'approche du voyageur sur les bateaux « mouches ». Le succès des omnibus à vapeur est lié à cette nouvelle approche de l'espace. Le transport fluvial est un plaisir et il s'inscrit dans une société davantage tournée vers les loisirs¹. Dans la lettre anonyme adressée au maire lors de la suppression du service, citée plus haut², l'auteur oppose la commodité du service des « mouches », à l'inconfort du service des Tramways. « Les tramways lyonnais ayant le monopole de la malpropreté, permettez l'expression, ce sont pour beaucoup de vrais crachoirs ». Il évoque « un tramway encombré, heureux quand il ne faut pas attendre une demi-heure ». « Reposant à notre époque de trépidation constante et de foire de vitesse[...], le transport en bateau [est] exempt de secousses, de bousculades ». La prise en compte du rapport que les Lyonnais entretiennent au fleuve permet ainsi de dégager la notion de « plaisir de l'eau » qui donne un élément de réponse à l'explication du succès des « mouches ».

Ce rapport à l'espace est fondamental dans l'étude du service des « mouches ». Il permet de mieux rendre compte du succès d'un service qui donne un aspect pittoresque au transport fluvial (cf. p. 43). Le processus de domestication du fleuve passe également par l'amélioration des techniques permettant de circuler sur le fleuve.

1 Corbin, Alain (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995. Delaive, Frédéric. *Les plaisirs de l'eau: loisirs et sports nautiques en rivière XIXème-XXème siècle*, Conflans-Ste-Honorine, Association des amis du Musée de la batellerie, 1995.

2 A.M.L., 961 WP 177, Cessation du service des Bateaux Omnibus.

2. La Saône et les « mouches »

L'aménagement de l'espace fluvial permet de fluidifier et d'améliorer les conditions de circulation sur les cours d'eau. Néanmoins, la navigation présente toujours des dangers directement liés aux cours d'eau. Quels sont les risques et les difficultés de la navigation des omnibus ? Quelles sont les techniques mises en place pour appréhender plus facilement le cours d'eau ? Le service des « mouches » implique un rapport à l'espace qui n'est pas le même que pour celui des services de transports terrestres.

A) Les difficultés de la navigation sur la Saône

A la différence du transport par voie de terre, le transport fluvial est soumis aux aléas de l'espace sur lequel il s'exerce. Si aujourd'hui, la Saône est navigable toute l'année à Lyon, ce n'est pas le cas au XIXe siècle. Malgré les transformations effectuées sur les cours d'eau, la Saône continue d'imposer son rythme et la navigation n'est pas sans danger.

1 Les dangers sur la rivière

Les premiers dangers de la navigation sont ceux liés au régime hydraulique de la Saône. Le régime d'un cours d'eau résume le mode de variation d'un ensemble de phénomènes physiques, dont le débit de la rivière fait partie.¹ Il est exprimé par la courbe des débits moyens² Les principaux facteurs de variation de ce débit sont les pluies et les températures. Dans le cas de la Saône, les températures jouent un rôle plus important que les pluies. Même quand le niveau des précipitations en période de basses eaux est supérieur au niveau en période de hautes eaux, les températures élevées entraînent un phénomène d'évaporation qui diminue le rôle des précipitations sur le débit. Le régime de la Saône est

1 Barczak, Aleksandra, « Régime hydrologique », *Glossaire pluridisciplinaire : Les mots de l'eau*, <http://revuesshs.u-bourgogne.fr/lodelshs/site2/index.php?id=146>, consulté le 07/06/2013.

2 Saur, François, *Géographie physique*, Paris, Presses universitaires de France, 2012, p. 64.

ainsi pluvial océanique¹, caractérisé par des hautes eaux en hiver et des basses eaux en été. Cette caractéristique fait partie de la définition du régime hydrologique océanique, donnée par le Laboratoire d'écohydrologie (ECHO) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne². L'ECHO définit également un régime de ce type, par l'écoulement faible de la rivière et par l'« irrégularité inter-annuelle du régime ». C'est-à-dire que la période où les eaux sont les plus hautes se déplace « suivant le caprice des pluies ». La Saône est une rivière calme mais parfois imprévisible. L'histogramme suivant, publié en 1984 par la direction régionale de l'environnement (DIREN)³ nous donne une visualisation du débit mensuel moyen de la Saône entre 1969 et 1984, à Couzon-au-Mont d'Or. Les modifications du régime, depuis la fin du XIXe ne sont pas suffisamment importantes pour que les tendances globales de la courbe aient été bouleversées. Le temps fort de la crue de 1840 a été en février, ce qui correspond bien au mois où le débit est le plus élevé sur l'histogramme, plus d'un siècle après.

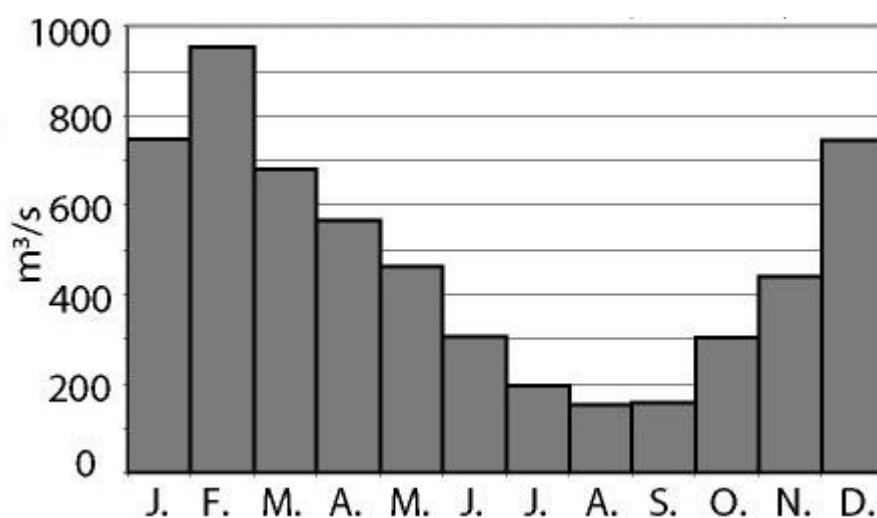


Illustration 29: Débit moyen mensuel de la Saône à Couzon-au-Mont d'Or entre 1969 et 1984

L'observation du diagramme, au même titre que l'observation historique des crues⁴, permet de dégager l'irrégularité du régime de la rivière et de mettre en évidence des temps

1 Astrade, Laurent, *La Saône en crue, Dynamique d'un hydrosystème anthropisé*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2005, p. 27.

2 <http://echo2.epfl.ch/e-drologie/chapitres/chapitre9/chapitre9.html>, consulté le 07/06/2013.

3 Aujourd'hui remplacée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

4 Voisin, Bruno, « Évocation historique du « Bassin de Saône, cœur de Ville ». Mutations urbaines, sociales et culturelles », *Contribution à la programmation des aménagements des quais et bas ports : Saint-Antoine et Célestins, Lyon 2e*, Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, octobre 2010, p. 9.

où les Lyonnais investissent davantage l'espace fluvial. « Dans l'histoire, les longues périodes d'étiages¹ avec de faibles débits et un courant lent ont favorisé l'appropriation des berges, surtout en rive gauche »².

La période hivernale est également le moment où les températures sont les plus basses. Le relevé des températures à Lyon par Météo France entre 1921 et 2008³, exprimé par l'histogramme suivant, montre que les mois de décembre, janvier et février sont les plus froids. Les changements de températures entre la deuxième moitié du XIXe et le XXe siècle étant négligeables à notre échelle, on en déduit que ces mêmes mois correspondaient également à la période la plus froide au XIXe siècle. C'est à ce moment que se forment les glaces qui paralysent la navigation. Les blocs forment des obstacles importants et parfois dangereux.

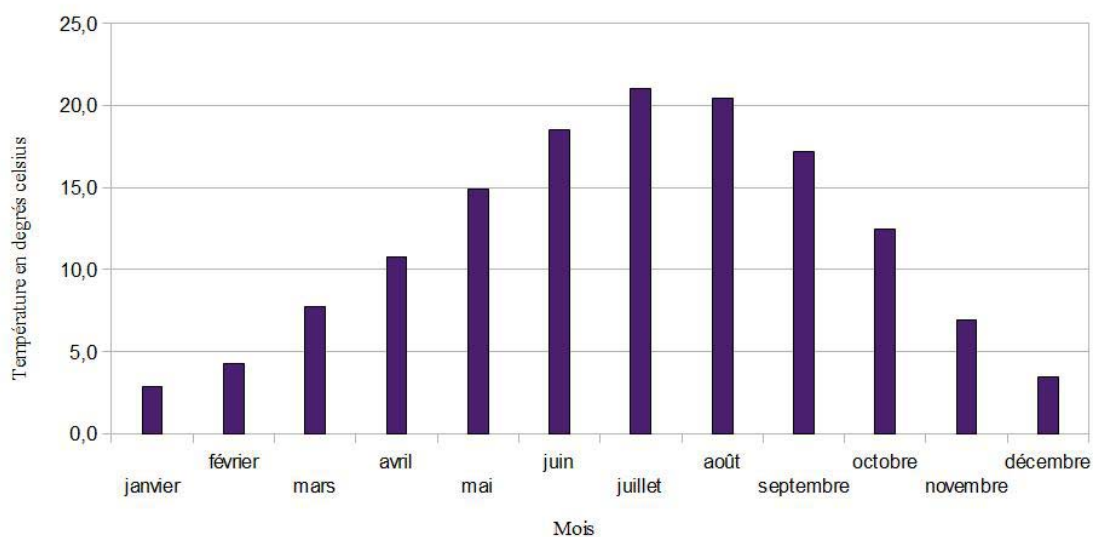


Illustration 30: Moyenne des températures mensuels à Lyon entre 1921 et 2008

Un article du journal *Lyon Républicain*, du 9 décembre 1879, épinglé dans un rapport du commissaire de police, témoigne d'un accident survenu à cause d'un bloc de glace⁴. « La mouche numéro 15 remontait la Saône hier soir à 4 h, lorsque près du ponton de Serin, un énorme glaçon vint heurter son avant et brisa la coque. L'eau envahit le

1 L'étiage au contraire de la crue, correspond au moment où le niveau d'un cours d'eau est exceptionnellement bas.
 2 Voisin, Bruno, *op. cit.*, p. 10.
 3 <http://www.meteo01.fr/articles.php?pg=2147&lng=fr>, consulté le 10/06/2013.
 4 A.M.L., 342 WP 043 Navigation sur la Saône et sur le Rhône, activité des bas ports.

bateau. On tenta de mettre la pompe en mouvement mais elle ne put fonctionner. Le bateau menaçait de couler, quand il parvint enfin à aborder au ponton d'où une corde avait été jetée. Les voyageurs étaient tellement effrayés qu'ils n'attendirent pas qu'on leur ait ouvert la barrière pour débarquer et sautèrent par-dessus le bordage. Ils en ont été quittes cependant pour la peur. La Saône continuant à charrier beaucoup de glaçons, il serait prudent, ce nous semble, d'arrêter le service des Mouches pour prévenir tout nouvel accident qui pourrait facilement tourner à la catastrophe ». Durant les mois de décembre, janvier et février, les bateaux omnibus sont ainsi plus sensibles aux comportements de la Saône, et les Lyonnais plus sensibles au climat hivernal. Durant cette période, le service de voyageurs fait face à davantage de contraintes.

La rivière, soumise aux variations hydrostatiques, impose aux Lyonnais ses « temps naturels »¹, qui peuvent être brutaux en période de crues. La périodicité des mouvements de la Saône, en impliquant un certain calendrier de la rivière, implique une variable temporelle à l'étude de la navigation sur la rivière. A cela s'ajoute une variable spatiale. La Saône, selon l'expression de Bruno Voisin, sociologue à l'agence d'urbanisme du Grand Lyon, est un « site tourmenté »² dressant plusieurs obstacles naturels à la navigation. La vallée de la Saône, à l'inverse du Rhône, est étroite. Elle se rétrécit sans cesse jusqu'au défilé de Pierre-Scize, du pont de Serin jusqu'à la passerelle Saint-Vincent, où elle ne mesure que 90 mètres de largeur au niveau de la passerelle de l'Homme de la Roche³. Cette partie présente un goulet d'étranglement pour la Saône qui dans la plaine bressane a une largeur de plusieurs kilomètres. Ce passage est particulièrement dangereux en fin de crue, lorsque la vitesse du courant est plus élevée⁴. Il y a des temps et des lieux où la navigation est plus difficile.

A ces éléments naturels, s'ajoutent ceux propres à l'activité humaine. Déjà évoqués précédemment, les ponts sont des obstacles à la navigation que les travaux d'aménagements ne peuvent complètement supprimer. En formant un obstacle à l'écoulement de l'eau, les piliers des ponts forment des remous que les équipages de bateaux doivent affronter. Le 25 novembre 1864, vers sept heures du matin, un équipage

1 Valette, Philippe, Antoine, Jean-Marc, Desailly, Bertrand et Gazelle François, « Les temps de la production des paysages fluviaux urbains, quelques exemples dans le Sud-Ouest de la France », *Colloque : de la connaissance des paysages à l'action paysagère*, Bordeaux, CD-ROM, 2- 4 décembre 2004.

2 Voisin, Bruno, « Les soirées fleuves : le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône », conférence du 24 janvier 2012.

3 *Ibid.*

4 Pelletier, Jean, *Les ponts de Lyon... op. cit.*, p. 18.

part du port d'Ainay pour remorquer un ponton destiné à la station de Serin avec la « mouche n° 3 ». L'équipage est expérimenté et ce type d'opération ne présente pas de difficultés particulières. Pourtant, lorsque le bateau arrive sous la passerelle du Palais de justice, le ponton chavire brusquement et surprend les deux membres de l'équipage situés dessus qui tombent à l'eau. L'un d'eux, le Sieur Martoux n'arrive pas à rejoindre l'embarcation et se noie. Dans son rapport du 30 novembre, l'ingénieur ordinaire explique l'accident par la formation d'un tourbillonnement que les mariniers appellent « boutre » et qui se forme sous les ponts. Malgré l'utilisation de la vapeur, les machines peinent toujours à franchir les rapides formés sous les ponts. Le 25 février 1878, l'arbre coudé qui transmet le mouvement et l'énergie de la machine à l'hélice casse sous la passerelle Saint-George. Le bateau jette l'ancre pour se stopper mais heurte une pile de l'arche centrale de la passerelle. Un membre de l'équipage tombe à l'eau et se noie. La commission de surveillance des bateaux à vapeur qui se réunit le 27 février pour enquêter sur cette cassure, écrit dans son rapport que « la rupture de l'arbre doit être attribuée au travail excessif que les machines des mouches doivent développer pour franchir la chute du pont d'Ainay en temps de crue, travail qui fatigue le fer et le dispose à se rompre ensuite sous des efforts relativement moindres. »¹.

Enfin, le trafic fluvial même s'il diminue, constitue toujours une difficulté pour la navigation. Lors du passage des ponts il faut faire face à l'obstacle en lui-même, aux remous du fleuve et aux autres établissements flottants. Dans ces conditions il arrive que des embarcations entrent en collision. Le 11 novembre 1864 à 16 h 45, la *Mouche n° 5* percute un ponton chargé de remblais au passage du pont de Serin. Le Sieur Bovi, conducteur de l'omnibus explique qu'il n'a pas pu emprunter la deuxième arche du pont parce qu'un autre bateau de la compagnie remontait sous cette arche. Le rapport de l'ingénieur ordinaire qui fait suite à l'accident montre que le conducteur n'a pu faire autrement que d'emprunter la première arche².

Moins d'une vingtaine d'accidents ont été répertoriés. Au regard de la durée du service, ce nombre est peu élevé. Il n'est jamais question de matériel défectueux dans les rapports des ingénieurs ou dans les enquêtes des commissions de surveillance des bateaux à vapeur. L'entretien des bateaux est régulier. Dégager des tendances à partir de statistiques ne rendrait pas compte de la réalité tant le nombre d'accident est faible. Il est toujours

1 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 27 février 1878.

2 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de l'ingénieur ordinaire, 25 novembre 1864.

question d'accidents regrettables mais dont la responsabilité n'incombe pas à la compagnie. Parmi ces derniers, il en est deux qui font cependant figure d'exception et qui méritent une attention particulière.

2 Les deux grands accidents

Le 10 juillet 1864, la *Mouche n°4* quitte le ponton de Perrache pour remonter la Saône jusqu'à son terminus à Vaise. Elle s'arrête aux pontons d'Ainay puis de Saint-Antoine pour déposer des voyageurs et en prendre d'autres. Nous sommes un dimanche d'été, il est 14 h 30 et il fait « un soleil torride »¹. Les Lyonnais se pressent sur les bateaux omnibus qui enregistrent des taux de fréquentations importants. D'après les feuilles de pontonniers, 101 personnes se trouvent à bord de la *Mouche n°4* lorsqu'elle quitte le ponton de Saint-Antoine². Elle est au maximum du nombre de voyageurs autorisés, que la commission de surveillance des bateaux à vapeur, a fixé à 100 personnes par arrêté du 14 août 1863³. Le lit de la Saône n'est pas aussi profond qu'aujourd'hui et à certains endroits, les bateaux doivent éviter des bancs de sable. En remontant la rivière depuis la station Saint-Antoine, rive gauche, les omnibus sont obligés de couper la Saône presque perpendiculairement en direction de la rive droite pour éviter un banc de sable situé juste en amont de la station. C'est une manœuvre que les patrons des bateaux sont habitués à faire et il n'y a jamais eu d'incident auparavant. Pourtant, ce jour-là le capitaine de l'omnibus nouveau dans le service⁴, ne coupe pas suffisamment la rivière et heurte le banc de sable à tribord⁵. Soulevé par le banc, le bateau se penche dans un premier temps sur son flanc gauche tout en continuant la marche. Lorsqu'il se dégage des graviers, il se penche dans un second temps du côté droit. Cette inclinaison exceptionnelle, amplifiée par le mouvement de la première, précipite les voyageurs qui se trouvent sur le pont contre le garde fou de l'embarcation qui cède sous le poids. La moitié des passagers se trouve alors précipitée dans la Saône tandis que le bateau parvient à accoster en amont du pont de Nemours pour y déposer l'autre moitié. Sur les cinquante personnes qui passent par-dessus bord, trente-deux, dont le capitaine meurent noyés. La plupart des rescapés sont des

1 « Catastrophe à Lyon sur la Saône », *op. cit.*, pp. 53-55.

2 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 11 juillet 1864.

3 A.D.R., S 1893, Bateaux à vapeur, arrêtés d'autorisation, 1851-1867.

4 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de l'ingénieur en chef, 11 juillet 1864.

5 En navigation, le terme « tribord » désigne la droite et « bâbord » la gauche.

femmes, sauvées par les crinolines de leurs robes (**cf. annexe 20**) qui dans l'eau font office de bouées¹.

La figure de la page suivante montre le trajet effectué par la *Mouche n°4* à partir d'un plan joint au rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur. La courbe noire représente la profondeur de la rivière dans le plan formé par les axes violets. Ainsi, la partie entourée en rouge correspond à l'endroit où la profondeur de la rivière est la plus faible sur l'axe y. A l'inverse, la partie entourée en vert correspond à l'endroit où la profondeur est la plus grande. La profondeur est de 0,85 m à 1,95 m à l'endroit où passe la *Mouche n°4*, alors qu'elle est de 4,05 à l'endroit où passe habituellement les omnibus. Or, le permis de navigation de l'omnibus² précise que le tirant d'eau (figure suivante) du bateau à vide est de 1,25 m lorsqu'il est chargé à son maximum.

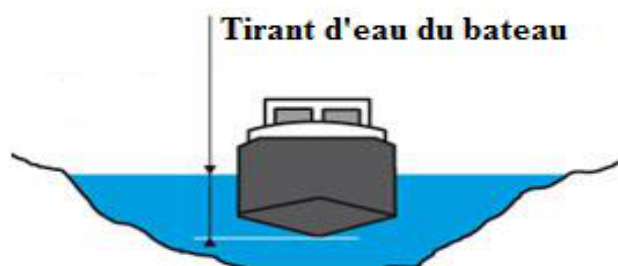


Illustration 31: Représentation du tirant d'eau d'un bateau

1 Borgé, Guy, *Les transports à Lyon : du tram au métro*, Lyon, Documents lyonnais, 1984, p. 8.

2 A.D.R., S 1893, Bateaux à vapeur, arrêtés d'autorisation, 1851-1867.

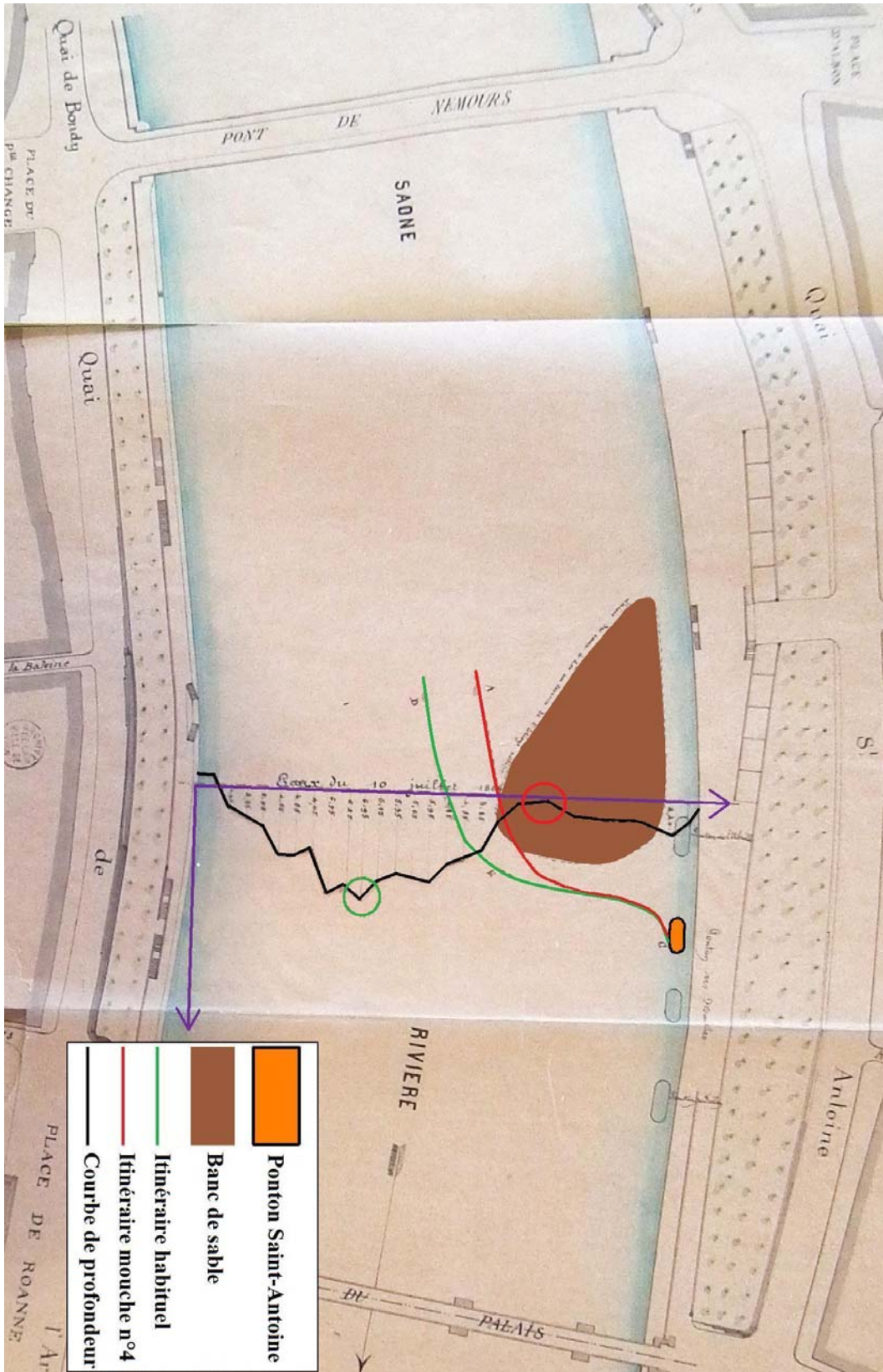


Illustration 32: Plan de la Saône entre le pont de Nemours et du Palais de justice indiquant la marche du bateau à vapeur la Mouche n° 4 dans l'accident du 10 juillet 1864, Commission de surveillance des bateaux à vapeur

On parle de l'accident jusqu'à Paris où *Le monde illustré* publie un dessin en pleine page (ci dessous)¹ de « l'épouvantable catastrophe »². Le *Moniteur du soir* du lendemain de l'événement, repris par *Le monde illustré*, le décrit comme « une affreuse tragédie » : « C'est surtout à l'Hôtel-Dieu que se sont produites les plus horribles scènes de désespoir. C'est dans cet hospice qu'on transportait, en effet, les victimes, lorsque tous les secours, prodigués avec un dévouement que nous ne saurions trop louer, avaient échoué, et c'était là qu'on venait les reconnaître. Il y avait dans la cour où se trouve la statue du major Bonnet une double rangée de cadavre. D'un côté les hommes ; d'un autre les femmes[...]. Nous n'avons pas besoin de décrire les scènes poignantes qui se sont succédé pendant cette funèbre visite. »³



Illustration 33: Dessin de la catastrophe du 10 juillet 1864, dans *Le monde illustré*, n° 380

1 « Catastrophe à Lyon sur la Saône », *op. cit.*, pp. 53-55.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

Le second accident se produit le 16 septembre 1866 lorsque la chaudière de la *Mouche n°9* explose. « Pendant que la Mouche était au repos, un tube éclata ; des jets de vapeur se dirigèrent sur les passagers qui remplissaient une cabine, leur faisant des brûlures si terrible, que quelques-uns se précipitèrent dans le fleuve pour y échapper. »¹. Selon l'article de *L'illustrateur de l'Exposition universelle*, l'accident fait vingt-sept victimes, dont neuf morts. Le mécanicien est mis en cause dans l'accident : « La déplorable habitude qu'ont les mécaniciens de charger outre mesure la soupape de sûreté, pour économiser le combustible, avait parfaitement pu déterminer cette explosion »². Étrangement, cet accident qui coûte la vie de neuf personnes laisse beaucoup moins de traces dans les archives dépouillées que celui du 10 juillet 1864. Seule une note incomplète et non datée, relative aux victimes a été trouvée³ (cf. **annexe 21**).

La navigation sur la Saône et le service des bateaux omnibus à vapeur présente ainsi une série de dangers liés aux contraintes naturelles de la rivière mais également aux risques qu'engendre l'utilisation de la vapeur⁴. L'explosion de la chaudière de la *Mouche n°9*, le 26 septembre 1866, illustre bien ces dangers. La machine à vapeur est un élément central du service des « mouches ». C'est bien l'association de la machine à vapeur et de la navigation qui permet à Lyon comme à Londres, la mise en place d'un service de transport en commun par bateau omnibus. Les perfectionnements apportés à la machine à vapeur et à la navigation à vapeur permettent de repousser un peu plus les contraintes de la rivière. Les innovations techniques permettent peu à peu de « domestiquer l'aléa »⁵ et de réduire progressivement les risques liés à la navigation.

1 Desprez, Adrien, « L'Exposition à vol d'oiseau », *L'illustrateur de l'Exposition universelle*, n°2 (15 avril 1867), pp. 6-7.

2 *Ibid*, p. 7.

3 A.M.L., 925 WP 225, Bateau à vapeur omnibus sur la Saône.

4 Fressoz, Jean-Baptiste, *L'Apocalypse joyeuse, une histoire du risque technologique*, Paris, Seuil, 2012.

5 Niger, David et Petitclerc, Martin (dir.), *Pour une histoire du risque*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

B) Aspects techniques de la navigation

L'étude du service des bateaux omnibus revêt nécessairement une étude des aspects techniques du service. Quelles sont les innovations apportées à la navigation ? Comment sont-elles mises en application par les « mouches » ? Le bon fonctionnement du service est lié au bon fonctionnement mécanique des omnibus.

1 L'invention de la navigation à vapeur

Depuis l'invention de la machine de Newcomen, première machine à vapeur atmosphérique (cf. **annexe 22**) au début du XVIIIe siècle et surtout depuis les travaux James Watt (cf. **annexe 23**) à la fin du siècle des Lumières, l'idée d'utiliser la vapeur comme moyen de propulsion des bateaux s'est rapidement développée. En 1753, l'Académie des sciences de Paris met au concours « la question des moyens de suppléer à l'action des vents pour la marche des vaisseaux »¹. Le mémoire du mathématicien Bernouilli, qui reçoit le prix proposé, est cependant pessimiste quant à l'utilisation de la machine de Newcomen, déjà largement utilisée dans les mines anglaises, pour la navigation. Il faut attendre la fin du siècle pour voir la première tentative sérieuse de navigation à vapeur. Le 15 juillet 1783, Claude-Dorothée Jouffroy d'Abbans remonte la Saône à plusieurs reprises, de la cathédrale Saint-Jean jusqu'à l'Île Barbe, en quinze minutes « devant dix miles spectateurs qui se pressaient sur les quais et sous des membres de l'Académie de Lyon. »². C'est une première mondiale. Après le succès de l'expérience, le Marquis Jouffroy d'Abbans réunit sans succès une compagnie financière pour organiser un service régulier de transport de voyageurs sur la Saône³. Une série d'obstacles, dont les événements de la fin du XVIIIe siècle, rendent encore difficile l'exploitation industrielle de cette expérience et la France tourne le dos, pour un temps, à la navigation à vapeur. L'embarcation utilisée à Lyon, le *Pyroscaphe* (cf. **annexe 24**), sert néanmoins de prototype aux bateaux construits ultérieurement.

1 Figuiet, Louis, *Les merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes, Tome 1*, Paris, Jouvet et Cie, 1869, p. 20.

2 Figuiet, Louis, *op. cit.*, p. 166.

3 Figuiet, Louis, *op. cit.*, p. 166.

Ce n'est qu'à partir des années 1820, que la France renoue avec la navigation à vapeur : « C'est de 1825 à 1830 que nos rivières et nos grands ports de mer ont commencé à recevoir presque tous, un service régulier de bateaux à vapeur pour le remorquage ou le transport des marchandises [...], les deux fleuves lyonnais commencèrent alors à recevoir un service régulier de bateaux à vapeur. L'industrie riveraine conserve aujourd'hui avec reconnaissance les noms de MM. Clément Reyre, Brettmayer et Bourdon, dont les persévérants efforts, ont créés les premiers services de bateaux à vapeur sur le Rhône et la Saône »¹. Dès le début du siècle, les idées fourmillent à Lyon. Entre 1825 et 1834, pas moins de vingt-cinq brevets relatifs à la navigation intérieure sont déposés². Bien que la terrible explosion du *Rhône* en 1827, crée une grande méfiance des constructeurs vis-à-vis des machines à hautes pressions (cf. **annexe 25**) et retarde les avancées technologiques³, la période 1830-1845 correspond aux « années triomphantes »⁴ de la navigation à vapeur.

Il faut dire qu'avant cette phase, la remonté de la Saône et du Rhône s'effectue encore par le halage (cf. **annexe 26**), technique lente qui a peu évolué depuis le début du siècle. L'axe de la vallée Rhône-Saône se voit alors concurrencé par un axe parallèle et plus rapide, permettant de relier Milan à Londres par la Suisse et l'Allemagne. La carte qui suit permet de visualiser cette nouvelle route commerciale. La traversée des Alpes est nettement améliorée par l'ouverture des routes du San Bernardino en 1821 et du Saint Gothard en 1830, qui permettent de relier plus facilement les communautés de Cômes et de Core à l'Est de l'actuelle Suisse. De là, les voituriers rejoignent Mayence par la haute vallée du Rhin⁵. Les compagnies allemandes et hollandaises qui se développent assurent alors un service régulier de Mayence jusqu'à Rotterdam. C'est que depuis l'expérience du *Zeeländer* sur le Rhin en 1824, la navigation à vapeur connaît un très grand succès sur ce fleuve⁶. Aloys Wilhelm Schreiber, dans son guide pour le voyageur du Rhin, nous informe du succès d'une de ces compagnies qui assure un service régulier de Mayence à Cologne : «Les actionnaires s'assemblent tous les ans une ou plusieurs fois, pour se faire donner les renseignements nécessaires sur l'état de cette entreprise qui dès son origine a eu des succès inattendus. Les bateaux à vapeur ne transportent pas seulement des voyageurs, mais aussi

1 *Ibid.* pp. 213-214.

2 Maison du fleuve Rhône, *Idées barges, l'expo qui vous transporte*, Lyon, EMCC, 2012, p. 69.

3 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op. cit.*, p. 98.

4 Rivet, Félix, *op. cit.*, p. 103.

5 *Ibid.*, p. 43.

6 *Ibid.*

des marchandises, des voitures, des chevaux »¹. Enfin, pour la dernière partie du trajet, les navires anglais traversent la mer du Nord depuis Rotterdam pour arriver à Londres.

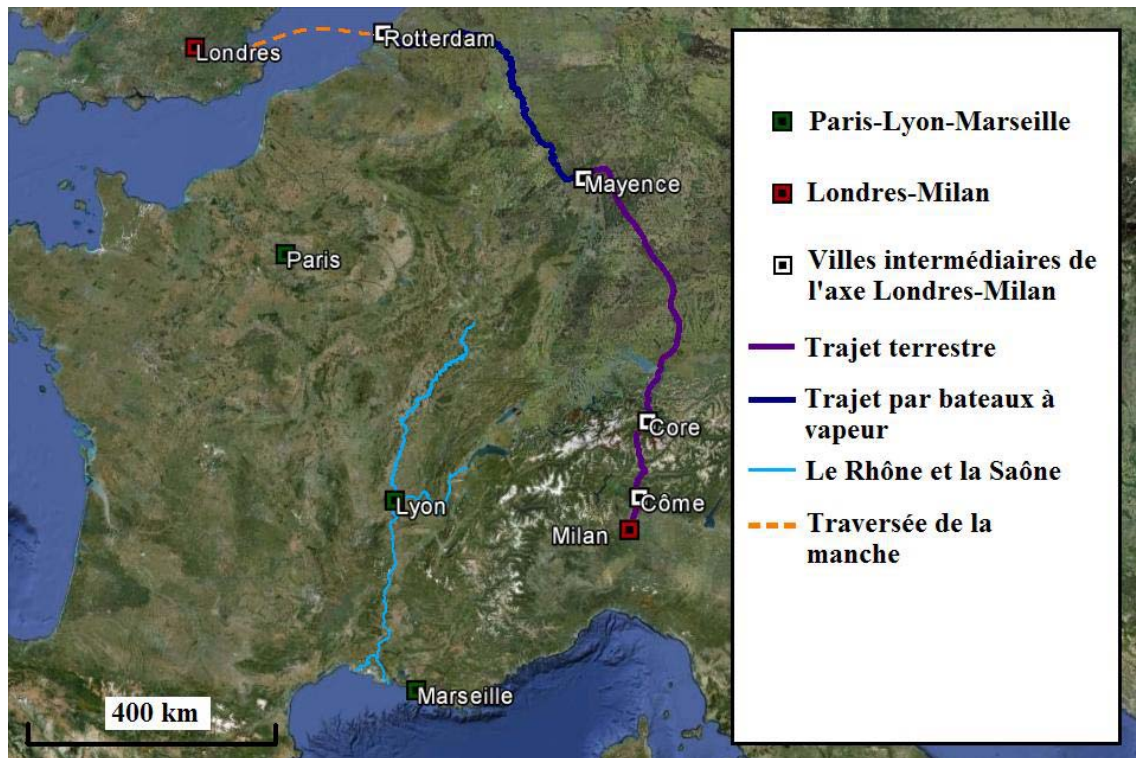


Illustration 34: L'axe de communication Milan-Londres au début du XIXe siècle

Face à cette concurrence, les milieux d'affaires de la vallée du Rhône comprennent l'urgence qu'il y a de palier les insuffisances du halage pour préserver le transit et ses avantages économiques. Le chemin de fer n'en est qu'à ces balbutiements et la solution des bateaux à vapeur, au regard des essais qui se font à l'étranger (cf. **annexe 27**), apparaît vite comme la plus efficace. La période de 1830 à 1845, pour les innovations techniques, apparaît ainsi comme « les années triomphantes »². Les progrès dans la science de la chaleur et des machines thermiques permettent d'améliorer les chaudières tandis que ceux réalisés dans la science du mouvement et des fluides permettent d'améliorer les éléments de propulsion³. Parmi ces moyens de propulsion, l'hélice utilisée par les bateaux omnibus de Lyon s'impose peu à peu dans la navigation au cours du XIXe siècle⁴.

1 Wilhelm Schreiber, Alojys, *Manuel des voyageurs sur le Rhin qui passent depuis ses sources jusqu'en Hollande*, Paris, Engelmann, 1830, p. 493.

2 Rivet, Félix, *op. cit.*, p. 103.

3 *Ibid*, p. 37

4 Augustin-Normand (Paul). « La genèse de l'hélice propulsive », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, 1964, Tome 17 n°3. pp. 275-279.

2 La supériorité du bateau à hélice

Les roues à aubes (cf. **annexe 28**) ont longtemps été le moyen de propulsion le plus efficace dans la navigation à vapeur. Le milieu du XIXe siècle est cependant le moment où l'hélice s'impose peu à peu¹. Plus adaptée à la navigation en mer que les roues à aubes, l'hélice s'impose dans un premier temps sur les navires maritimes. Les roues présentent une série d'inconvénients résumés par Louis Figuier dans ses *Merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes*². D'abord, leurs grandes tailles les exposent plus facilement aux « coups de mer », en temps de tempêtes, elles courent le risque de graves avaries. Puis l'immersion des roues n'est pas égale à cause du mouvement de la mer. Il est fréquent qu'une des roues soit émergée et que les efforts de propulsion sont ainsi inégalement répartis entre les deux roues. L'hélice répond davantage aux besoins de la navigation maritime. Lorsque les omnibus sont construits, ses avantages sont admis dans la navigation en mer mais pas encore dans la navigation fluviale. Félizat, constructeur des omnibus de la Saône se tourne pourtant vers l'hélice. Le résultat du concours lancé à Paris pour la concession d'un service de bateaux omnibus sur la Seine lui donne raison.

Lorsque la ville de Paris lance un concours pour délivrer la concession d'un service de transport par bateaux à vapeur, pour l'Exposition universelle de 1867, sept projets concurrents sont transmis à la commission de surveillance des bateaux à vapeur³. Le rôle de cette commission étant de délivrer les permis de navigation après visite des bateaux, les membres décident de soumettre les projets à des essais grandeur nature. Un « concours destiné à faire apprécier le mérite des divers systèmes proposés »⁴ est ainsi lancé. Trois candidats acceptent d'engager les frais pour participer à ces essais, dont Emile Plasson, administrateur de la compagnie des bateaux à vapeur omnibus de la Saône. Le bateau présenté par le sieur Chauliaux est vite écarté comme « impropre au service en vue duquel on l'avait construit »⁵ et le choix se fait entre l'omnibus à hélice de Plasson et le vapeur *Eleonor*, présenté par une compagnie anglaise. Les essais montrent que l'*Eleonor*, propulsé par des roues à aubes est beaucoup moins maniable que la *Mouche* de Plasson, utilisée à

1 Figuier, Louis, *Tome 5, op. cit.*, p. 112.

2 *Ibid.*

3 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 16.

4 A.M.L., 925 WP 225, Bateau à vapeur omnibus sur la Saône, lettre du préfet de la Seine au Sieur Chauliaux, 2 novembre 1865.

5 Roblin, Laurent, *op. cit.*, p. 16.

Lyon. « La supériorité de l'hélice éclate au grand jour : grande facilité pour virer, moindre encombrement, remous moins violents... »¹. L'hélice, par rapport aux roues à aubes, présente les avantages d'être protégée et à l'abri, de diminuer la largeur du bateau et donc de faciliter ses manœuvres et enfin d'occuper moins d'espace sur le bateau que les roues, ce qui laisse davantage de place pour les voyageurs. La figure qui suit présente le fonctionnement d'une hélice, telle qu'utilisée sur les omnibus à vapeur de la compagnie des « mouches »².

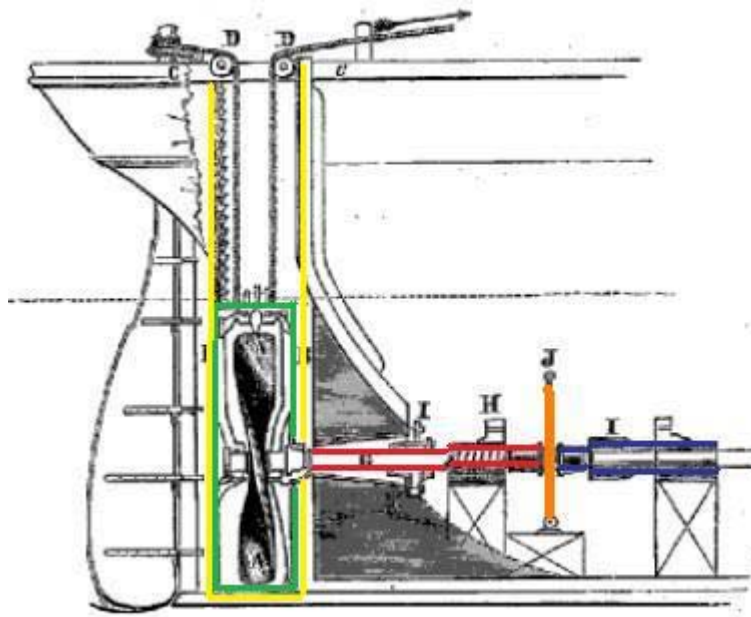


Illustration 35: Schéma d'une hélice utilisée par les omnibus à vapeur

Le schéma, permet de visualiser la protection de l'hélice, entourée d'une coque en fer en vert et installée dans un puits en jaune. La machine à vapeur agit indirectement sur un arbre coudé représenté en bleu, lui-même relié à un arbre de transmission en rouge qui donne le mouvement à l'hélice. Ces deux arbres sont reliés par un embrayeur en orange, destiné à mettre en rapport ou bien à écarter les deux arbres. Il permet ainsi de suspendre l'action de l'hélice sans avoir à arrêter la machine. La figure suivante est un extrait du rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur qui fait suite à l'accident du 25 février 1878, provoqué par la rupture de l'arbre de transmission³. L'extrait décrit le fonctionnement de l'hélice du bateau *Mouche n°4*, confirmant le schéma précédent.

1 *Ibid.*

2 Figuiet, Louis, *op. cit.*, p. 246.

3 A.M.L., 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 27 février 1878.

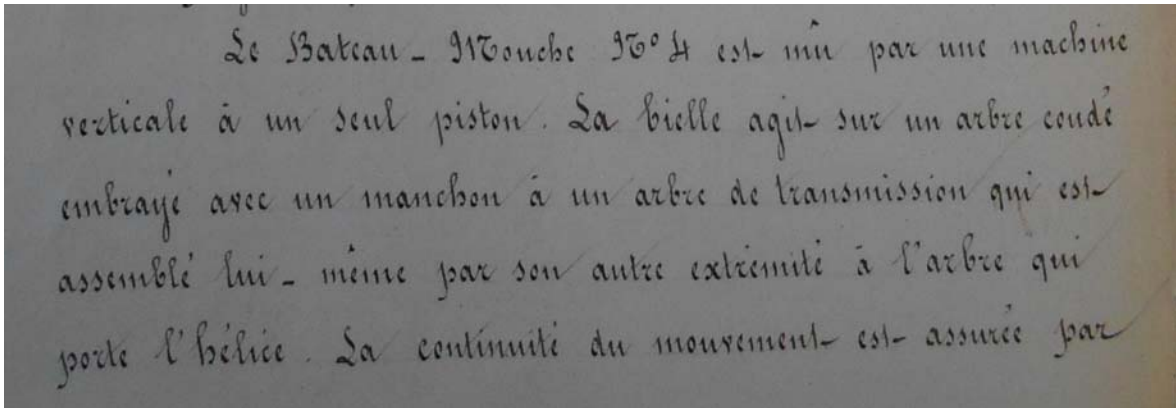


Illustration 36: Extrait du rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 27 février 1878.

Le service de transport en commun de la compagnie des omnibus à vapeur est le fruit d'un long processus d'invention et d'innovation. De la machine de Newcomen à la construction de la *Mouche n°1*, les progrès réalisés en matière de thermodynamique¹, d'hydrodynamique² et les innovations effectuées sur les moyens de propulsion des bateaux rendent possible la mise en place d'un service régulier de transport en commun par bateaux omnibus. Les innovations techniques et les progrès de la science permettent aux Lyonnais d'appréhender différemment la rivière en s'affranchissant davantage de ses contraintes. Toutefois, la Saône continue d'imposer un certain rythme au service en conditionnant des périodes plus propices que d'autres au va-et-vient des « mouches ».

L'étude de la Saône au sens large d'espace fluvial permet ainsi de dégager plusieurs tendances. D'abord on observe un changement dans les pratiques de cet espace. Un certain mouvement est introduit sur la rivière et la compagnie des « mouches » participe à ce phénomène. Au même titre que sur la Seine à Paris, le transport par bateau omnibus « introduit un rapport au fleuve différent »³. La notion de plaisir est à prendre en compte dans l'explication du succès de ces « mouches » à vapeur. Les pratiques de l'espace fluvial se rattachent davantage à la flânerie et aux loisirs. Afin de relever le défi d'un tel service et de faire face aux dangers de la navigation, la compagnie des omnibus est en mesure de mettre au point des bateaux particulièrement efficaces dans le transport en commun intra-urbain.

1 Science de la chaleur et des machines thermiques.

2 Science du mouvement et des fluides.

3 Backouche, Isabelle, *op. cit.*, p. 17.

L'invention de la machine à vapeur et son application à la navigation intérieure est en mesure de transformer le rapport des Lyonnais à la Saône. C'est donc par le double processus d'aménagement de la rivière et d'innovations techniques de la vapeur que le service des bateaux omnibus est possible. L'ingénieur en chef dans un rapport au conseil municipal souligne ce fait lorsqu'il évoque la création de la Compagnie lyonnaise d'omnibus par voie terrestre en 1855. « On ne songeait pas alors à établir des services d'omnibus par eau sur le Rhône et la Saône. Le cours de ces deux rivières n'avait pas encore été amélioré, et tout service analogue à celui qui est fait aujourd'hui par les Mouches y eut été impossible. »¹.

L'administration de l'espace est une autre facette qu'il faut prendre en compte l'étude géohistorique du transport fluvial et intra-urbain de passagers. Le contrôle des cours d'eau est en effet l'objet de luttes entre les différents acteurs de la gouvernance urbaine. L'étude du service des omnibus à vapeur met en évidence les conflits d'intérêts qui s'exercent pour le contrôle de l'espace fluvial d'une part et pour le contrôle du service de transport, d'autre part.

1 A.M.L. 925 WP 225, Bateaux à vapeur omnibus sur la Saône, rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

Troisième partie : transport public et gouvernance urbaine

Le concept de « gouvernance », utilisé par les économistes à la fin des années 1930, a d'abord été appliqué au monde de l'entreprise¹. La « gouvernance d'entreprise » se définit comme une méthode de gestion non hiérarchique, associant davantage les salariés à la direction de l'entreprise. Dans une acception plus large, la gouvernance désigne la façon dont les individus et les institutions gèrent leurs affaires communes. La notion de « gouvernance urbaine », prise comme « le processus de transformation et de recomposition des modes d'action publique mettant en jeu la construction de mécanismes de régulation des acteurs au sein de sociétés locales »², est surtout utilisée par les sciences politiques³. En France, le processus de décentralisation des années 1980, avec le « retrait relatif des pouvoirs centraux et des formes traditionnelles de gouvernement » et « la montée en puissance des collectivités territoriales et de leur instrument »⁴, favorise l'utilisation de ce concept par les observateurs de la ville contemporaine.

Dans le champ de l'histoire urbaine, l'utilisation de cette notion comme catégorie analytique, c'est-à-dire comme « outil capable d'analyser des périodes distinctes »⁵, est relativement récente. Dans l'appel à contribution du colloque sur « La ville européenne et ses pouvoirs » organisé à Lyon en décembre 2002, Olivier Zeller souligne cette nouveauté : « Un tel concept est aujourd'hui d'usage courant chez les spécialistes de l'urbain pourvu

1 Coase, Ronald, « The nature of the Firm », *Economica*, Vol. 4, n° 16, 1937, pp. 386-405.

2 Jacquier, Claude, « La gouvernance urbaine : entre complications et complexités, comment s'orienter ? », Communication présentée lors du colloque « Vers une Nouvelle Gouvernance des Territoires » organisé le 15 septembre 2008 à Reims.

3 Lefevre, Christian, « Gouvernements métropolitains et gouvernance dans les pays occidentaux », *Politiques et management public*, vol. 16 n° 1, 1998, pp. 35-59. Le Galès, Patrick, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, 45e année, n°1, 1995, pp. 57-95. Bagnasco, Arnaldo, Le Galès, Patrick, « Les villes européennes comme société et comme acteur », *Villes en Europe*, Paris, La Découverte, 1997, pp. 808-810. Chevallier, Jacques, « La gouvernance, un nouveau paradigme étatique ? », *Revue française d'administration publique*, 2003/1 n°105-106, p. 203-217. Leloup, Fabienne *et al.*, « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie, économie, société*, 2005/4, vol. 7, p. 321-332.

4 Jacquier, Claude, *Ibid.*

5 Rollin, Jérôme, Texte de discussion de Boris de Rogalski Landrot après l'intervention de Renaud Payre, « Un ordre politique urbain » le 6 octobre 2011 à l'ENS de Lyon. <http://ssu.hypotheses.org/239>

qu'ils soient politistes, économistes ou sociologues. Il a ainsi donné lieu à des recherches spécifiques sur la ville très contemporaine. Toutefois, il n'est utilisé qu'incidemment chez les historiens »¹. La définition de la « gouvernance urbaine » donnée par l'auteur englobe « l'ensemble des pouvoirs susceptibles de participer aux décisions engageant la ville dans tous les domaines, qu'il s'agisse de choix politiques, urbanistiques, sociaux ou économiques »². L'étude du transport de voyageurs par bateaux à vapeur omnibus à Lyon, dans une perspective géo-historique, induit une étude de la gouvernance urbaine d'un service public sur un espace urbain. La définition d'Oliver Zeller, permet de rendre compte des nouveaux modes de régulation urbaine qui se développent à la fin du XIXe siècle. L'exercice du pouvoir urbain est moins unilatéral et l'État n'apparaît plus comme le seul maître à bord. De la fin du Second Empire au début de la Première Guerre mondiale, les pouvoirs urbains se transforment. Le changement de régime s'accompagne d'une certaine décentralisation. La mairie centrale est rétablie et l'État délègue davantage de pouvoir aux localités. De plus, la croissance urbaine entraîne la mise en place de politiques publiques nécessitant davantage de techniciens et d'experts.

Ces nouveaux acteurs jouent un rôle important dans la mise en place d'un service de transport tel que celui entrepris par Chaize et Plasson. Le contrôle du service public des « mouches » et de l'espace sur lequel il s'exerce devient un enjeu pour les acteurs des transformations urbaines. Acteurs qui sont par ailleurs de plus en plus diversifiés. Les rapports entre ces derniers se recomposent de façon horizontale, à l'échelle locale et de façon verticales à l'échelle nationale. « Le terme de gouvernance urbaine suppose une plus grande diversité dans la manière d'organiser les services, une plus grande flexibilité, une variété des acteurs, voire une transformation des formes que peut prendre la démocratie locale, la prise en compte du citoyen et du consommateur »³. L'historien est alors tenté de s'interroger sur les moyens mis en œuvre par les différents acteurs pour le contrôle du service public, sur les conflits générés par l'interaction de ces derniers et enfin sur la place du public dans ces rapports de force.

1 Olivier Zeller, Bruno Dumons et Olivier Faron , « La ville européenne et ses pouvoirs (Moyen Âge-XXe siècle). Colloque de Lyon, décembre 2002. Appel à communication », *Cahiers d'histoire*, n° 46-2, p. 1.

2 *Ibid.*

3 Le Galès, Patrick, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », p. 60.

1. La gestion d'un espace urbain singulier

La compagnie des « mouches » est intimement liée à la Saône et le contrôle du service est en partie lié au contrôle de l'espace fluvial. En effet, la taxation de l'entreprise pour les droits de stationnement et d'amarrage dépend directement de l'institution administrant la rivière. L'administration de l'espace fluvial est double et partagée entre l'État et la municipalité. Néanmoins, les poids de l'une ou de l'autre institution évoluent au cours du XIXe siècle. Dans le jeu des politiques locales, la municipalité a un rôle plus important et ses services se spécialisent. Les techniciens et les experts jouent alors un rôle croissant dans la régulation urbaine. Ses transformations recomposent le jeu du pouvoir urbain et la perception de l'espace fluvial diffère selon la qualité des acteurs, qu'ils soient politiques, économiques ou techniciens.

A) La place de la municipalité dans la gestion de l'espace fluvial

La vie politique lyonnaise est directement liée à la vie politique nationale : « jusqu'en 1848, elle ne concerne qu'une minorité de notables[...]. Après 1848, Lyon comme le reste de la France, fait l'apprentissage du suffrage universel »¹. L'administration des villes repose néanmoins sur un système politique associant pleinement l'État aux décisions locales. Lors de l'annexion des communes de la Guillotière, de la Croix-Rousse et de Vaise par le décret du 24 mars 1852, les cinq premiers arrondissements sont créés à la tête desquels les maires sont nommés et n'exercent que des tâches administratives et subalternes². La mairie centrale est supprimée. Le décret supprime également les conseillers municipaux qui sont remplacés par une commission dont les membres sont nommés par le Président de la République, qui devient l'Empereur en décembre 1852 lors

1 Cayez, Pierre (*dir.*), *op.cit.*, p. 710.

2 *Ibid.*, p. 726.

de la promulgation du Second Empire.

La loi du 5 mai 1855 rend le décret définitif. La commission, qui retrouve le nom de conseil municipal, est composée de trente-six membres nommés par l'Empereur pour cinq ans. Les conseillers municipaux ne se réunissent que sur convocation du préfet et ne délibèrent que sur les questions soumises par ce dernier. L'administration de la ville est l'affaire du préfet, véritable dirigeant du gouvernement urbain. « Pendant dix-huit ans, Lyon resta administrée par un fonctionnaire, le préfet, dont les actes n'étaient contrôlés que par les commissaires qu'il désignait lui-même au choix de l'empereur pour cinq ans. Lyon ne recouvra ses franchises municipales qu'à la chute de l'Empire. »¹. La carrière de Claude-Marius Vaïsse à la tête de la préfecture du Rhône illustre bien ce phénomène. Jusqu'à sa mort en 1864, il est l'homme fort de Lyon. Sa personnalité et ses pouvoirs sur le gouvernement urbain lui permettent de transformer l'aspect de la ville et d'y laisser une empreinte durable.

J'utilise ici la notion de « gouvernement » et non de « gouvernance » puisqu'elle rend compte d'une administration unilatérale et davantage associée à l'État² que l'**annexe 29** permet de visualiser. La fin du XIXe siècle se caractérise par le déclin du principe traditionnel de souveraineté étatique, élément important du concept de « gouvernance »³. Le passage du Second Empire à la Troisième République, s'accompagne d'un recul de l'État dans les villes que se républicanisent⁴. Ce recul est toutefois relatif puisque l'État continue de jouer un rôle important dans la régulation urbaine. L'encadrement urbain se complexifie plus qu'il ne se municipalise.

1 L'émancipation du pouvoir municipal et républicain

« En 1870, la vie politique recommença. L'opposition put se manifester, non pas librement, sans doute, mais dans la mesure où les agents du pouvoir jugeaient utile de le tolérer. Ses chefs se regroupaient autour du député Hénon et se réunissaient souvent chez

1 Association Française pour l'avancement des sciences, *Lyon et la région lyonnaise en 1906*, Lyon, édité par Rey, 1906, T. 1, p. 87.

2 Le Galès, Patrick, *op. cit.*, p. 58.

3 Chevallier, Jacques, *op. cit.*, p.208.

4 Dumons, Bruno et Pollet, Gilles, « De l'administration des villes au gouvernement des «hommes de la Ville» sous la IIIe République », *Genèses*, 28, 1997, pp. 52-75.

lui. Ils étaient d'accord pour détester l'Empire mais deux tendances les divisaient. Les uns étaient modérés, les autres radicaux. »¹. Le 7 mai 1871, le conseil municipal est renouvelé pour un temps autour de la personne de Jean-Louis Henon puis de Claude-Désiré Barodet. En 1873, le gouvernement de l'Ordre moral supprime à nouveau le conseil. La loi du 4 avril 1873, accorde au préfet du Rhône « les fonctions exercées à Paris par le préfet de la Seine et le préfet de police. »². Le gouvernement place ainsi le préfet Ducros, garant de l'Ordre moral, à la tête du département du Rhône. Jusqu'à la loi du 5 avril 1881 rétablissant la mairie centrale, la fonction de maire de la ville de Lyon est assumée par le préfet, agent de l'État. Il faut attendre les années 1880 pour voir Lyon se doter d'institutions municipales démocratiques et les compétences étatiques transférées vers les responsables locaux élus³.

La charte du 5 avril 1884 vise à refondre les nombreuses dispositions relatives à l'autonomie des communes, adoptées depuis la Révolution⁴. La loi est d'une grande importance pour les républicains, à tel point qu'Albert Faivre entreprend de résumer le texte pour le rendre plus accessible (**cf. annexe 30**). Dans une relative modération, le texte de loi pose le point de départ de l'affirmation des municipalités face au pouvoir central. Le conseil municipal peut désormais régler les affaires de la commune et ses séances deviennent libres et publiques. Les délibérations restent toutefois soumises à l'approbation de l'administration supérieure et le budget est voté par l'État. Le maire a tout pouvoir sur la gestion, l'organisation et le recrutement du personnel municipal, mais reste soumis à l'autorité du préfet. Ses arrêtés sont transmis au préfet qui est libre de les annuler ou de les suspendre⁵. Pourtant « le processus décentralisateur[...] est en marche »⁶ et à partir des années 1880, la république s'installe durablement. La hausse spectaculaire du nombre de tirages des journaux républicains témoigne de ce processus⁷. Les célébrations de la fête nationale également : « Le 14 juillet fournit l'occasion d'affirmer puis de confirmer l'adhésion de la ville au régime républicain. »⁸. Chaque année le conseil municipal nomme une commission spéciale chargée d'organiser les festivités dont les joutes fluviales décrites

1 Association Française pour l'avancement des sciences, *op. cit.*, p. 88.

2 Cayez, Pierre, *op. cit.*, p. 733.

3 Burdeau, François, *Histoire de l'administration française. Du XVIIIe au XXe siècle*, Paris, Montchrestien, 1989, p. 188.

4 Fougère, Louis, Machelon, Jean-Pierre et Monnier François, *Les communes et le pouvoir : histoire politique des communes françaises de 1789 à nos jours*, Paris, Presses universitaires de France, 2002.

5 Burdeau, François, *op. cit.*, pp. 198-199.

6 Dumons, Bruno, Pollet, Gilles et Saunier, Pierre-Yves, *Les élites municipales sous la Troisième République. Des villes du Sud-Est de la France*, Paris, CNRS, 1997, p. 11.

7 Chupin, Ivan, *Histoire politique et économique des médias en France*, Paris, La découverte, 2009, p. 35.

8 Cayez, Pierre, *op. cit.*, p. 785.

plus haut, font largement partie¹.

La mairie centrale est rétablie en 1881, lorsque Antoine Gailleton est élu maire de Lyon. Avec l'élection de Gailleton, débute le processus de « leadership urbain »². Jusqu'à la suppression du service des mouches en 1913 et même jusqu'à la fin de la Troisième République, seulement trois maires se succèdent à la tête de la municipalité : Antoine Gailleton (1881-1900), Victor Augagneur (1900-1905) et Edouard Herriot (1905-1940)³. Ces trois hommes imposent leur autorité sur le conseil municipal « où les personnalités de premier plan sont rares »⁴ et renforcent la figure du maire dans les politiques locales. À partir des années 1880, « le maire joue un rôle essentiel en ce que sa notabilité, voire son leadership, peuvent constituer une variable influant directement sur la complémentarité Ville-État et sur la configuration du gouvernement municipal »⁵. Le poids de la municipalité et du maire est plus important dans les politiques locales. Le premier magistrat de la cité a un plus grand contrôle sur l'espace urbain, néanmoins le domaine public fluvial reste chasse gardée de l'État. L'espace fluvial urbain est ainsi administré à double échelle, par la municipalité parce qu'il fait partie de l'espace urbain et par l'État parce qu'il est intégré au domaine fluvial.

2 Un encadrement à plusieurs échelles

L'espace fluvial urbain est un ensemble d'éléments dont l'administration diffère à mesure que l'on change d'échelle d'analyse. Autours du quai, du pont, du port, de la rivière se nouent une pluralité d'intérêts que reflète la pluralité de compétences liées à l'espace fluvial⁶. Progressivement intégrée au domaine public national, la rivière est soumise à l'administration centrale. La domestication du fleuve et l'aménagement de l'espace fluvial comme voie de circulation, évoqués plus haut « est indissociable de l'affirmation que la

1 *Ibid.*

2 Genieys, William, Smith, Andy, Baraize, François, Faure, Alain et Négrier Emmanuel. « Le pouvoir local en débats. Pour une sociologie du rapport entre leadership et territoire », *Pôle Sud*, N°13 – 2000, pp. 103-119.

3 Lépine, Bruno, *Empreintes de maires*, Lyon, EMCC, 2012, pp. 64-73.

4 Cayez, Pierre, *op. cit.*, p. 788.

5 Suteau, Pierre-Yves, « Du lycée Ampère au lycée du Parc : la longue marche des maires de Lyon. Gouvernement municipal et leadership urbain dans le projet de dédoublement du lycée de Lyon (1873-1914) », Université Lyon 2, Institut d'études politiques, 129 p, Mémoire de Maîtrise, Sciences politiques, Lyon, 2010, p. 10.

6 Backouche, Isabelle, « Conclusion », *Hypothèses*, 1997/1 p. 119.

rivière dépend du domaine public. »¹. Sous l'Ancien Régime débute une lente conquête de l'espace fluvial par l'État. La monarchie ne cesse de lutter contre les péages fluviaux installés par des seigneurs qui avaient usurpés ce droit régalien². « L'État s'est constamment employé à restreindre la propriété privée de l'eau courante. Dans le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, l'article premier rappelle ce principe de domanialité publique des cours d'eau, qui s'est précisé sous l'Ancien Régime. »³. Le processus d'intégration des cours d'eau à l'espace public s'est accéléré avec le passage de l'espace féodal à l'espace national, si bien qu'au XIXe siècle, la rivière est chasse gardée de l'État. L'administration centrale réaffirme ainsi son monopole en matière de taxation du domaine public. Au sein de la ville, l'espace fluvial est soumis au double contrôle de la municipalité et de l'État. Cet encadrement à double niveau est source de conflit entre les intérêts locaux et nationaux.

Le paragraphe 7 de l'article 31 de la loi du 18 juillet 1837 reconnaît que « le produit des permis de stationnement et des locations sur la voie publique, sur les parcs, rivières et autres lieux publics appartient aux recettes ordinaires municipales »⁴. La compagnie des « mouches » paye ainsi un droit de voirie, sous la forme d'une redevance annuelle, pour la location des emplacements de son matériel. Le traité passé entre la ville de Lyon et la compagnie le 21 janvier 1866 fixe à 70 777 francs le montant de cette redevance⁵. En 1868, la compagnie refuse de payer un montant qu'elle juge trop élevé. Commence alors une longue période de litige entre la compagnie et la ville. L'intervention de l'État dans le différend met en lumière les rapports conflictuels entre les intérêts locaux et nationaux.

Dans le rapport au comité des intérêts publics, crée pour arbitrer le contentieux, Messieurs Jouve et Henry, délégués pour l'affaire, rappellent que la rivière est partie du domaine public. Elle appartient ainsi à l'État et non à la ville. Elle revêt alors un caractère inaliénable⁶. La concession d'un service de bateaux à vapeur omnibus doit ainsi être fait par l'État et non par l'autorité municipale. La délibération prise par le conseil municipal, adoptant un projet de concession, peut donc être attaquée et annulée par l'administration supérieure. Le conflit prend la forme d'une lutte d'intérêts entre d'un côté une perception

1 Conchon, Anne, « Introduction », *Hypothèses*, 1997/1 p. 74.

2 Conchon, Anne « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe-XVIIIe siècles) », *Hypothèses* 1/1997, p. 83.

3 *Ibid.*, p. 88.

4 A.M.L., 1C 502914, rapport au comité des intérêts publics, 17 novembre 1874.

5 A.M.L., 925 WP 225, Traité entre la ville et la compagnie, 18 janvier 1866.

6 A.M.L., 1C 502914, rapport au comité des intérêts publics, 17 novembre 1874.

locale et de l'autre, une perception nationale de la rivière. Le préfet, qui assume alors la fonction de maire, se range du côté de la municipalité. Dans une lettre au ministre des travaux publics du 29 décembre 1873, il reconnaît que pour mettre en location les emplacements des pontons, rampes, échelles d'accès et échoppes destinés à l'usage des voyageurs, « l'approbation de l'autorité supérieure est nécessaire quand il s'agit d'un tarif applicable à l'usage public des quais en général, parce que les intérêts qui se rattachent à la liberté du commerce et de la navigation peuvent en être affectés, mais que dans l'espèce, les intérêts généraux de la navigation ne sont pas en jeu ; que la location projetée, laissant libre l'accès des quais de la Saône sur tous les autres points, n'a évidemment qu'un caractère municipal, et que, dans ces circonstances, le préfet paraît compétent pour statuer, par l'application du décret du 25 mars 1852 sur la décentralisation ».

Dans un rapport du 5 mars 1874, l'ingénieur ordinaire invité à donner son avis sur les questions soulevées par le conflit, défait les arguments du préfet. « Aucune disposition légale n'autorise les villes à imposer elles-mêmes des redevances sur le domaine de la grande voirie et[...] la circulaire du 3 août 1867 accompagnant l'envoi aux préfets de la loi du 24 juillet 1867 écarte absolument l'interprétation donnée par M. le préfet [de la loi du 25 mars 1852] »¹. Dans une lettre au préfet du 5 avril 1874, le ministre des travaux publics rétorque que la taxation des bateaux, à la différence de celle des pontons, revient à l'État et non à la municipalité. En effet, les pontons sont en situation de stationnement alors que les bateaux eux sont en situation d'amarrage. Puisqu'ils ne font qu'un usage régulier de la voie publique, l'usage est soumis à la taxation de l'État, donc libre et soumis seulement à « l'observation des règlements de police ». Seuls les pontons peuvent être taxés en vertu des lois du 11 frimaire an VII, du 18 juillet 1837 et du 24 juillet 1867 qui définissent le budget municipal ordinaire, dont les droits de stationnement font partie². Je reviendrai plus loin sur les détails de ce conflit.

Soucieux de préserver son exclusivité sur le domaine public, l'État intervient dans le conflit qui oppose la compagnie des bateaux omnibus à la ville de Lyon. Dans l'administration de l'espace fluvial urbain, les politiques locales dépendent des politiques nationales. La régulation urbaine de l'espace fluvial passe certes par une municipalité dont le poids devient plus important mais aussi par l'État.

1 A.M.L., 1C 502914, Rapport de l'ingénieur ordinaire, 5 mars 1874.

2 A.M.L., 1C 502914, Lettre du ministre des Travaux publics, 5 avril 1874.

B) Le poids des autres acteurs dans les politiques locales

La gouvernance urbaine de la rivière n'est pas unilatérale. La croissance démographique urbaine entraîne les municipalités à spécialiser leurs services. La politique publique urbaine est davantage l'affaire de spécialistes et de techniciens parmi lesquels les ingénieurs ont une place de premier ordre. Jean-Claude Thoenig définit la politique publique comme un « programme d'action propre à une ou plusieurs autorités publiques ou gouvernementales ». Le concept désigne ainsi « les interventions d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale sur un domaine spécifique de la société ou du territoire »¹. Les politiques publiques sont des outils développés par les pouvoirs publics pour atteindre des objectifs dans un domaine particulier de la société. Elles englobent un ensemble de domaines mais dans notre cas, ce sont les politiques publiques du transport et de la ville qui nous intéressent. Le nombre des acteurs ayant une influence ou un impact sur le développement de ces programmes d'action est en augmentation.

1 Le rôle de l'expert

Selon Olivier Domenach, « la capacité d'expertise correspond concrètement à un savoir faire professionnel alliant une compréhension socio-économique du fonctionnement du système à des compétences techniques, juridiques et financières. Sa présence manifeste l'interaction du technique et du politique[...]. C'est une condition *sine qua non* pour les autorités organisatrices si elles veulent disposer de la faculté d'étudier, d'exercer le pouvoir de décider et d'avoir les moyens d'exécuter et de gérer »². La Troisième République se caractérise par un accroissement des interactions entre le technique et le politique. L'exercice du pouvoir fait davantage appel à des techniciens.

1 Thoenig, Jean-Claude, « L'analyse des politiques publiques », in Grawitz, Madelaine et Leca, Jean, *Traité de science politique, tome 4*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

2 Domenach, Olivier, « Les autorités organisatrices des transports collectifs et l'exercice de la capacité d'expertise », T.E.C., 1986, n°78, p. 29.

Il convient dans un premier temps de souligner le processus de « croissance administrative » qui a lieu à Lyon sous la Troisième République. Ce phénomène se caractérise par une hausse du nombre d'employés municipaux et une hausse du budget municipal¹. De 1900 à 1910, le personnel municipal passe de 2 748 à 3 086 employés². La figure ci-dessous établie à partir des chiffres donnés par Bruno Dumons, Gille Pollet et Pierre-Yves Saunier³ montre la hausse du budget municipal entre 1880 et 1911. Le processus est la conséquence d'une spécialisation des bureaux de la mairie et de la multiplication des services spéciaux qui répond à une rationalisation du travail administratif et à l'extension de la sphère de compétence municipale⁴. Ce mouvement augmente le poids joué par les experts dans la régulation urbaine.

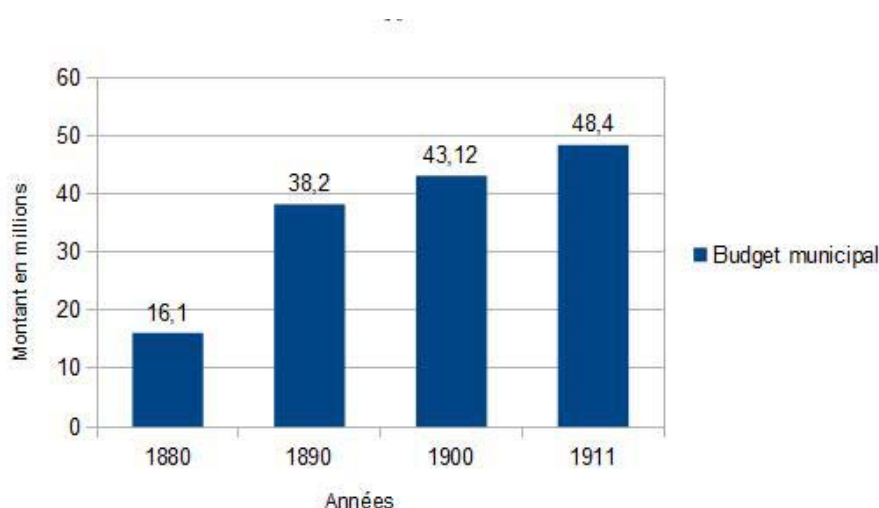


Illustration 37: Budget municipal de Lyon entre 1880 et 1911

Sous la Troisième République, la différenciation et la professionnalisation des tâches administratives s'intensifient. L'organigramme de l'**annexe 31** permet de visualiser l'organisation de l'administration locale en 1875⁵. En 1883, quatre ans plus tard, la mairie centrale devenue autonome regroupe quatre bureaux supplémentaires. Dans ce contexte de spécialisation des tâches administratives, l'expert joue un rôle croissant.

1 Dumons, Bruno, Pollet, Gilles et Saunier, Pierre-Yves, *op. cit.*, p. 38-44.

2 *Ibid.*, p. 41.

3 *Ibid.*, p. 43.

4 *Ibid.*, p. 45.

5 Dumons, Bruno, Pollet, Gilles, « Fonctionnaires » municipaux et employés de la ville de Lyon (1870-1914) : légitimité d'un modèle administratif décentralisé », *Revue Historique*, 1992/1 n° 581., p. 108.

La Troisième République se caractérise par « la conquête du pouvoir d'expertise »⁶ au sein de la municipalité lyonnaise. Bruno Dumons, Gilles Pollet et Pierre-Yves Saunier observent surtout ce phénomène pour le secteur de la santé publique et de l'hygiène⁷, néanmoins, ce mouvement a un corollaire dans les autres services et gagne ainsi les travaux publics et la navigation. Les experts « détenteurs de la connaissance qui fonde et permet d'évaluer l'action[...] sont devenus au fil des mutations idéologiques, les révélateurs de l'émergence des pouvoirs locaux »⁸.

L'avènement de la République s'accompagne de la disparition des notables en politique⁴. L'élite naturelle, élargie par rapport à l'Ancien Régime, se renouvelle avec la défaite de Sedan. En effet, le choc de 1870, révélant les limites du système de transport français, suppose la reconstruction et la modernisation des infrastructures. L'intervention technique est requise. Dans son étude sur les ingénieurs, Bruno Marnot montre comment ce groupe socio-professionnel s'impose peu à peu dans la vie politique française. Avec les grands travaux lancés sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire, les ingénieurs acquièrent une plus grande importance⁵. Leur plus grande participation aux décisions politiques leur donne un plus grand poids. Ils se sont ainsi « progressivement rapprochés des instances dirigeantes et du pouvoir central »⁶. Après la fin du Second Empire, une plus grande part d'ingénieurs est présente à l'Assemblée Nationale⁷.

À partir des années 1890, Bruno Marnot observe une certaine poussée des ingénieurs civils au détriment des ingénieurs d'État. Les ingénieurs d'État sont issus de l'école des Ponts et Chaussées créée en 1747⁸. Dès le début du XVIIIe siècle, la Monarchie cherche à se doter d'un réseau routier performant⁹ et l'école est une réponse à ce besoin. Au XIXe siècle, le corps des Ponts et Chaussées est constitué de polytechniciens. Dans la période 1871-1889, ils sont prédominant grâce notamment à la mise en place d'une ambitieuse politique des réseaux autour du plan Freycinet. »¹⁰. Puis à partir de 1889 et

6 Dumons, Bruno, Pollet, Gilles et Saunier, Pierre-Yves, *op. cit.*, p. 47.

7 *Ibid.*

8 Montès, Christian, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, pp. 31-32.

4 Halévy, Daniel, *La fin des notables*, Paris, Grasset, 1930.

5 Marnot, Bruno, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République*, Paris, CNRS, 2000, p. 20.

6 *Ibid.*

7 *Ibid.*, p. 35.

8 Elle ne prend le nom d'école des Ponts et Chaussées qu'en 1760.

9 Arbellot, Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle », *Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 3, 1973. pp. 765-791.

10 Brunot, André et Coquand, Roland, *Le Corps des Ponts et Chaussées*, Paris, Centre national de la recherche scientifique, 1982, p. 307.

jusqu'à la suppression du service des bateaux à vapeur omnibus en 1913, on observe une poussée des ingénieurs civils. En effet, les certitudes industrielles des deux premières décennies ont vacillé et la politique des réseaux n'a plus la priorité au moment où s'affirme l'électricité et la remise en cause du libre échange¹.

L'influence des ingénieurs, fondamentalement républicains², à l'échelle nationale s'observe aussi à l'échelle locale. À Lyon, leur poids dans les politiques publiques s'illustre dans les affaires de la navigation et du fonctionnement du service des bateaux omnibus. Dans les grands débats soulevés par la perception des droits d'attaches et de stationnements, les ingénieurs sont constamment invités à donner leurs avis sur les questions soulevées « et notamment sur un droit d'attache qui serait perçu par la Ville indépendamment du prix de location des emplacements occupés par les pontons et leurs accessoires. »³. Lors de la rédaction du cahier des charges précisant le fonctionnement du service, c'est bien l'ingénieur qui définit le nombre et l'emplacement des pontons utilisés par la compagnie. Ce sont également les ingénieurs qui valident les dispositions arrêtées par la compagnie pour la réglementation du service (**cf. annexe 32**).

2 Les acteurs économiques

Dans la gestion de l'espace fluvial, la municipalité devient un acteur bien plus important certes mais parmi d'autres⁴. Dans le contexte de républicanisation des années 1870-1880, les acteurs économiques sont également en mesure d'imposer davantage leurs décisions. Dans le bras de fer qui oppose la municipalité à la compagnie des « mouches », pour le paiement des droits d'attaches et de stationnement, les administrateurs tiennent tête au conseil municipal pour finalement imposer leur décision de ne pas payer la redevance demandée.

Le 12 avril 1870, la compagnie des « mouches » se réclamant de l'article 6 de la convention du 21 octobre 1868 (cf. p 121), refuse de payer la redevance municipale. L'ingénieur en chef de la voirie municipale suggère au préfet dans son rapport du 9 juin

1 *Ibid.*

2 *Ibid.*, p.37.

3 A.M.L., 1 C 700546, Lettre du ministère des travaux publics au préfet du Rhône, 6 aout 1874.

4 Le Galès, Patrick, *op. cit.*, p. 60.

1873¹, de mettre en adjudication « la location des pontons et des emplacements nécessaires à l'établissement d'un service semblable » à partir du 1er avril 1874. Le conseil municipal approuve cette mesure et prononce la mise en adjudication quelques jours plus tard². L'administrateur de la compagnie proteste en vain dans une lettre du 18 juillet 1873, dans laquelle il montre que les conditions proposées à la compagnie sont ruineuses³. Dans sa délibération du 9 août 1873, le conseil municipal refuse de « surseoir à l'exécution des actes qui doivent faire rentrer la ville en possession de ses droits »⁴ et décide que l'adjudication aura lieu le 15 novembre 1873. Le préfet qui est encore l'homme fort de l'administration urbaine demande cependant à la commission municipale, de surseoir à l'adjudication. Il accorde un sursis à la compagnie des bateaux à vapeur omnibus et renvoie le projet au comité des intérêts publics, chargé de donner son avis et de proposer une délibération⁵. Entre temps, Bonne qui a remplacé Chaize au poste d'administrateur écrit une lettre au président de la commission municipale dans laquelle il dénonce le principe de la redevance en se basant sur le service de Paris qui n'est frappé d'aucune redevance municipale. Il dénonce l'illégalité de la taxe municipale qui s'exerce sur le domaine public et libre de la rivière, mais afin de trouver une solution à l'amiable, il propose de payer tout de même une redevance de 18 000 francs⁶.

Le comité des intérêts publics donne néanmoins raison au conseil municipal en jugeant la proposition de Bonne insuffisante. Il est d'avis que si l'accord à l'amiable est impossible, l'adjudication peut légalement être prononcée par la municipalité. En effet, la concession d'un service exclusif de bateaux à vapeur omnibus doit être fait par l'État et non par l'autorité municipale puisqu'il s'agit du domaine public national. Dans ce sens, la délibération prise par le conseil municipal adoptant un projet de concession pourrait être attaquée et annulée par l'administration supérieure, « mais il en serait autrement si l'adjudication portait, non sur une concession de service exclusif, mais sur la location d'emplacement dépendant de l'autorité municipale, sur lesquels les lois et règlements lui reconnaissent un droit, et qui serait mis aux enchères »⁷ Le paragraphe 7 de l'article 31 de

1 *Ibid.*

2 A.M.L., 342 WP 040, Délibération du conseil municipal, le 12 juin 1873.

3 A.M.L., 342 WP 040, lettre de Monsieur Bonne, administrateur de la compagnie des "mouches", le 18 juillet 1873.

4 A.M.L., 342 WP 040, Délibération du conseil municipal, le 9 août 1873.

5 A.M.L., 1 C 502914, Rapport de Messieurs Jouve et Henry au comité des intérêts publics, novembre 1873.

6 A.M.L., 342 WP 040, Lettre de Bonne au président de la commission municipale, le 11 décembre 1873.

7 A.M.L., 1 C 502914, Rapport de Messieurs Jouve et Henry au comité des intérêts publics, novembre

la loi du 18 juillet 1837 stipule en effet que « le produit des permis de stationnement ET des locations sur la voie publique, sur les parcs, rivières et autres lieux publics appartient aux recettes ordinaires municipales. ». Dans ces conditions les droits de location ne se confondent pas avec ceux de stationnement et d'attache. Le Comité déclare ainsi que « la compagnie des bateaux-omnibus sera mise en demeure de déclarer, d'ici au 10 décembre, si elle consent à payer à la Ville une redevance de 70, 000 fr., à partir du 1er janvier 1874. Avec faculté pour elle d'élever le prix de ses transports au maximum de 0,15 cent. Par place. En cas de refus, l'adjudication aura lieu [...] le 15 janvier 1874 au plus tard. »¹.

Pourtant, cette décision n'est jamais appliquée. Dans une lettre du 29 décembre 1873 et dans plusieurs autres lettres successives, le préfet fait observer au ministre, que pour mettre en location les emplacements des pontons, rampes et échelles d'accès sur les quais, échoppes destinées à l'usage des voyageurs (art. 7 de la loi du 11 frimaire an VII et art. 30, §8 de la loi du 18 juillet 1837), l'approbation de l'autorité supérieure est nécessaire « quand il s'agit d'un tarif applicable à l'usage public des quais en général, parce que les intérêts qui se rattachent à la liberté du commerce et de la navigation peuvent en être affectés, mais que dans l'espèce, les intérêts généraux de la navigation ne sont pas en jeu ; que la location projetée, laissant libre l'accès des quais de la Saône sur tous les autres points, n'a évidemment qu'un caractère municipal, et que, dans ces circonstances, le préfet paraît compétent pour statuer, par application du décret du 25 mars 1852 sur la décentralisation. »². L'ingénieur ordinaire adopte un autre point de vue puisque selon lui aucune disposition légale n'autorise les villes à imposer elles-mêmes des redevances sur le domaine de la grande voirie et que la circulaire du 3 août 1867 accompagnant l'envoi aux préfets de la loi du 24 juillet 1867 écarte absolument l'interprétation donnée par M. le préfet au décret de décentralisation du 24 mars 1852. »³. L'ingénieur, admet que l'on peut, « pour respecter un usage ancien, autoriser la perception d'un droit modéré ». Mais que 70 000 francs est bien trop élevé. Les pontons ne doivent pas payer plus que les autres établissements flottants, dont le stationnement à l'intérieur de la ville n'est qu'un fait de pure tolérance. Il propose ainsi de fixer le tarif de stationnement des pontons « par mètre superficiel occupé et par année à 5 francs pour les bateaux omnibus du service intérieur et

1873.

1 *Ibid.*

2 A.M.L., 1 C 700546, Rapport à la commission municipale présenté au nom du comité du contentieux par Monsieur Humblot, séance du 17 novembre 1874.

3 *Ibid.*

à 2 francs pour les bateaux du service de la banlieue, qui sont peu lucratifs quoique très utiles pour le public et qui, par une anomalie singulière sont frappées de droits d'attache beaucoup plus élevés que les bateaux de service intérieur ». L'application de ce tarif donnerait alors une redevance d'environ 5 700 francs par an.

Malgré les efforts du préfet pour écarter l'administration supérieure de l'affaire, Eugène Caillaux, ministre des Travaux publics, intervient en écartant l'interprétation de la loi faite par le préfet du Rhône. Dans une lettre au préfet du 31 août, il rappelle à ce dernier que « les droits de stationnement sur les quais, rivières et autres dépendances de la grande voirie ne rentrant pas dans la catégorie des objets décentralisés par les décrets des 25 mars 1852 et 15 avril 1861, il ne vous appartiendrait pas d'homologuer le nouveau tarif voté par la Commission municipale »¹. « Il est manifeste que la ville de Lyon frappe la navigation et les bateaux omnibus de droits exagérés en eux-mêmes et qui, en outre, ont pour but de favoriser la concurrence des omnibus de terre. Or, ce n'est pas à ce point de vue que la loi autorise la création de taxes au profit des communes ; pour être légales, ces taxes doivent atteindre uniformément les pontons de toute nature, stationnés sur le fleuve. »². De plus, il y a une différence entre le stationnement sur les eaux et le simple accostage. Dans le premier cas, il y a une occupation permanente et privative d'une portion du domaine public, ce qui entraîne une taxe revenant à la municipalité « si l'administration reconnaît que la navigation et le commerce n'éprouvent aucun préjudice »³. Dans le second cas, il n'y a qu'un usage régulier de la voie publique. L'usage est alors libre et soumis seulement à « l'observation des règlements de police ». « Cet usage qui est dans le droit de chacun (art. 714 du code civil) échappe à toute disposition fiscale »⁴. Ainsi, les pontons utilisés par la compagnie peuvent effectivement être taxés puisqu'ils sont dans une situation de stationnement, mais dans une mesure identique aux autres établissements flottants. En revanche, les bateaux omnibus, en situation d'accostage ne peuvent être soumis à aucune redevance. Le ministre des Travaux publics conclue ainsi sa lettre par l'adoption des résolutions suivantes :

-« L'occupation des emplacements nécessaires pour l'organisation d'un service de bateaux à vapeur sur la Saône ne peut faire l'objet d'une concession de la part de la ville de

1 A.M.L., 1 C 700546, Lettre du ministre des Travaux public au préfet du Rhône, le 31 août 1874.

2 A.M.L., 1 C 700546, Lettre du ministre des Travaux public au préfet du Rhône, le 6 août 1874.

3 *Ibid.*

4 *Ibid.*

Lyon » car cela est contraire « aux principes qui régissent le domaine public ». Le libre usage de la voirie fluviale appartient à tous.

-Les lois du 11 frimaire an VII et du 18 juillet 1837, si elles attribuent le produit des permis de stationnement sur les ports et rivières, ne permettent d'établir des taxes de cette nature qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure à qui il appartient de s'assurer que ces taxes ne gênent pas la libre circulation et le commerce. À ce titre, une redevance de 70 000 francs est inadmissible. »

La commission municipale réagit vivement, sous l'effet du préfet qui lui rappelle dans un rapport du 2 septembre 1874 que cette affaire « sera traitée d'un point de vue municipal »¹. Il enjoint ainsi à la commission de formuler « les objections qui ne manqueront pas de s'élever[...] sur la doctrine et sur les appréciations exprimées dans la lettre de M. le Ministre des travaux publics, en date du 6 août »². La situation est peu banale puisque le préfet qui habituellement assume le rôle d'agent de l'État, se place ici du côté de la municipalité et se heurte à l'administration supérieure. La commission municipale, dans sa séance du 17 novembre 1874, critique très fortement les arguments du ministre à travers la critique virulente de ceux de l'ingénieur ordinaire, de l'ingénieur en chef et du conseil des ponts et chaussées sur lesquels le ministre s'est appuyé dans sa prise de position. « Ils reposent sur une fausse application du droit, et une appréciation non moins erronée de la situation ». Enfin, et c'est là que se tient toute l'explication de l'acharnement de la ville à vouloir percevoir une taxe élevée, « l'administration municipale lyonnaise ploie sous le fardeau des charges que nous ont léguées les désastres et les fautes de la déplorable année 1870 »³. Les acteurs économiques sont ici en mesure de jouer un rôle dans la gouvernance urbaine en prenant part aux décisions locales. La Compagnie des bateaux à vapeur omnibus est en mesure de se défendre contre l'administration locale en jouant sur la superpositions des niveaux de compétence entre l'État et la municipalité.

Enfin, il convient de noter le rôle indirect du public dans cette confrontation. Il est souvent question de l'intérêt du public dans les rapports des ingénieurs. Dans sa séance du 13 février 1870, le conseil municipal prononce la résiliation du traité du 21 octobre 1868 à partir du 30 juin 1870. Cette décision fait suite au rapport de l'ingénieur en chef de la voirie municipale, Monsieur Gobin, qui indique que la compagnie soit tout à fait en mesure de

1 A.M.L., 1 C 700546, Rapport du préfet à la commission municipale, le 2 septembre 1874.

2 *Ibid.*

3 A.M.L., 1 C 700546, Délibération de la commission municipale, le 17 novembre 1874.

supporter 70 000 fr. de redevance. Néanmoins cette résiliation n'est pas appliquée puisqu'elle serait « empreinte d'une rigueur excessive, et que, dans l'intérêt du public, il était nécessaire d'assurer la continuation de ce service, avant de frapper de déchéance les concessionnaires actuels »¹. L'intérêt du public passe avant celui de la ville et c'est précisément parce qu'elle gère un service public que la compagnie des « mouches » se trouve en position de force face à la municipalité.

Ainsi, les acteurs ayant un poids sur l'administration urbaine se diversifient. Le poids de l'administration locale est plus important. Les services municipaux se spécialisent ce qui entraîne un phénomène de technicisation au sein duquel des experts comme les ingénieurs jouent un rôle croissant. A travers le rapport conflictuel entre la municipalité et la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus, on voit à quel point les acteurs économiques sont davantage en mesure de peser sur le pouvoir urbain. Pour comprendre les enjeux qui se créent autour de la gestion du service des « mouches » il est nécessaire de prendre en considération cette recomposition du pouvoir urbain. Dans le cas d'un service de transport en commun exercé sur le domaine public, le contrôle de l'espace est d'autant plus important qu'il oppose la vision locale du transport intra-urbain à la vision nationale de la gestion du domaine public. Les divergences dans la gestion de l'espace sont le reflet des enjeux autour du contrôle du service public.

2. La gestion d'un service public

La gestion du service public de transport intra-urbain, n'est pas uniquement l'affaire de la municipalité. Malgré le processus de décentralisation, l'utilisation du domaine public national, chasse gardée de l'État, fait intervenir l'administration supérieure. Le contrôle du service présente un intérêt fiscal et politique majeur pour des acteurs qui développent différents outils de contrôle. L'étude de la législation encadrant le service permet de mettre à jour les enjeux républicains et libéraux qui se créent autour du contrôle du service public.

¹ A.M.L., 1 C 502914, Rapport de l'ingénieur en chef de la voirie municipale, le 9 juin 1873.

A) Les hommes de la république face au service de transport

Les années 1870-1880 correspondent à la période d'enracinement de la république en France et surtout au sein de l'espace urbain. L'organisation du service de bateaux omnibus répond à une logique libérale que la république fait évoluer. L'étude du système de concession permet en effet de mettre à jour les enjeux qui s'exercent autour du service public de transport et de rendre compte du développement de la culture républicaine dans la façon d'administrer le transport public.

1 Le système de la concession

La concession incarne à partir des années 1880, « l'évolution des rapports entre « le service public, l'économie et la République »¹. Au départ, le service des bateaux omnibus est le fruit d'un partenariat public-privé entre la municipalité d'une part, et Chaize et Plasson d'autre part. L'autorisation accordée aux deux entrepreneurs prend ainsi la forme d'une concession. « Dans les études concernant l'histoire des services publics locaux en France, il est en effet courant de souligner l'ancienneté des processus de coopération entre acteurs publics et privés, voire la pérennité d'une « coproduction » de services publics locaux »². Dans son étude sur le financement des infrastructures routières au XVIIIe et XIXe siècle, Anne Conchon montre que la concession remplace la corvée dès le siècle des Lumières³. L'économie de la corvée permet l'utilisation de la main d'œuvre locale pour la construction des infrastructures à moindre frais. Mais lorsque les lignes principales sont terminées, la corvée reste un instrument mal adapté à l'entretien des voies. Avec l'augmentation croissante de la circulation, l'entretien devient trop important et les

1 De Carratier Dubois, Laurent, « Le Conseil d'État, l'économie et le service public : concessions et services publics industriels et commerciaux (années 1880-1950) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 3/2005, n° 52-3, p. 54.

2 Gaudin, Jean.-Pierre, *Pourquoi la gouvernance ?*, Paris, Presses de Sciences Po, 2002, p. 48.

3 Conchon, Anne, « Financer la construction d'infrastructures de transport : la concession aux XVIIIe et XIXe siècles », *Entreprises et histoire*, 2005 n°38, pp. 55-70.

paroisses environnantes ne peuvent fournir suffisamment de corvéables. On a ainsi recours au financement par le système de la concession. Le processus de fiscalisation de la corvée et donc le recours à l'entreprise s'impose comme le modèle le plus efficace de financement de services publics. Au XIXe siècle, la concession de travaux publics est d'un usage courant. C'est notamment grâce à la concession que la France se dote, au XIXe siècle, d'un réseau ferroviaire¹. « Après avoir connu un regain de ferveur sous l'Empire, la concession triomphera au XIXe siècle avec le développement des chemins de fer »²

Il convient de revenir sur la définition juridique de la concession. En droit administratif français, elle correspond à un mode de gestion « par lequel une collectivité publique, le concédant, charge une personne privée, le concessionnaire, de faire fonctionner un service public moyennant rémunération. À la base se trouve donc un contrat administratif[...]. Le contrat de concession lui-même comporte des clauses réglementaires : relatives à la définition du service et aux rapports service-usagers[...] S'y ajoutent des clauses contractuelles. Elles fixent les rapports entre le concédant et le concessionnaire et sont relatives à la durée de la concession, qui doit être suffisante de manière à permettre l'amortissement des dépenses engagées par le concessionnaire »³. Le contrat passé entre la ville de Lyon et la compagnie des bateaux à vapeur omnibus comporte deux documents : la convention qui définit le fonctionnement général du service, et le cahier des charges qui précise dans le détail l'organisation du service, avec notamment le prix des tickets et les horaires de passage. Le contrat est régulièrement reconduit. L'**annexe 32**, montre en exemple le cahier des charges du contrat passé entre la ville de Lyon et François Bonne, alors administrateur de la compagnie le 21 août 1866. Il définit le nombre et l'emplacement des pontons utilisés pour le service ainsi que le prix du service pour les usagers.

Le contrat de concession, permet à la municipalité, non seulement de financer un service de transport public en commun faisant de Lyon la première ville française dotée d'un service de bateaux à vapeur omnibus, mais également de trouver un moyen de faire rentrer un peu d'argent dans les caisses municipales vidées par les grands travaux d'aménagements entrepris sous le Second Empire. « L'histoire de la concession est celle d'une métamorphose progressive qui reflète, à la fois, l'attachement du modèle républicain

1 Caron, François, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1*, Paris, Fayard, 1997.

2 Barjot, Dominique et Berneron-Couvenhes, Marie-Françoise, « Le modèle français de la concession », *Entreprises et histoire*, 2005, n° 38, p. 20.

3 *Ibid.*, p. 7.

au libéralisme économique et l'évolution de ce même modèle vers une forme d'interventionnisme public »¹. Paradoxalement, l'étude du contrat de concession permet de montrer d'une part l'attachement au modèle libéral mais d'autre part la volonté interventionniste des pouvoirs publics. Quel doit être est le rôle de l'État et de la municipalité dans l'organisation du service ?

2 Libéralisme et service public

Pour ce qui concerne une approche historique de la notion de service public, le XIXe siècle est une étape essentielle, dans laquelle on insère dans les discours politiques, « une appréhension juridique de l'utilité publique »². Loin encore de l'idée d'« État providence », les idées socialistes jouent néanmoins en faveur d'une plus grande intervention de l'administration publique³. Le rôle de l'État est alors de permettre le développement de la liberté et de l'égalité. C'est dans cette logique qu'est créée la loi du 18 juillet 1878 portant sur le rachat des compagnies de chemin de fer en faillite afin de maintenir un service public. La loi donne ainsi naissance à l'Administration des chemins de fer et de l'État ou Réseau d'État⁴. D'un point de vue local, le mouvement de décentralisation des années 1870-1880 s'accompagne d'un mouvement de création par les collectivités de services publics locaux, notamment en matière d'eau, de gaz, d'électricité, de transport et d'évacuation des excréments⁵. Les historiens ont qualifié ce phénomène de « socialisme municipal »⁶. Ce développement de l'action publique, surtout à partir des années 1880, « engendre des réactions dans la pensée juridique mais aussi dans le monde de l'économie politique. »⁷. L'attachement du modèle républicain au libéralisme

1 De Carratier Dubois, Laurent, *op. cit.*, p. 54.

2 Gugliemi, Gilles et Koubi Geneviève, *Droit du service public*, Paris, Montchrestien, 2000, p. 31.

3 *Ibid.*, p. 46.

4 Get, François et Lajeunesse, Dominique, *Encyclopédie des chemins de fer*, Paris, La Courtille, 1980, p. 102.

5 De Carratier Dubois, Laurent, *op. cit.*, p. 55. Pinol, Jean-Luc (dir.), *Histoire de L'Europe urbaine, T.2, De l'Ancien Régime à nos jours*, Paris, Seuil, 2003, p. 191-198.

6 Meuret, Bernard, *Le socialisme municipal, Villeurbanne (1880-1892). Histoire d'une différenciation*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1982. Dormois, Jean-Pierre, « « Socialisme municipal » contre « socialisme d'État ». Ressorts et effets du développement de la fonction publique en France et en Grande-Bretagne avant 1914 », *Histoire, économie & société* 4/2006, p. 127-156. Lorcin, Jean, « Une utopie fin de siècle au Pays Noir : le socialisme municipal à Saint-Étienne en 1900 », *Le Mouvement social*, 1998, n° 184, pp. 53-73.

7 Gugliemi, Gilles et Koubi Geneviève, *op. cit.*, p. 47.

économique se heurte à l'interventionnisme des pouvoirs publics.

Face au service des bateaux omnibus, fruit d'un partenariat public-privé, les hommes de la république adoptent néanmoins un libéralisme modéré. En effet, « l'État ne peut se désintéresser du service public de transport. Il est concédé sans doute, mais il n'en demeure pas moins un service public. La concession représente une délégation, c'est-à-dire qu'elle constitue un mode de gestion indirecte, elle n'équivaut pas à un abandon, à un délaissement. L'État reste garant de l'exécution du service vis-à-vis de l'universalité des citoyens »¹. En effet, une lettre ministérielle du 24 novembre 1865 adressée au préfet du Rhône posant « les principes qui doivent présider à l'organisation d'un service comme celui des bateaux-omnibus » rappelle que s'il est effectivement préférable, « dans l'intérêt du public et de la navigation, de n'autoriser qu'un seul service de ce genre », l'autorisation donnée n'est toutefois « qu'une simple permission de voirie ». Elle ne saurait être « une concession avec monopole » L'administrateur se donne ainsi le droit « d'accorder d'autres autorisations »². Les pouvoirs publics, par le biais de la concession gardent ainsi un contrôle sur le service public. D'ailleurs, une transformation progressive s'opère sous la Troisième République par laquelle on observe l'introduction de formes d'interventionnisme public³. Le droit républicain, notamment à travers la concession, « invente des instruments juridiques qui s'éloignent du paradigme libéral du « faire faire » et qui, en même temps, maintiennent certains aspects d'un libéralisme traditionnel. »⁴. Laurent de Carratier Dubois évoque alors le terme de « service public libéral »⁵. De même qu'il existe une contradiction entre l'interventionnisme municipal et l'inspiration libérale de l'économie politique enseignée aux dirigeants⁶, il en existe une autre entre le désir de favoriser la concurrence et celui de ne pas bouleverser l'ordre en place.

L'idée républicaine d'un « socialisme municipal » pousse ainsi à un certain interventionnisme au sujet des tarifs. En effet, une des clauses les plus importantes de la concession porte sur la fixation de ces derniers (cf. article 4 de l'**annexe 32**). « Cette partie du contrat fait l'objet d'une attention toute particulière et donne souvent lieu à de difficiles

1 Compagnie générale française de tramways, *Revue de droit public*, 1910, p. 269.

2 A.M.L., 1 C 502914, Lettre du ministre des Travaux publics adressée au préfet du Rhône, le 24 novembre 1865.

3 De Carratier Dubois, Laurent, *op. cit.*, p. 54.

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*, p. 59

6 Caron, François, *Histoire économique de la France, XIXe siècle*, Paris, Armand Colin, 1996, p. 49.

négociations. »¹. Dans l'idée de la concession, les tarifs perçus par l'entreprise exploitante sont considérés comme le revenu de cette dernière pour la mise en place et l'entretien du service. La fixation ne dépend pas seulement de la loi du marché, elle est aussi un enjeu pour les municipalités qui tendent à obtenir, dans l'intérêt du public, le tarif le plus bas possible. « La querelle autour des tarifs est née avec le chemin de fer. Très tôt, les modalités de leur fixation ont conditionné la qualité du dialogue entre compagnies ferroviaires, localités desservies et pouvoirs publics[...]. Lorsque l'administration accepta l'abandon de l'exploitation du réseau national aux compagnies, elle exigea en retour un droit de contrôle sur leur politique tarifaire. Cette question a recouvert d'emblée des intentions politiques, là où la seule dimension économique aurait pu être attendue. »². La maîtrise des tarifs par les pouvoirs publics est ainsi « le véritable cheval de bataille des républicains. »³.

N'oublions pas que le service public des « mouches » est avant tout fait pour les Lyonnais. L'idée est donc de rendre le service efficace, sûre et accessible au plus grand nombre. Cela justifie par exemple la concession du service à une seule et unique compagnie pour « l'intérêt de la sécurité publique »⁴, qui de fait accorde un monopole, contraire aux principes de la libre concurrence, à la compagnie des mouches. Le public de cette façon participe à la gouvernance urbaine puisqu'il oriente les choix de la mairie⁵. C'est bien de l'intérêt du public dont il est question dans les cahiers des charges, lorsque les tarifs sont fixés.

Le service public de transport en commun rend ainsi compte de l'évolution des mentalités, en matière politique et économique, à la fin du XIXe siècle. Les choix des acteurs de la gouvernance urbaine se construisent sur fond de libéralisme économique et de socialisme municipal, mêlant les décisions nationales aux décisions locales. Cet ensemble complexe est à l'origine d'un long conflit entre tous ces acteurs autour de la redevance municipale que paye la compagnie des « mouches » à la ville de Lyon.

1 *Ibid.*, p. 58.

2 Marnot, Bruno, *op. cit.*, p. 67.

3 *Ibid.*, p. 68.

4 A.M.L., 1 C 502914, Lettre du ministre des Travaux publics adressée au préfet du Rhône, le 24 novembre 1865.

5 Baret-Bourgoin, Estelle, « Gouvernance urbaine et acteurs économiques dans la ville du XIXe siècle, la bataille de l'excrément à Grenoble », in Dumons, Bruno et Zeller, Olivier, *Gouverner la ville en Europe, du Moyen-Age au XXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2006, p.95.

B) Le conflit autour de la redevance municipale

Le succès immédiat du service de transport et les bénéfices dégagés par l'entreprise transforme les rapports entre l'entreprise et les acteurs de l'espace urbain. Les rapports entre les administrateurs des bateaux à vapeur omnibus et la mairie deviennent rapidement conflictuels. Le service de transport en commun fluvial est une première en France. Sa spécificité rend difficile l'interprétation d'une législation qui n'a pas été conçue pour couvrir les conflits que génèrent une telle entreprise. Face à ce vide législatif, les acteurs qui perçoivent une taxe grâce à l'activité fluviale mettent en œuvre une série de moyens pour capter une partie des bénéfices.

1 La compagnie victime de son succès

Victime de son succès (cf. première partie), la compagnie des bateaux omnibus entre rapidement en conflit avec l'administration publique. Dans une dépêche du 24 novembre 1865 adressée au sénateur du Rhône, le ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics se préoccupe déjà de la situation de la compagnie des « mouches » à Lyon. « Il est devenu nécessaire de régler les intérêts municipaux engagés dans cette question et notamment de fixer un tarif pour le prix des places, et de régler le droit de stationnement que la compagnie aura à payer à la ville »¹. En deux ans, le service des « mouches » porte un coup terrible à la Compagnie lyonnaise des omnibus (CLO) qui demande à la ville une réduction de sa redevance (cf. p. 118). Notons qu'en 1865, « il n'existe[...] que deux compagnies »² de transport en commun par voie d'eau. La compagnie des « mouches » et celle des « guêpes » qui « n'exploite qu'un seul bateau »³. Elle « n'a pas d'autorisation régulière, mais[...] en sollicite une. L'administration a dû, pour entrer dans les intentions du ministre, refuser cette autorisation, et laisser l'ancienne compagnie, seule

1 A.M.L., 925 WP 225, Dépêche du ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, le 24 novembre 1865.

2 A.M.L., 925 WP 225, Traité entre la ville et la compagnie des mouches, le 18 janvier 1866.

3 *Ibid.*

en possession du service »¹. En effet, le ministre dans sa dépêche au sénateur du 24 novembre 1866 rappelle que « dans l'état actuel de la navigation de la Saône, l'intérêt de la sécurité publique exigeait qu'il ne fut accordé qu'une seule autorisation d'exploiter la traversée de Lyon avec des bateaux à vapeur omnibus »². L'entreprise des bateaux omnibus à vapeur, en plus de rencontrer un succès considérable, ne se heurte à aucune concurrence sur la Saône. Dans cette situation, la municipalité de Lyon envisage de porter le poids de la réduction de la redevance annuelle payée par la CLO sur la compagnie des « mouches ».

Le 18 janvier 1866, un nouveau projet de traité entre la ville et la compagnie des bateaux à vapeurs est établi³. L'article premier accorde l'exclusivité du service de transport à l'entreprise de Chaize et Plasson. « La compagnie des omnibus seule autorisée à exploiter le service, dans la traversée de Lyon et dans sa banlieue » est autorisée à installer les pontons nécessaires et leurs accessoires. En échange de ce privilège, l'article 2 précise le montant de la redevance que paye l'entreprise. Considérée comme un droit de voirie, cette redevance annuelle s'élève à 70 000 francs « payable d'avance et par trimestre ». Le 21 février 1866, le traité est signé sur la base du projet du 18 janvier. La redevance est calculée sur le nombre de pontons nécessaires à l'exploitation, soit vingt-cinq. Le bail est accordé pour dix mois contre 2 426 francs par ponton, soit 60 650 francs pour l'ensemble, ce qui équivaut à 70 777 francs par an. Pourtant dans les renseignements statistiques de la compagnie, donnée par Bonne au préfet en 1873, l'administrateur indique que la compagnie a payé une redevance de 60 666, 70 francs pour l'année 1866. Ces chiffres sont d'ailleurs confirmés par l'ingénieur en chef⁴. Il est possible que certains pontons aient été supprimés.

1 *Ibid.*

2 A.M.L., 925 WP 225, Dépêche du ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, le 24 novembre 1865.

3 A.M.L., 925 WP 225, Traité entre la ville et la compagnie des mouches, le 18 janvier 1866.

4 A.M.L., 342 WP 040, Renseignements statistiques de la compagnie des « mouches », le 30 novembre 1873.

2 La compagnie des « mouches » liée à la compagnie lyonnaise de transport

Le long rapport de l'ingénieur en chef au conseil municipal sur les projets de traités entre la ville et la CLO d'une part, et entre la ville et la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus d'autre part, nous permet de mieux comprendre la suite des événements¹. Très critique à l'égard des espérances placées derrière la CLO lors de sa création, le rapport accable le traité passé entre la ville et la CLO « Sous l'empire d'illusions que l'expérience ne tarda pas à détruire[...], on supposait en effet que le service des omnibus de la ville pouvait se développer avec un tarif de 25 centimes et que ce service emploierait 185 voitures[...]. On fixait en conséquence la redevance à payer par la compagnie à la ville à 110 000 francs pour la première période quinquennale, à 135 000 francs pour la seconde et à 160 000 francs par an pour les vingt dernières années (la durée totale de la concession était de trente ans).[...] C'était là, je le répète, autant d'illusions qu'on aurait évité, si on avait pu prendre une idée exacte de ce qui se passa à Paris. En 1855, les services d'omnibus de Paris employaient 347 voitures pour l'intérieur de Paris.[...] J'ai souvent fait remarquer qu'il semble qu'il existe une relation nécessaire entre les nombres de la statistique de Paris et ceux de la statistique de Lyon. Que le rapport de ces nombres est toujours très voisin de 1 à 12[...]. Le service de Lyon devait être fait avec 36 voitures, il en employait en réalité 44, y compris un certain nombre de petites voitures de banlieue qui travaillaient fort peu. »².

Le trafic des CLO augmente tout de même, passant de 25 000 voyageurs transportés en 1855 à 3 176 000 en 1862³. Seulement à partir des années 1862-1863, de nouveaux services concurrencent la CLO Le 3 juin 1862, la première ficelle funiculaire (**cf. annexe 33**) reliant la rue Terme sur la presqu'île au quartier de la Croix-Rousse pour 10 centimes en deuxième classe et 20 en première, est inaugurée. Dès le lendemain de l'ouverture, 6 000 voyageurs sont transportés chaque jour. Plus tard, en 1864 la ligne s'étend jusqu'à Sathonay⁴. Puis en 1863, le service des mouches est lancé avec des places à quinze centimes. Sous l'effet de cette concurrence nouvelle, « le trafic des voitures

1 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

4 Racine, Roland, *op. cit.*, p. 7.

omnibus tombe de 3 176 000 à 2 553 000 »¹. La solution consiste donc à soulager la CLO d'une redevance qui écarte tout espoir de bénéfice. En effet, selon l'ingénieur en chef, la CLO perd 136 000 fr. entre 1857 et 1864 tandis que la municipalité reçoit 955 000 fr. de redevance. Dans ces conditions, la CLO demande une exonération de la redevance de 70 000 francs et une exonération de l'augmentation de cette redevance qui devait passer de 135 000 francs à 160 000. La ville de Lyon utilise la compagnie des mouches qu'elle juge en partie responsable des difficultés de la CLO pour combler le vide laissé par l'allègement de la redevance de la Compagnie lyonnaise des omnibus. L'ingénieur est favorable à la réduction de cette taxe et souligne que « même ainsi déduite, la taxe qui sera payée par la compagnie de Lyon excédera encore beaucoup celle qui est payée par la compagnie de Paris. »². Dans ces conditions, il faut encore que le nombre de voyageurs dépasse les 4 millions par ans pour que le service soit rentable. Or, « il est certain[...] que ce chiffre ne sera ni atteint immédiatement ni dépassé de longtemps. »³.

Le poids des difficultés de la CLO est ainsi transférée sur la compagnie des bateaux omnibus. Pour l'année 1866, la compagnie des bateaux à vapeur omnibus paye ainsi un droit de voirie s'élevant à 60 666, 70 francs⁴. La convention du premier janvier 1867 arrondit la redevance à 70 000 francs pour l'année 1867⁵. C'est à partir de cette année que Chaize puis Bonne, administrateurs des bateaux omnibus refusent de payer une taxe aussi élevée. Invoquant la concurrence faite par les voitures omnibus qui ont baissé le prix de leur place, Chaize demande dans une lettre au sénateur du 27 septembre 1866 une réduction de la redevance⁶. En 1867, il refuse de reconduire la convention du premier janvier de la même année qui avait été faite pour un an. Les pourparlers aboutissent à la convention du 21 octobre 1868, d'une durée de 6 ans du 1er janvier 1868 au 31 décembre 1873. « Il est bien entendu que les effets en remonteront au premier janvier de la présente année alors même qu'il ne serait [le bail] approuvé qu'à une date postérieure »⁷. La taxe est réduite à 30 000 francs tant que les recettes annuelles de la compagnie ne dépassent pas 340 000 francs. Au-delà, l'excédent est partagé par moitié entre la ville et l'entreprise.

1 A.M.L., 925 WP 225, Rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

4 A.M.L., 342 WP 040, Renseignements statistiques de la compagnie des « mouches », le 30 novembre 1873.

5 A.M.L., 342 WP 040, Convention entre la ville et la compagnie, le 1er janvier 1867.

6 A.M.L., 925 WP 225, Lettre de Louis Elizée Chaize administrateur de la compagnie au sénateur du Rhône, le 27 septembre 1866.

7 A.M.L., 342 WP 040, Convention entre la ville et la compagnie, le 21 octobre 1868.

L'article 6 de la convention retient particulièrement l'attention par sa singularité. Il bride le nombre de voitures utilisées par la CLO pour le service de Vaise à cinq pour les jours de la semaine. Les dimanches et jours fériés, le nombre d'omnibus restant illimité. Dans le cas où cette condition n'est pas respectée par la CLO, la compagnie des « mouches » voit sa redevance réduite aux droits d'attaches pour chaque jour où le nombre d'omnibus utilisés par la CLO sur la ligne de Vaise est supérieur à cinq. La compagnie des bateaux-mouches, devra alors réduire de cinq centimes le prix de ses tickets. La ligne de Vaise étant la ligne concurrente du service des « mouches », la ville assure à la compagnie une concurrence moins féroce. On voit à quel point la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus est liée à la CLO. Le projet de la convention est rédigé par l'ingénieur en chef. Fervent défenseur des tickets de transport à faible coût, il oblige la compagnie des « mouches » à baisser le prix de ses places de 5 centimes lorsque le nombre des omnibus de la CLO dépasse le nombre de cinq sur la ligne de Vaise.

C'est précisément ce lien entre les deux compagnies et l'application de l'article 6 de la convention du 21 octobre 1866 par la Compagnie des Baeaux à vapeur omnibus qui donne lieu à un affrontement entre la compagnie et la ville de Lyon. Le conflit remonte même jusqu'à l'administration supérieure à tel point qu'il englobe l'ensemble des acteurs de la gouvernance urbaine (**voir pp 12-16**). L'administration locale est en conflit avec les acteurs économiques. L'État intervient dans ce conflit en défendant ses propres intérêts et les ingénieurs sont chargés de donner leurs avis qui compte. Enfin le public intervient quant à lui de façon indirecte lorsque les arguments mettent en avant l'intérêt du public. C'est finalement dans les années 1880 qu'une solution aboutie.

3 Les années 1880 et la taxation de la surface

Durant plusieurs années, le conflit ne trouve aucun aboutissant, ce qui profite à la compagnie puisqu'elle ne paye pas de redevance à la municipalité et cela « malgré les très nombreuses protestations formulées par les diverses administrations et par les conseils municipaux qui se sont succédé depuis 1873, époque où a pris fin le dernier traité passé avec la compagnie des Mouches. »¹. En 1880, le conseil municipal fixe le droit perçu à 5

¹ A.M.L., 342 WP 040, Rapport du maire au conseil municipal, le 3 janvier 1884.

francs par mètre carré occupé par les pontons, ce qui représente moins de 5 000 francs, et demande cette fois l'autorisation de l'administration centrale¹. La délibération est accompagnée d'une note explicative de l'ingénieur ordinaire sur le droit de stationnement à établir sur les pontons à voyageurs : « Après une longue instruction et après avis du conseil d'État, il a été admis en principe que la ville de Lyon ne pouvait pas établir elle-même un droit de stationnement sur le domaine public fluvial, mais qu'elle pouvait être autorisée par règlement d'administration publique à percevoir un droit modéré sur les surfaces occupées par les pontons sur la rivière. Il a été ensuite reconnu d'un commun accord, par le service de la navigation et le service municipal, que ce droit pouvait être équitablement fixé à 5 francs par mètre carré et qu'il devait être appliqué suivant les bases d'un métré contradictoire établi par les deux services. »². Un projet de règlement d'administration publique est ainsi établi par l'ingénieur ordinaire et approuvé par les ingénieurs en chef du service municipal et du service spécial du Rhône (**cf. annexe 34**) et soumis au ministre des Travaux publics.

Les ministères eux-même n'arrivent pas à trancher sur le bien fondé de ce droit. La dépêche du 24 octobre 1883 de David Raynal, ministre des Travaux publics adressée à son collègue de l'Intérieur fait état de cette situation. « A l'époque où le dossier de cette affaire est parvenu à mon prédécesseur, les départements de l'Intérieur, des Travaux publics et des Finances qui n'avaient pu se mettre d'accord sur l'étendu du droit conféré aux communes[...] avaient invité le conseil d'État à trancher la question. Mon prédécesseur jugea donc indispensable d'attendre pour examiner la suite à donner à la demande de la ville de Lyon, que le conseil d'État eut formulé son avis. Cette assemblée, dans la séance du 30 novembre 1882 a exprimé l'opinion que les deux lois indiquées plus haut [lois du 11 frimaire an VII et du 18 juillet 1837] n'ont point données aux communes le droit de percevoir des redevances à l'occasion des occupations qui entraînent une emprise sur le domaine national ou qui modifient l'assiette »³. La dépêche du ministre de l'Intérieur agite fortement le conseil municipal puisqu'elle propose de baisser le tarif des droits à un franc au lieu de cinq, suivant les tarifs en vigueur à Paris (**cf. annexe 35**) mais surtout d'attribuer le profit de la taxe non plus à la ville de Lyon mais à l'État puisqu'il classe les pontons dans la catégorie des occupations constituant une emprise sur le domaine public.

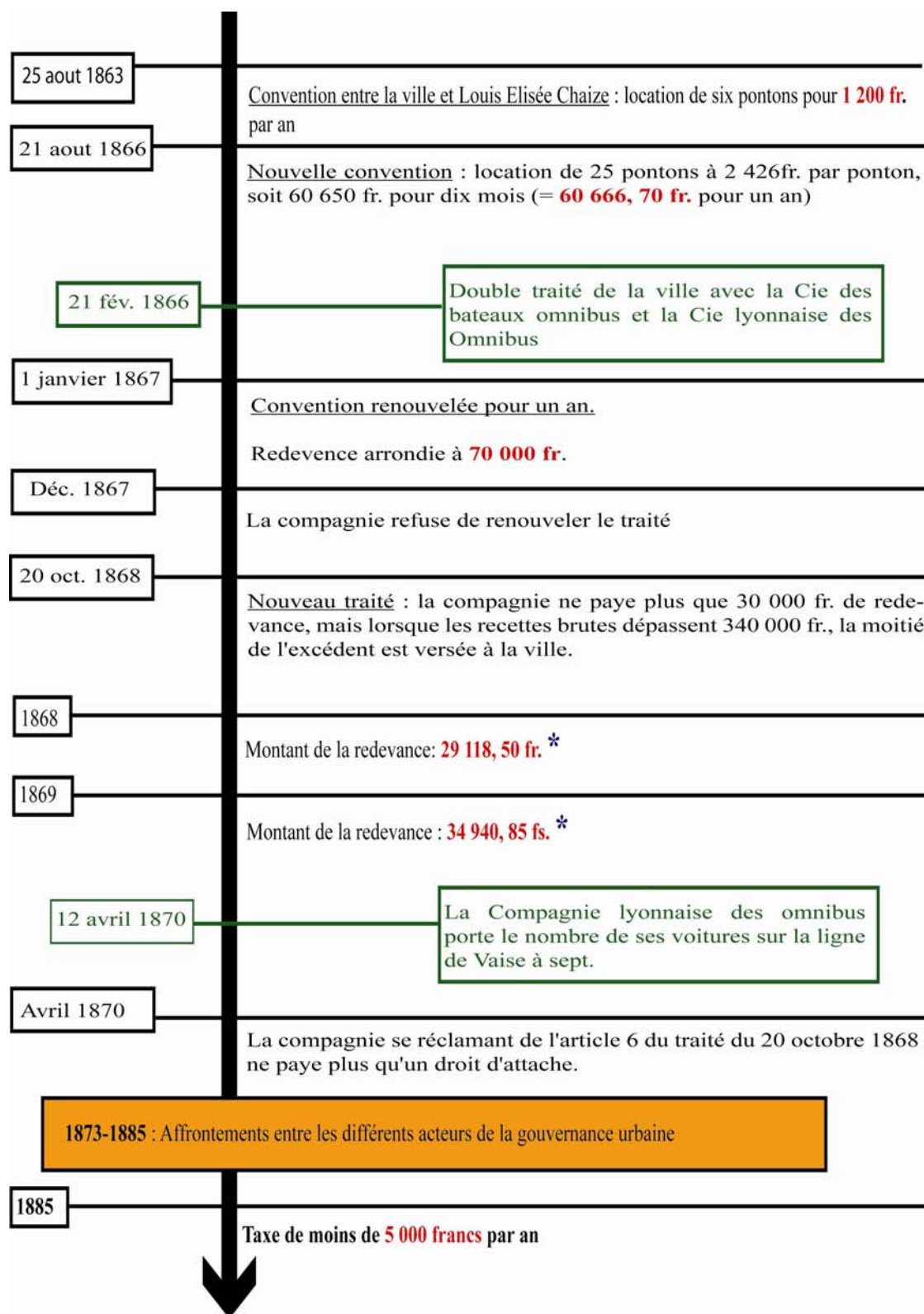
1 A.M.L., 342 WP 040, Délibération du conseil municipal, le 3 juin 1880.

2 *Ibid.*

3 A.M.L., 342 WP 040, Dépêche du ministre des Travaux publics, le 24 octobre 1883.

L'affaire prend définitivement fin en 1885, lorsque le conseil d'État donne finalement raison à la Ville de Lyon. Charles Barry, l'avocat de la ville dans l'affaire annonce au maire Gailleton dans une lettre du 13 août 1885 « l'issue favorable devant le conseil d'État, de notre affaire des droits de stationnement sur la Saône. Il ne manque plus que la signature du Président de la République pour que cette vieille affaire soit enfin terminée. »¹ Pendant plus de dix ans, la compagnie des bateaux à vapeur omnibus est ainsi exonérée de redevance. Bien loin des 70 000 francs versés en 1866 et 1867, la nouvelle taxe d'environ 5 000 francs ferme cependant la page d'un très long conflit qui a fait intervenir un large éventail d'acteurs de la gouvernance urbaine. Les acteurs économiques, les pouvoirs municipaux, les ingénieurs, l'État et enfin le public de façon indirecte qui apparaît fréquemment dans les arguments visant à protéger « l'intérêt du public ». La chronologie suivante reprend les grandes étapes de ce conflit.

1 A.M.L., 342 WP 040, Lettre de Charles Barry au maire de Lyon, le 13 août 1885.



* Dans les renseignements statistiques données par la compagnie en 1873, Bonne indique néanmoins que la compagnie a payé 30 000 francs de redevance en 1868 et 35 916, 85 francs pour l'année 1869

Illustration 38: Chronologie du conflit autour de la redevance municipale

La nouveauté du service et son succès immédiat entraîne ainsi toute une série de conflits remontant jusqu'au plus haut niveau de l'administration. L'interprétation de la loi diffère selon les intérêts et selon la formation. La municipalité, les ingénieurs et les acteurs économiques jouent un rôle de plus en plus important dans l'administration urbaine et ils ont une plus grande influence sur les politiques publiques. Le service de transport par sa nouveauté et par la spécificité de l'espace sur lequel il s'exerce, entraîne de nouvelles problématiques.

Le concept de gouvernance urbaine permet ainsi de mettre à jour la fragmentation et parfois la superposition des compétences entre des acteurs qui eux-mêmes se transforment et se diversifient. Patrick Le Galès, politiste et sociologue renommé¹, parle même de « l'incohérence »² pour désigner ce phénomène. Cette fragmentation recompose les rapports entre les acteurs, de manière verticale, de l'État central à la municipalité, mais aussi de façon horizontale, au sein des localités. Cet élément est déterminant dans la compréhension de l'administration du transport fluvial des bateaux mouches et des conflits que génèrent une telle activité. L'utilisation du concept de gouvernance est bien pertinente en histoire urbaine. En analysant le poids des différents acteurs locaux, « on révèle les interactions existant entre le gouvernement et la société, la gouvernance ne se limitant pas en l'action de l'État. »³. La gestion du service va ainsi de pair avec la gestion politique de l'espace urbain.

Si l'on se focalise sur les acteurs économiques de l'espace rhodanien, on retrouve également un ensemble complexe de relations et de conflits d'intérêts entre, d'un côté les exploitants des omnibus de terre et des premiers chemins de fer intra-urbains, et de l'autre, les exploitants des bateaux omnibus. Associé au progrès technique, cette rivalité entraîne la progressive disparition du service des « mouches »

1 Il a reçu la médaille de bronze du CNRS en 1996, le prix Stein Rokkan en 2002, le prix d'excellence de la recherche en science politique de la Fondation Mattei Dogan en 2007 et il est le premier français élu *Corresponding Fellow* de la section de science politique de la *British academy* en 2011.

2 Le Galès, Patrick, *op. cit.*, p. 60.

3 Estelle, « Gouvernance urbaine et acteurs économiques dans la ville du XIXe siècle, la bataille de l'excrément à Grenoble », In, Dumons, Bruno et Zeller, Olivier, *Gouverner la ville en Europe, du Moyen-Age au XXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2006, p.103.

Quatrième partie : La fin d'un service de transport collectif

La dernière décennie du XIXe et le début du XXe siècle est paradoxalement la période qui laisse le moins de trace dans les archives consultées. Il est plus aisé de suivre la croissance du service de transport fluvial que sa décadence. Néanmoins les délibérations du conseil municipal dans les années 1900 sont une aide précieuse¹. Les débats parfois houleux entre les membres sont riches en informations et rendent compte des rapports complexes qu'entretiennent les acteurs économiques. Le conflit entre l'eau et le rail qui avait joué en la défaveur de la navigation au milieu du XIXe siècle² s'étend au transport intra-urbain. Dans un premier temps Chaize et Plasson n'ont aucune difficulté à imposer les bateaux omnibus. L'entreprise devient même l'un des plus gros transporteurs de voyageurs dans la traversée de Lyon (cf. illustration 19 p. 50). Cependant, à la fin du XIXe siècle, la concurrence du rail dans le transport intérieur devient de plus en plus agressive. Alors que la navigation à vapeur connaît un nouveau souffle après la mise en place du plan Freycinet en 1878³, le transport des « mouches » fait face à une plus grande concurrence. Le 19 décembre 1911, le conseil municipal autorise le maire à provoquer une conférence réunissant les représentants des compagnies de navigation des villes intéressées au rétablissement de la navigation pour touristes sur le Rhône. La même année, les participants de la réunion du congrès de navigation à Lyon insistent sur la nécessité de mettre en place une promenade fluviale au moyen de bateaux à vapeur⁴. Alors que les aménagements du Rhône profitent au transport inter-urbain qui se restructure, le transport intérieur traverse une période de difficultés. En 1911, le service des « mouches » est déjà tombé entre les mains de la société des Omnibus et tramway de Lyon (OTL), anciennement Compagnie lyonnaise des omnibus (CLO), qui s'évertue de mettre fin à ce service. La situation de la navigation inter et intra-urbaine par rapport au début de la période étudiée

1 A.M.L., Carton: « cessation du service des bateaux omnibus ».

2 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op. cit.*, p. 188.

3 *Ibid.*, p. 11.

4 A.C.C.I.L., Correspondances pour l'année 1911, p. 238.

(cf. p. 28), s'est ainsi inversée.

Le progrès technique joue un rôle important. Après la mise en place du tramway dans les années 1880 et surtout après les améliorations techniques qui sont appliquées à ce nouveau mode de transport, l'ancienne Compagnie lyonnaise des omnibus, qui avait tant souffert de la concurrence des « mouches », est en mesure de racheter le service initialement créé par Chaize et Plasson pour écartier définitivement un vieux concurrent. La fin du service de transport en commun fluvial à Lyon est ainsi liée au développement du chemin de fer urbain. De la même façon que le PLM¹ est venu à bout de la navigation fluviale sur le Rhône, le tramway vient à bout des bateaux-mouches de la Saône. L'étude de la fin du service des « mouches » passe ainsi par une étude du développement du tramway à Lyon.

On aurait cependant tort d'attribuer au tramway en tant que tel, l'entière responsabilité de la suppression des « mouches ». Bien qu'il constitue une concurrence plus ardue pour une entreprise qui domine alors le transport intérieur lyonnais, l'efficacité technique des tramways n'explique pas à elle seule la fin du service fluvial. Les habitants de Lyon et les services publics restent attachés à un transport qui, au début du XXe siècle, rend encore bien des services à la population. Pour preuve le nombre de voyageurs transportés en 1905 qui, avec l'année 1871, constitue un record. Ces deux années, les « mouches » transportent en effet plus de quatre millions de personnes².

Pour expliquer cette fin brutale, il faut prendre en considération le climat de rivalités et de tensions qui existe en France depuis le début du siècle autour de la navigation à vapeur. Depuis les premiers essais de la fin du XVIIIe siècle, la navigation suscite des réactions hostiles. Avant de remonter la Saône le 15 juillet 1783 avec son pyroscaphe (cf. **annexe 24**), le Marquis Jouffroy d'Abbans essuie plusieurs tentatives de sabotages³. Plus tard, lorsque la vapeur est utilisée pour le remorquage, c'est avec les « modères » que des conflits éclatent. Cette puissante corporation qui possède le monopole de la traversée de Lyon par halage (cf. **annexe 26**), voit d'un très mauvais œil les premiers

1 Le P.L.M. désigne la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Depuis sa création en 1857 jusqu'à sa nationalisation en 1938, c'est l'une des plus importantes compagnies ferroviaires de France.

2 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 42. Racine, Roland, *Les transports en commun à Lyon*, Paris, Alain Sutton, 2008, p. 12.

3 Figuière, Louis, *Merveilles de la sciences...*, *op. cit.*, pp. 135-145.

bateaux à vapeur qu'elle sabote dans les années 1820¹. Enfin, lorsque le chemin de fer se développe, les milieux politiques et économiques se divisent souvent entre les tenants du rail et ceux de la navigation. Pour comprendre l'action des dirigeants des compagnies de tramways, qui mettent fin de façon brutale au service de transport par voie d'eau, il faut prendre en compte cette vieille rivalité. Dans un premier temps je me centre donc sur le développement du rail dans le milieu du transport collectif urbain avant de m'intéresser dans un second temps à l'action des entrepreneurs du rail.

1. La concurrence du rail

Lorsque la navigation prend son essor après les essais concluant du *Pionnier* (cf. p. 63) sur le Rhône et que les plus grands espoirs animent les entrepreneurs de la batellerie à vapeur, un « concurrent inattendu »² fait son apparition : le chemin de fer. A l'origine, le rail est pourtant envisagé comme un moyen de mettre en communication un centre industriel avec une voie navigable. L'objectif est alors de seconder la navigation à vapeur. C'est d'ailleurs dans cet objectif qu'est ouvert la ligne reliant Saint-Étienne à Lyon au début des années 1830³. L'objectif est dépassé lorsque l'on envisage la construction d'une ligne de Paris à Marseille par Lyon. L'opposition entre la batellerie et le chemin de fer prend des allures de conflits économiques et politiques⁴. Les sociétés de navigation se regroupent au sein de la Compagnie générale de navigation en 1855⁵ tandis que les plus importantes sociétés de transport ferroviaire fusionnent au sein de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) en 1857⁶. Au sein de l'Assemblée nationale, les deux industries ont leurs représentants. Lors d'une séance de 1851 au sujet de la concession des lignes de chemin de fer de la vallée du Rhône un député déclare : « Il y a une industrie très considérable, l'industrie de la navigation par le Rhône : elle emploie 54 bateaux à vapeur. Vous allez la tuer. Mieux que cela, vous allez donner à une industrie rivale les

1 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.* p. 36.

2 Rivet, Félix, « Le conflit entre la batellerie et le chemin de fer à Lyon au début du XIXe siècle », *Revue de géographie*, Vol. 24 n°2, 1949. pp. 98.

3 *Ibid.*

4 *Ibid.*, pp. 97-107.

5 Le Sueur, Bernard, *op. cit.*

6 Chaintreau, Jean, Cuynet, Jean et Mathieu, George, *Les chemins de fer : Paris-Lyon-Marseille*, Paris, La Régordanne et La vie du rail, 1993.

moyens de la tuer... Vous n'avez pas le droit de le faire... C'est une spoliation. »¹.

A Lyon, où la navigation à vapeur est le fait de d'hommes d'affaires puissants, le conflit est particulièrement tenace. Lorsque le rail fait son apparition dans la ville, d'abord dans les années 1860 avec l'inauguration du funiculaire de la Croix-Rousse (**cf. annexe 33**) et celle du chemin de fer de Lyon à Sathonay, mais surtout dans les années 1880 lorsque les premiers tramways sont expérimentés, cette rivalité est toujours présente dans l'esprit des entrepreneurs. N'oublions pas que Chaize et Plasson, avant de créer la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus, sont déjà des acteurs de la navigation rhodanienne puisqu'ils dirigent chacun des compagnies de transport. Au même titre que dans la navigation inter-urbaine, la concurrence entre les deux industries tourne vite à la faveur du rail et de sa supériorité technique.

Dans ces conditions, l'historien est amené à s'interroger sur le rôle du chemin de fer urbain dans la suppression du service des « mouches ». Pour répondre à cette interrogation, je m'intéresse dans un premier temps à l'apparition du rail dans le transport urbain lyonnais avant de me focaliser sur le développement technique de ce transport.

A) L'essor du rail

L'essor du chemin de fer est évoqué du point de vue du transport intérieur. Dans l'agglomération lyonnaise, c'est surtout à la fin du XIXe siècle que le rail s'impose. Les inaugurations du service de la Croix-Rousse et de Sathonay dans les années 1860 marquent l'apparition des voies ferrées dans le transport urbain. Néanmoins, ces deux nouveaux modes de transports représentent une concurrence presque négligeable pour le service des « mouches » qui conserve une position stratégique sur la Saône. C'est surtout lorsque les premières lignes de tramway sont inaugurées que la concurrence entre le rail et l'eau apparaît véritablement. Au même titre que dans le transport inter-urbain, la connexion entre l'eau et le rail est un échec.

1 Rivet, Félix, *op. cit.*, p. 105.

1 La mise en place du tramway

Lorsque la Compagnie lyonnaise des omnibus est créée en 1855, les hommes d'affaires parisiens à l'origine de cette création envisagent d'installer comme à Paris depuis 1852 un réseau de voie ferrées. Le système permettant d'escamoter complètement le rail dans la chaussée, inventé par le français Alphonse Loubat, avait déjà fait ses preuves aux États-Unis quand il fut inauguré à Broadway¹. Avec les succès de New-York et de Paris, les dirigeants de la CLO ambitionnent de développer le système à Lyon. Le 17 septembre 1855, la compagnie obtient du préfet Vaïsse, une concession pour trente ans des voies ferrées envisagées². En 1856, la CLO reçoit ainsi une livraison de douze voitures et des rails nécessaires à la construction des futures voies. Plus tard, l'administration municipale se rétracte en remplaçant la concession par une autorisation temporaire enlevant toute garantie de durée à la CLO « Les édiles locaux furent-ils contrariés par ce projet émanant d'hommes d'affaires étrangers à la ville ? »³. Face aux réticences de l'administration locale, la CLO abandonne l'idée de mettre en place un transport en commun sur rail dans l'intérieur de Lyon.

Il faut attendre vingt-cinq années durant lesquelles la plupart des villes de France ont le temps de s'équiper d'un réseau de tramway. En 1872, la CLO est rachetée par une société parisienne, la Compagnie Travaux et transports, présidé par le Baron Haussmann. Face à cette nouvelle ingérence parisienne, la municipalité impose des conditions draconiennes à la société, dans le but de décourager son entreprise et de protéger les intérêts lyonnais⁴. Elle y parvient puisque la compagnie de Haussmann finit par se retirer. Les 21 juin et 2 juillet 1879, la Compagnie des Omnibus et tramway de Lyon (OTL), administrée par des Lyonnais et dont le siège social est établi à Lyon, est créée. Elle reprend le matériel de l'ancienne CLO et obtient la concession de dix lignes de tramway. « Les Lyonnais sont enfin arrivés à leurs fins : évincer toute origine parisienne. »⁵. Du moins en apparence puisque la CLO reste une filiale des Transports et travaux⁶. Le retard

1 Racine, Roland, *op. cit.*, p. 15.

2 Arrivetz, Jean, *op. cit.*, p. 8.

3 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *Les transports à Lyon, du tram au métro*, Lyon, Jean Honoré, 1984, p. 19.

4 Tricoire, Jean, *Le tramway en France*, Paris, La vie du rail, 2007, p. 57.

5 Arrivetz, Jean, *op. cit.*, p. 9.

6 Arrivetz, Jean, *Histoire des transports à Lyon*, Lyon, édition Réalisation, 1965, p. 17.

que prend l'installation du tramway à Lyon s'explique ainsi par la résistance des pouvoirs locaux face à des acteurs économiques étrangers à la ville. Cette résistance permet au « mouches » de concurrencer sans difficultés un service de voitures bien moins performant.

Néanmoins à partir de l'année 1879, l'OTL, ancêtre des Transports en communs lyonnais (TCL) s'emploie activement à l'implantation d'un réseau de tramway. Le projet comprend dix lignes (cf. **annexe 36**). Les travaux débutent en juillet 1880. Les rues de la presqu'île sont « éventrées »¹ et les quais sont « défoncés »² pour permettre l'installation des lignes. La ligne n° 5 de Bellecour au pont d'Ecully³, puis la ligne n°6 de la place des Terreaux jusqu'à la gare de Vaise, sont rapidement achevées. Elles sont inaugurées, respectivement le 11 et le 30 octobre 1880. En quatorze mois, l'ensemble des lignes, formant « l'ossature du réseau urbain contemporain » est achevé⁴. La figure ci-dessous nous montre le plan du réseau en 1883. A la fin du XIXe siècle, on remarque que les transports tendent à se développer vers l'est de Lyon, or seul le chemin de fer urbain est en mesure de répondre à cette demande puisque les « mouches » ne peuvent s'affranchir de la rivière. Cette évolution de la géographie des transports tend à rendre le rail davantage compétitif.

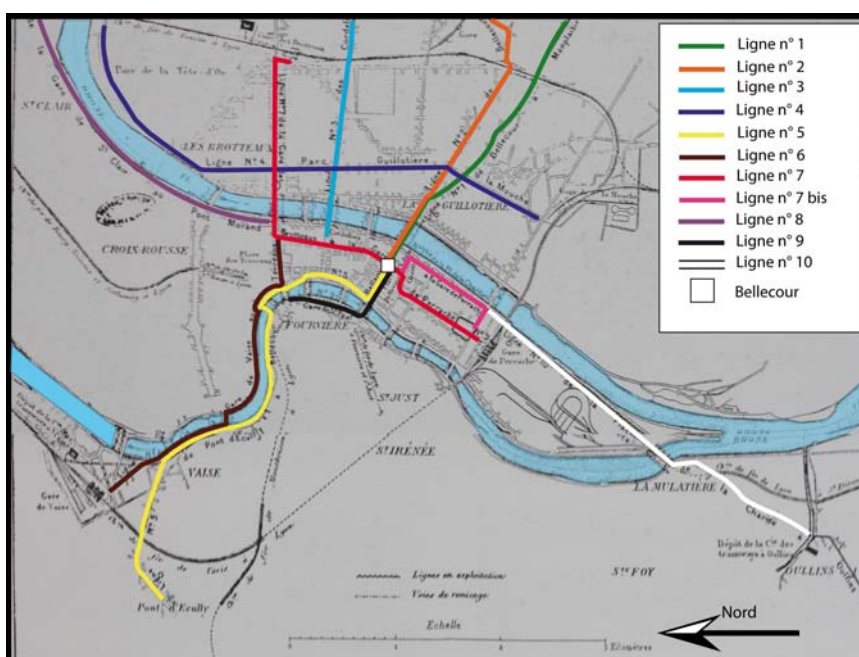


Illustration 39: Réseau de tramway à Lyon en 1883

1 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, p. 20.
 2 Arrivetz, Jean, *Lyon, du tram au tram*, p. 10.
 3 Le pont d'Ecully se situe à Vaise.
 4 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, p. 20.

Pour mettre en place son service de transport, la Compagnie des Omnibus et tramway de Lyon utilise des voitures tractée par des chevaux. En héritant du matériel de l'ancienne Compagnie lyonnaise des omnibus, l'OTL devient propriétaire de 313 véhicules et de 696 chevaux¹ qu'elle utilise alors pour tracter ses voitures. On parle de « tramway hippomobile ». L'**annexe 37**, montre une série de photographies représentant les véhicules utilisés par l'OTL dans les années 1880.

Avec la création de la Compagnie des Omnibus et tramway de Lyon, un nouvel acteur fait son apparition sur la scène du transport lyonnais. L'entreprise sonne le glas des voitures omnibus que les « mouches » avaient réussi à mettre en échec sans trop de difficultés. Il faut attendre bien longtemps pour voir l'inauguration du tramway dans une ville pourtant pionnière dans les transports. N'oublions pas l'attachement de Lyon à la navigation du fait de sa situation géographique. Les deux première lignes inaugurées en octobre 1880², longent toutes deux les quais de Saône venant concurrencer directement le service fluvial. Lors de la planification du réseau, les entrepreneurs de la CLO s'attaquent au service des mouches par une double ligne. Dès lors, l'idée d'une éventuelle connexion entre le transport par voie d'eau et par voie de terre est vite balayée.

2 L'impossible connexion entre l'eau et le rail

Au sein du réseau OTL, un système de connexion entre les lignes existe bel et bien pour le voyageur puisqu'en 1911, la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon soumet une réclamation à la compagnie des omnibus et tramway à propos des correspondances. Elle demande en effets, les motifs pour lesquels les receveurs des voitures refusent de délivrer des correspondances lorsque celles-ci ne sont pas demandées au moment où le voyageur paie sa place³. Rien d'étonnant à ce qu'une compagnie applique un tel système au sein de son service afin d'unifier le réseau en poussant les voyageurs à se déplacer au sein des infrastructures de l'entreprise.

Néanmoins, les transporteurs lyonnais comprennent la nécessité qu'il y a pour eux

1 *Ibid.*

2 Les lignes n° 5 et 6.

3 A.C.C.I.L., Correspondances, 1911, p. 238.

d'appliquer cette même politique à un réseau plus vaste. En 1904, la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse et celle des Omnibus et tramway de Lyon passent un accord pour obtenir la création d'une correspondance permettant de créer une ligne Croix-Rousse - Perrache en empruntant le chemin de fer et le tramway. L'illustration suivante montre l'avis publié dans les rues de Lyon par les deux compagnies. Le prix est fixé à dix centimes jusqu'à 23h00. Après cette heure un supplément de cinq centimes est demandé.

L'existence d'un service nocturne de l'OTL est avéré puisqu'en 1909, la compagnie demande la concession d'une ligne de tramway du jardin des plantes au cimetière de la Croix-Rousse. Elle détail les tarifs du service¹ en précisant que « si le service est continué après minuit, ces mêmes prix seront doublés. »². Les conditions de navigation rendent impossible l'inauguration d'un tel service par les « mouches ». Un arrêté préfectoral de 1871 rappelle en effet que « la marche des bateaux est interdite lorsque l'épaisseur du brouillard ne permettra pas à une personne, placée sur une rive du Rhône ou de la Saône, de distinguer la rive opposée. »³. La navigation ne peut se faire que lorsque les capitaines ont une bonne visibilité de la Saône.

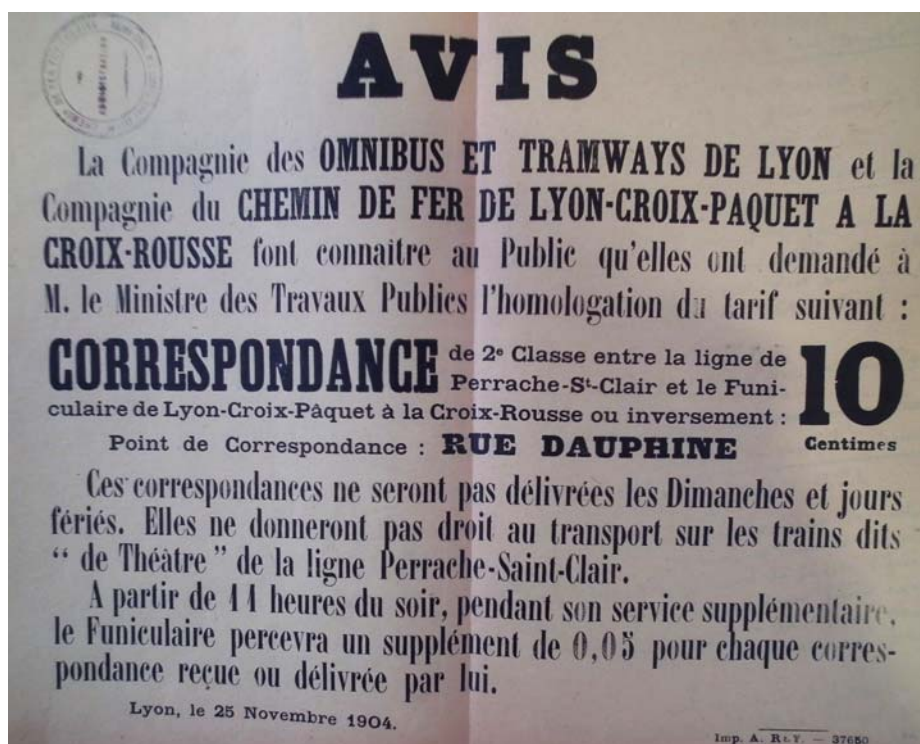


Illustration 40: Avis public de l'OTL et de la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse, le 25 novembre 1904

1 Dix centimes en première classe et vingt en seconde.

2 A.C.C.I.L., Correspondances, 1909.

3 A.M.L., Extrait des registres des arrêtés du préfet du département du Rhône, 1871.

Si les entrepreneurs du rail tendent à unifier le réseau de voie ferrées, ils se désintéressent du transport par bateaux omnibus. Dès 1863, la Compagnie lyonnaise des omnibus s'était intéressée de près au service fluvial en souhaitant créer un service de correspondance au moyen de bateaux omnibus (cf. p. 35.). Après la mise en place du tramway, les entrepreneurs du rail préfèrent créer des lignes le long des quais plutôt que d'utiliser un service de correspondance. Aucun accord n'a lieu entre la compagnie des « mouches » et les entreprises de transport par voie de terre. Cette situation de fracture entre l'eau et le rail est à l'image d'un conflit plus général entre la navigation et le chemin de fer. En 1904, Monsieur Gourju dans un discours au conseil municipal¹ rend compte de cette spécificité française (cf. **annexe 38**).

A Lyon, l'installation du tramway s'impose tardivement. Les entrepreneurs reprennent le matériel d'une compagnie qui n'a pu résister à la compagnie des « mouches » et sur laquelle beaucoup d'espoirs avaient été placés. Néanmoins, le mode de transport par voie de terre se transforme. La dernière décennie du XIXe et le début du XXe siècle est une période de bouleversement pour le transport urbain par rail.

B) Tramway et progrès technique

La concurrence du rail s'intensifie dans le secteur des transports urbains lorsque les compagnies adaptent à leurs engins de nouveaux procédés techniques. L'utilisation de la vapeur puis de l'électricité comme force motrice améliorent considérablement la qualité du service de transport par tramway. A la fin de la période étudiée, le chemin de fer urbain est en plein essor.

1 La vapeur

Pour tracter ses voitures sur rail, l'OTL possède une impressionnante cavalerie de miles chevaux répartis dans trois dépôts. « Le service de la cavalerie était alors le principal service de la Cie OTL ; il comptait une pléiade de vétérinaires et un bataillon de

¹ A.M.L., 961 WP 63, Séance du conseil municipal, le 13 septembre 1904.

palefreniers. »¹. La plus grande part du coût d'exploitation étant engouffrée par l'entretien des chevaux, la compagnie cherche rapidement à supprimer la traction hippomobile. D'autant plus que la force de deux chevaux ne permet pas de franchir la pente formée par le dos d'âne du Pont de la Guillotière. Ce passage nécessite l'utilisation d'un troisième cheval (cf. **annexe 39**) avec ce que cela implique en perte de temps .

L'utilisation de la vapeur convient à un service de bateau omnibus mais le tramway est soumis à des contraintes qui rendent difficile l'application de la vapeur dans les rues de Lyon. « La vapeur utilisée par le chemin de fer ne pouvait guère l'être au milieu des rues parce qu'elle effrayait les chevaux, rependait des cendres brûlantes au sol, noircissait les façades et exigeait l'emploi de locomotives lourdes peu compatible avec des arrêts fréquents. »². Dans les années 1880 plusieurs essais sont effectués par l'OTL. En 1884, une machine à vapeur Carrel, spécialement conçu pour le service urbain mais trop légère et peu puissante, n'arrive pas hisser une remorque chargée dans la grande rue de la Mulatière. Plus tard on emploie une automotrice Merkarski à air comprimé qui avait donné des résultats concluants dans d'autres villes, mais c'est également un échec³.

La solution est trouvée avec la locomotive d'Émile Lamm. Propriétaire d'un brevet en Amérique sur une locomotive urbaine sans fumée, sans cendres, sans charbon, sans foyer et sans chaudière, Lamm forme en France la Société des Locomotives sans foyer, système Lamm et Francq. L'ambition de la compagnie n'est pas de vendre ses locomotives mais d'obtenir la concession de certaines lignes⁴. L'OTL qui termine la construction de la ligne n°12 de Bellecour à Saint-Fons, plus tard étendue jusqu'à Vénissieux, confie l'exploitation de cette dernière à Lamm et Francq à partir de 1888⁵.

A la place de la chaudière, c'est un grand réservoir d'eau hermétiquement fermé qui est monté sur la locomotive. L'eau est réchauffée par le passage d'un courant de vapeur arrivant par le bas du réservoir et provenant d'un générateur fixe installé dans un dépôt. Pour l'exploitation de la ligne n°12 de l'OTL, la chaudière est installée à mi-parcours. Le réservoir d'eau des machines leur assure une autonomie de 18 km soit un aller-retour de Lyon à Vénissieux. L'illustration suivante montre la machine n°2 utilisée par l'OTL⁶.

1 Arrivetz, Jean, *Histoire des transports à Lyon*, p. 17.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

4 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, p. 45.

5 Arrivetz, Jean, *op. cit.*, p. 19.

6 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, p. 58.

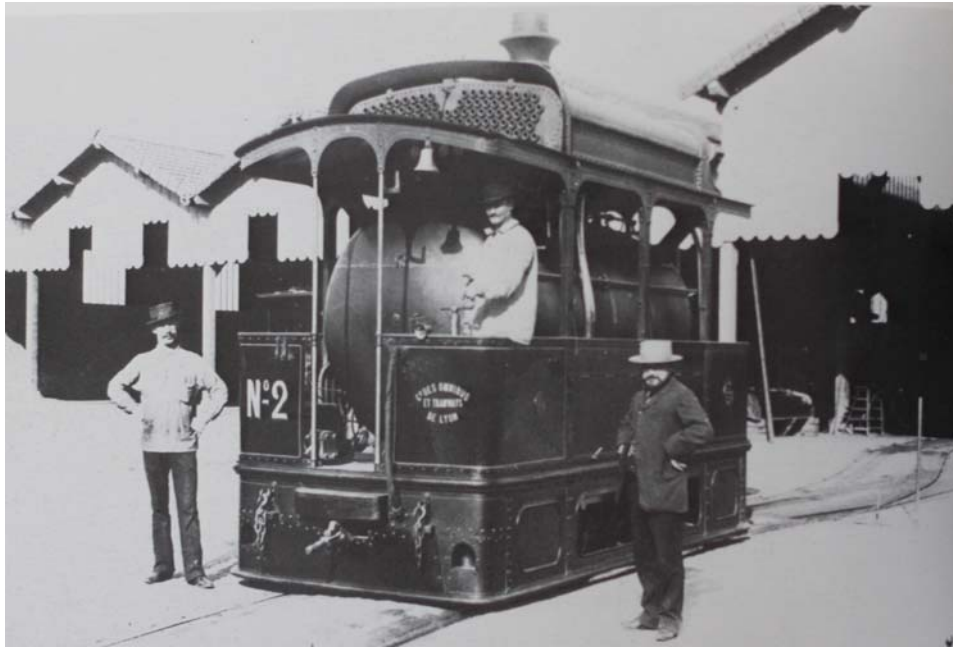


Illustration 41: Locomotive sans foyer utilisée par l'OTL

Au XIXe siècle, les compagnies de transport par tramway s'intéressent de près aux innovations permettant de remplacer la traction hippomobile. Les petites locomotives à vapeur Carrel sont plus discrètes mais pas assez puissantes, les essais des automotrices Merkarski se soldent par un échec. La machine sans foyer de Lamm permet pour un temps de trouver une solution au problème que pose l'utilisation des chevaux. Mais l'exploitation de Lamm dure moins de dix ans. Les locomotives sans foyer possède l'énorme inconvénient d'avoir une autonomie extrêmement réduite. La machine fonctionne tant que l'eau est suffisamment chaude pour créer la pression nécessaire mais elle se refroidit rapidement. Il suffit que les aléas de la circulation bloquent le tramway pour que le convois ne puisse arriver à destination. Le rayon d'action limité des locomotives sans foyer n'offre que peu de perspectives de développement des lignes. La solution définitive est trouvée avec l'emploi de l'électricité.

2 L'électricité

Le tramway à vapeur est vite rattrapé par le système électrique. En 1881, Siemens met déjà en service le premier tramway électrique à Berlin puis à Paris où à lieu

l'Exposition d'électricité¹. A Lyon c'est la petite compagnie du Tramway de Saint-Foy (TSF) qui exploite la première ligne électrique entre Sainte-Foy-lès-Lyon et Saint-Just en juin 1893. La ligne permet de raccorder le funiculaire de Saint-Jean à Saint-Just exploitée par la Compagnie du funiculaire Saint-Jean-Saint-just (FOL). En 1898, la FOL rachète l'exploitation de la TSF. La carte ci-dessous, construite à partir du plan du réseau OTL en 1928² permet de localiser Sainte-Foy-les-Lyon et Saint-Just.

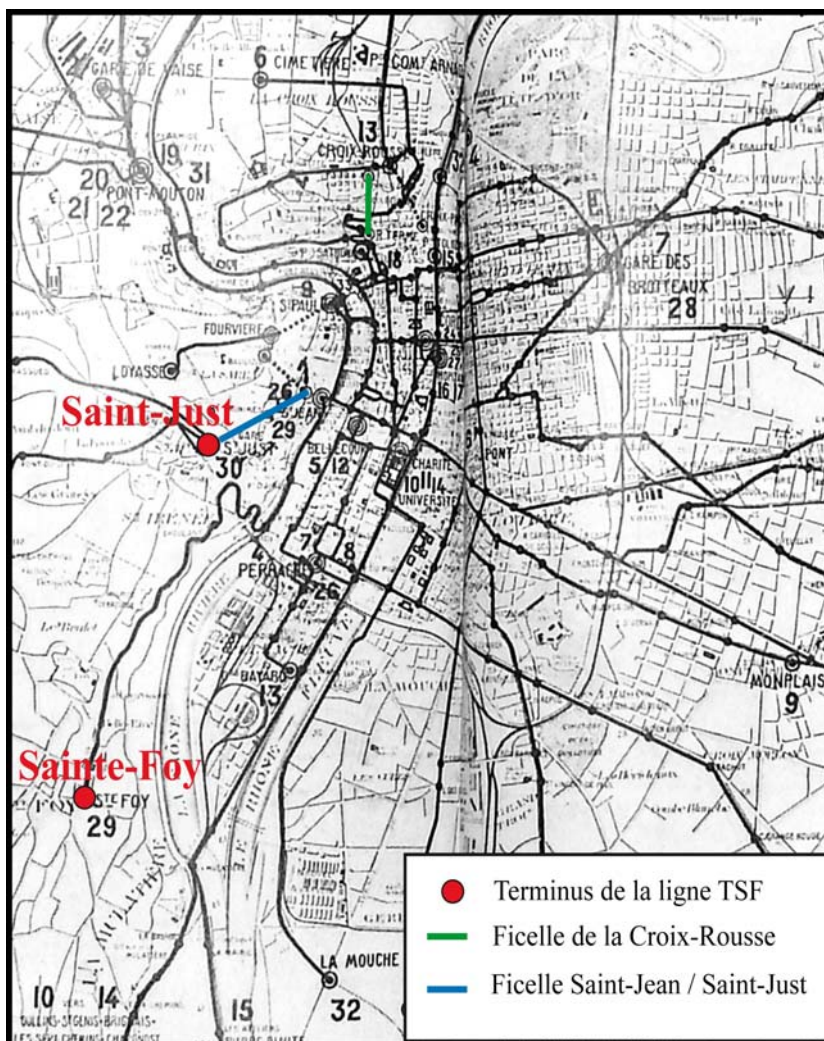


Illustration 42: Terminus de la première ligne de tramway électrifiée à Lyon

L'Exposition universelle et coloniale de 1894 est déterminante dans le processus général d'électrification du tramway et « l'année 1894 voit naître de nombreuses lignes de tramways électriques. »³. Pour desservir l'Exposition, une ligne est installée sur les quais

1 Racine, Roland, *op. cit.*, p. 45.

2 *Annuaire des Chemins de fer et des Tramways*, Paris, Édition des réseaux français, 1928.

3 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, p. 70.

du Rhône, entre le pont Lafayette et le parc de la tête d'Or. Le tramway est alors alimenté par une succession de plots installées entre les rails. Le courant n'est sensé circuler qu'au passage de la motrice mais « par temps de pluie, les plots restent parfois sous tension, à la grande surprise des passants ou des chevaux, qui n'apprécient guère la décharge »¹. Enfin, une seconde ligne électrique est installée à l'intérieur de l'Exposition pour faire le tour complet du parc.

En vue de ces premières tentatives, l'OTL charge la société Thomson-Houston d'étudier l'électrification du trajet Charité - La Mulatière - Oullins. Le 26 avril 1894, la première ligne électrique de la compagnie est ainsi inaugurée. « Le succès est tel qu'il faut très rapidement doubler la ligne dans les sections encore à voie unique et augmenter la puissance de l'usine électrique du dépôt d'Oullins »². Très vite, l'OTL décide d'électrifier l'ensemble de son réseau. Cinq ans plus tard en 1899, l'électricité parcourt toutes les lignes exploitées par la Compagnie des Omnibus et tramways de Lyon, première entreprise de transport par tramway dans l'agglomération lyonnaise.

Le transport de voyageurs est ainsi bouleversé à Lyon par la mise en place du tramway. D'abord hippomobile, ce mode de locomotion est traversé par une série d'innovations techniques qui aboutissent à l'électrification générale à la fin du siècle. En seulement vingt ans, le tramway s'est complètement transformé. Ces modifications successives lui assure une plus grande compétitivité dans le service de voyageurs. Le nombre de personnes transportées à Lyon explose. Face à un mode de locomotion collectif qui est en constante évolution technologique, le service des « mouches » devient moins compétitif. Les tramways électriques de l'OTL (cf. **annexe 40**) permettent d'atteindre une vitesse de 20 km/h³ tandis que les bateaux omnibus dépassent à peine les 10 km/h (cf. p. 32). Enfin les tarifs les plus bas des tramways OTL sont au même niveau que ceux des « mouches », soit dix centimes. Alors que la CLO ne peut baisser ses prix en dessous de vingt-cinq centimes dans les années 1860, l'OTL est en mesure de proposer des tickets à dix centimes. De fait, elle devient un concurrent redoutable pour le transport fluvial. Cependant, cette concurrence n'explique pas entièrement la suppression du service de transport fluvial en 1913.

1 *Ibid.*

2 *Ibid.*

3 Racine, Roland, *op. cit.*, p. 45.

2. L'action des entrepreneurs du rail

En 1913, la compagnie OTL qui est le nouveau propriétaire des « mouches » supprime définitivement le service. L'OTL s'impose dans la guerre qui oppose les compagnies de transport lyonnaises à la fin XIXe siècle. La compagnie étend progressivement son influence pour s'imposer comme la première entreprise de transport dans l'agglomération lyonnaise. En 1913, s'est un service qui rend encore service à la population qu'elle supprime. Malgré l'essor du tramway les « mouches » transportent quatre millions de voyageurs en 1905. Dans un contexte de croissance exponentielle du nombre de voyageurs transportés à Lyon, ce chiffre est moins impressionnant que pour l'année 1871 où les bateaux omnibus transportent autant de clients. Il révèle néanmoins l'utilité au public du service. Dans ce contexte, comment expliquer qu'un service d'intérêt public soit ainsi supprimé ?

Pour répondre à cette question, il faut s'intéresser au développement de la Compagnie des Omnibus et tramway de Lyon. L'étude de la stratégie adoptée par l'entreprise nous permet de comprendre l'attitude de ses dirigeants à l'égard du transport fluvial. D'une manière générale, cette attitude est liée à l'essor du rail dans le transport urbain. L'influence des entrepreneurs du rail sur le service des « mouches » est totale au début du XXe siècle. Cette influence pousse à une restructuration du transport fluvial urbain. Je m'intéresse ainsi dans une première partie à la politique menée par l'OTL vis-à-vis du transport fluvial avant de me focaliser sur la suppression définitive du service des « mouches »

A) La politique de l'OTL

Depuis sa création en 1879, l'essor de la Compagnie des Omnibus et tramways de Lyon est considérable. En vingt ans son développement est spectaculaire. A la fin des années 1870, elle hérite d'un réseau de voitures omnibus (**cf. annexe 9**). Les rails intérieurs sont alors absents de la ville de Lyon. Lors du passage au XXe siècle, la compagnie dispose d'un réseaux de tramway entièrement électrifié. Cette ascension place l'OTL dans

une position de force au sein du transport lyonnais et fait de la compagnie un acteur de la gouvernance urbaine. Le schéma suivant permet de visualiser l'absorption progressive des compagnies de transports par l'OTL.

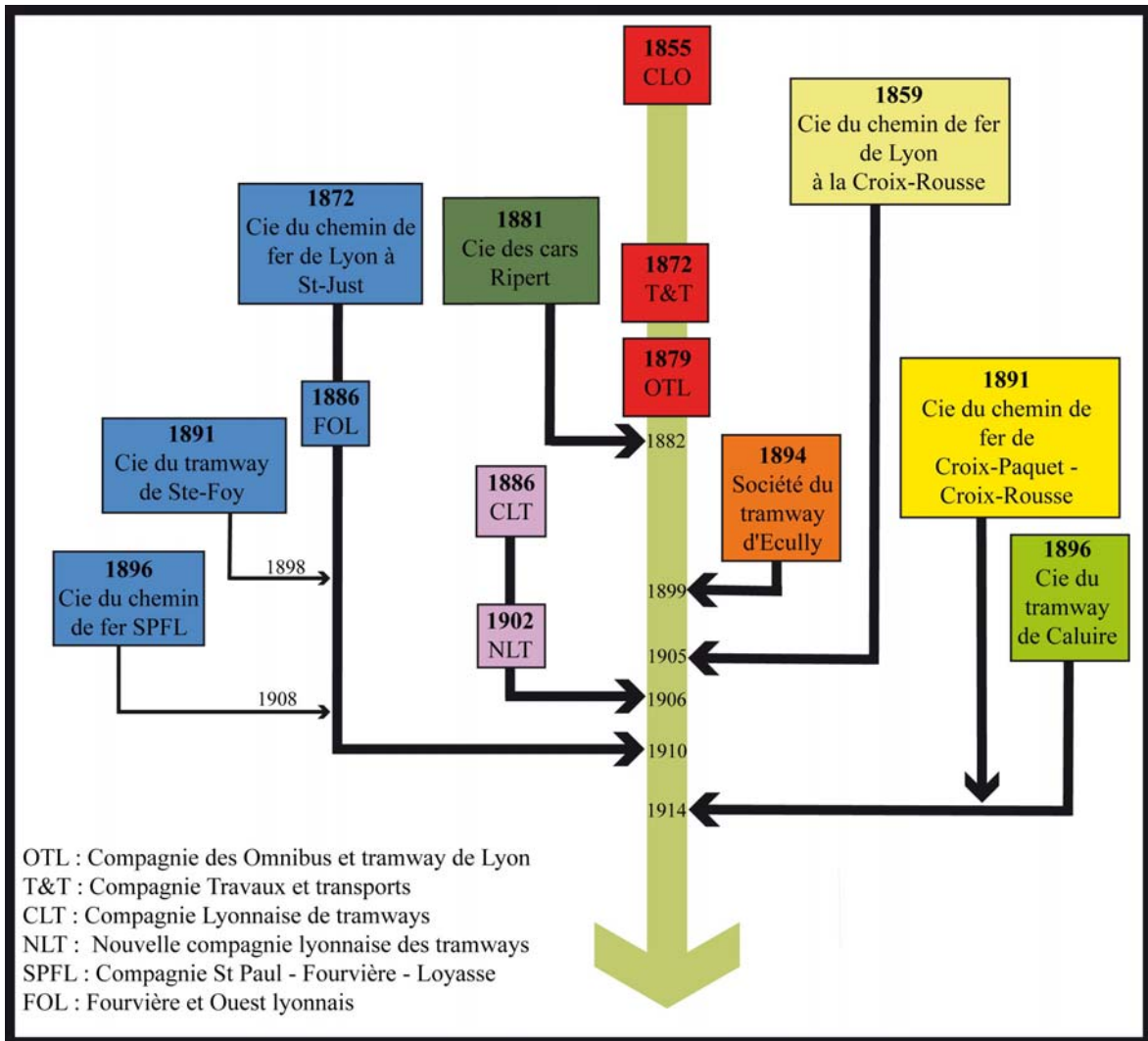


Illustration 43: Chronologie des absorptions de l'OTL jusqu'en 1914.

1 Une stratégie d'entreprise

A la veille de la Première Guerre mondiale ; l'OTL domine complètement le transport lyonnais puisqu'elle a absorbé la majorité de ses concurrents. Les années 1890 et 1900 sont marquées par de grands conflits entre les transporteurs lyonnais. Véritable

« guerre épuisante à coup d'abaissement de tarifs dont bénéficiait le public mais nuisible au développement du réseau lyonnais. »¹. L'accord passé entre le chemin de fer de Lyon-Croix-Paquet à la Croix-Rousse et l'OTL illustre bien cette guerre des tarifs. Le but de la manœuvre, expliqué par l'ingénieur en chef de la ville dans un rapport du 6 novembre 1902² est en réalité de contrer une autre ligne concurrente. En effet le 18 mars 1902, la ville concède à Monsieur Berchet une ligne de tramway de Perrache à la Croix-Rousse. Or les deux compagnies ont tout intérêt à ce que Berchet échoue dans son entreprise puisqu'il concurrence le funiculaire et les lignes Perrache - Brotteau, Perrache - Saint Clair. L'**annexe 41** permet d'avoir une représentation du tracé de ces lignes. Berchet prévoit un trajet Croix-Rousse - Perrache à dix centimes au lieu des trente nécessaires par l'utilisation du funiculaire et de la ligne OTL. En s'alliant, les deux compagnies peuvent ainsi proposer un tarif identique et ruiner les espérances de Berchet.

La suppression du service des « mouches » est le résultat d'une stratégie de l'OTL mise en lumière par le maire de Lyon dans une lettre non datée mais figurant dans un dossier regroupant des documents de 1905 à 1913. « En ce qui concerne la compagnie OTL et la compagnie NLT, il importe, en effet de remarquer que depuis leur fusion, elles ont en quelque sorte un monopole de fait et il semble qu'elles cherchent à profiter de cette situation pour imposer leur manière de voir à la municipalité, à leur personnel et au public[...]. D'après les renseignements que nous avons pu obtenir, la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus aurait été acquise par la Compagnie lyonnaise de transports fondée par un groupe d'actionnaires de l'ancienne Compagnie lyonnaise de tramways, à laquelle a été substituée plus tard la compagnie NLT. M. Guillon Directeur à ce moment de la Compagnie lyonnaise de tramways a été désigné comme directeur de la Compagnie lyonnaise de transport et il a conservé ses fonctions en prenant la direction de l'OTL. La Compagnie lyonnaise de transports n'a pas été comprise dans la fusion des deux compagnies OTL et NTL. Bien qu'elle paraisse être une compagnie indépendante, elle a sans doute des intérêts communs avec l'OTL puisqu'elle a le même directeur et les mêmes administrateurs. De plus, l'ingénieur de l'exploitation de la Cie OTL a dans ses attributions le service des bateaux omnibus. »³. Le transport lyonnais est ainsi concentré entre les mains d'un groupe d'administrateurs et d'actionnaires aux intérêts communs. Ce sont ces intérêts

1 Arrivetz, Jean, *op. cit.*, p. 19.

2 A.M.L., 961 WP 177, Rapport de l'ingénieur en chef, le 6 novembre 1902.

3 A.M.L., 961 WP 177, Lettre du maire de Lyon, entre 1905 et 1913.

qui dictent la décision de supprimer arbitrairement et brutalement le service des « mouches ». Le 18 juin 1913 les lecteurs du journal *Le salut public* peuvent lire un article annonçant la suppression définitive du service¹. L'illustration suivante montre cet article.

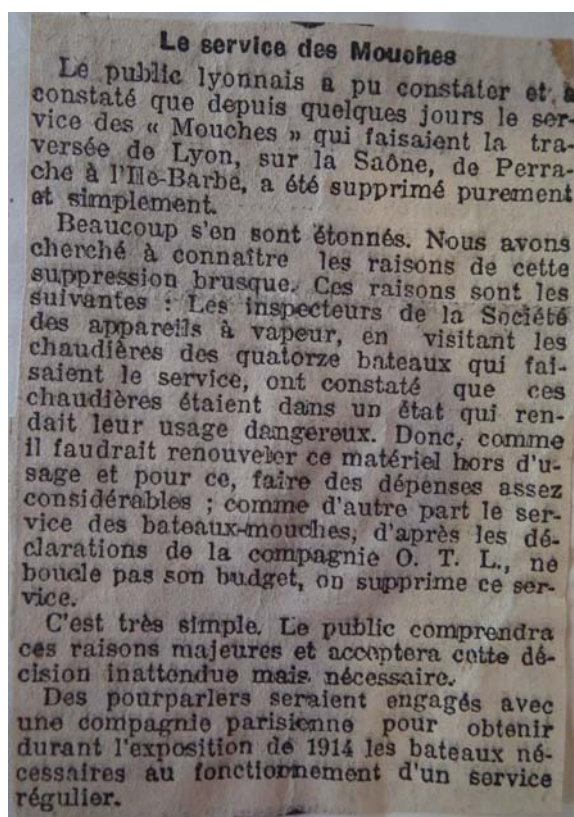


Illustration 44: Article découpé dans *Le salut public* du 18 juin 1913

La date à laquelle la compagnie des bateaux omnibus est reprise par la Compagnie lyonnaise de transport n'est malheureusement pas mentionnée dans les archives consultées. On voit néanmoins à quel point l'OTL est devenue une compagnie puissante dont les décisions ont un impact direct sur l'espace urbain. Face à ce poids, la municipalité se trouve bien impuissante.

2 L'impuissance de l'administration municipale

Les délibérations municipales du début du XXe siècle rendent bien compte de l'impuissance des pouvoirs publics face aux décisions des entrepreneurs du rail. En 1907,

¹ A.M.L., 961 WP 177, Article découpé dans *Le salut public*, le 18 juin 1913.

plusieurs pontons sont supprimés 48 heures seulement après que le public ait été prévenu. Monsieur Renard dans la séance du 16 septembre 1907 évoque ainsi ce « laps de temps trop court [pour les usagers] pour pouvoir intervenir auprès des pouvoirs publics ou même auprès de la compagnie[...]. La Compagnie n'est pas en droit de supprimer d'une façon aussi brusque les moyens de communication existant dans un quartier. Je suis convaincu qu'il y a quelques relations entre la compagnie des bateaux mouches et la compagnie OTL. On a voulu obliger les voyageurs du quartier Pierre-Scize, comme ceux de Port Neuville [...] à prendre le tramway[...]. A mon avis, la compagnie a tort de vouloir établir un trajet rapide entre le pont La Feuillée et Vaise, car elle nous montre que l'esprit qui la fait agir est bien le même que celui qui anime la compagnie OTL dans des circonstances semblables. La Compagnie des bateaux mouches a l'intention d'établir un trajet direct entre Perrache et Vaise, en s'arrêtant peut-être à La Feuillée, mais en supprimant tous les débarcadères intermédiaires. En agissant ainsi, elle porte un grand préjudice aux habitants des deux rives de la Saône. »¹.

De plus, une lettre du préfet du 18 février 1909 souligne que la compagnie « exploite le service librement, sans aucune autorisation, concession, allocation ou autre intervention directe de l'administration ; elle n'est soumise à aucun cahier des charges et doit se conformer aux règlements sur la police et la navigation. »². En effet, la compagnie exploite le service en vertu d'une simple autorisation préfectorale³. Dans ces conditions, la compagnie s'affranchit de l'autorité administrative et reste libre de supprimer librement le service des bateaux omnibus.

Les inquiétudes de la municipalité sont fondées et la politique de l'OTL est régulièrement critiquée dans les délibérations du conseil municipal. La compagnie exploitant le service des bateaux omnibus « s'ingénie à rendre son service inaccessible au public, d'abord en établissant des départs qui n'ont plus lieu que toutes les quinze minutes au lieu de sept, ensuite en portant son tarif à 0,10 fr. au lieu des sections à 0,05 fr. Et vous allez voir, Messieurs, quel est le calcul de la compagnie. Pour que les bateaux-mouches travaillent, il faut maintenir les sectionnements à 0,05 fr. ; par conséquent la compagnie qui ne fait qu'une avec l'OTL perd 0,05 fr. par voyageur. Si au contraire, le tarif de 0,10 f. est maintenu, les bateaux ne feront plus rien. La population à intérêt cependant à ce que ce

1 A.M.L., 961 WP 177, Délibération du conseil municipal, le 16 septembre 1907.

2 A.M.L., 961 WP 177, Lettre du préfet au maire, le 18 février 1909.

3 A.M.L., 961 WP 177, Rapport au conseil municipal, le 1er décembre 1908.

moyen de transport continue à fonctionner à Lyon. »¹.

La municipalité ne dispose d'aucun moyen pour empêcher l'OTL d'imposer ses décisions sur l'espace urbain. Le maire dans une note de 1909 témoigne de cette impuissance. « D'après un travail très complet qu'a bien voulu me communiquer M Chalumeau Ingénieur en Chef de la voirie, il résulte qu'à l'heure actuelle nous n'avons aucun moyen d'action pour contraindre la Cie à reprendre son service des Bateaux Mouches. Elle n'est liée par aucune concession et par conséquent elle est libre de reprendre et de suspendre ce service à son gré et comme ce service concurrence ses tramways elle a tout intérêt à le laisser périliter et à le supprimer »².

Les dirigeants de l'OTL s'imposent comme des acteurs de la gouvernance urbaine. Ils sont capables d'imposer leur décision à une municipalité qui ne dispose pas d'outils de contrôle efficaces. En utilisant le terme de gouvernance urbaine, on insiste ainsi sur le phénomène « d'impuissance publique » et de « privatisation de l'action publique »³. Ces mutations dans l'administration urbaine expliquent la suppression du service des « mouches ». L'idée que la disparition des bateaux omnibus de l'espace fluvial lyonnais, soit liée à la concurrence du tramway électrique est communément admise. Les rares études sur le transport lyonnais qui consacrent une partie sur le service des « mouches »⁴ tendent à réduire les bateaux omnibus à un service que le tramway rend obsolète. Or il ne faut pas oublier que si « la population délaisse les bateaux pour le tram »⁵, c'est bien parce qu'on l'y a forcé. En 1907, suite à la suppression d'une série de pontons « les quartiers de la rive droite de la Saône sont[...] privés du service des mouches depuis Saint-Jean jusqu'à Vaise. Sur tout ce long parcours, les habitants se trouvent obligés de prendre le Tramway. »⁶ Si la compétitivité des bateaux omnibus tend à diminuer face aux progrès techniques du tramway, les « mouches » continuent néanmoins d'offrir un service d'une « utilité indiscutable »⁷ pour les Lyonnais. L'action des entrepreneurs du rail entraîne la

1 A.M.L., 961 WP 177, Délibération du conseil municipal, extrait du procès verbal de la séance du 29 mars 1809.

2 A.M.L., 961 WP 177, Note du maire, 1909.

3 Le Galès, Patrick, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », p. 60.

4 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *Les transports à Lyon, du tram au métro*. Arrivetz, Jean, *Histoire des transports à Lyon*. Charbonnier, Romain, et André Vincent, *Sujets bateaux: embarcations sur le Rhône et la Saône en région lyonnaise*.

5 Charbonnier, Romain, et André Vincent, *op. cit.*, p. 42.

6 A.M.L., 961 WP 177, Délibération du conseil municipal, le 16 septembre 1907.

7 A.M.L., 961 WP 177, Rapport au conseil municipal, le 1er décembre 1908.

suppression d'un service public efficace.

B) La suppression d'un service public

Au début du XXe siècle, le service des bateaux à vapeur omnibus continue d'avoir une place importante dans le transport à Lyon. C'est un service populaire et efficace. La suppression des « mouches » entraîne la fin d'un service populaire, inscrit depuis cinquante ans dans le transport. Les archives consultées laissent transparaître un certain attachement des Lyonnais aux bateaux omnibus. Après la mise à l'écart des « mouches » en 1913, il y a bien des tentatives de reprises mais la concurrence de l'OTL pousse à une restructuration du transport fluvial intérieur. Le service public de transport en commun fluvial est définitivement supprimé.

1 Suppression d'un service populaire

Le va-et-vient des « mouches » sur la Saône n'a cessé d'être pour les Lyonnais, un service d'utilité public pour un coût modeste. La disparition brutale des bateaux à vapeur omnibus sur la rivière entraîne une série de mécontentements qu'une pétition anonyme de 1913 illustre bien : « La compagnie des transports de Lyon a supprimé depuis deux mois sans tambours ni trompettes le service des bateaux Mouches. Après avoir fait son possible pour détourner et lasser les habitués de cet agréable mode de transport (un bateau toute les 30 puis 40 minutes!!!!...) ce qui était grotesque, elle a cessé un beau matin son service.[...] Sans insister sur ce que Lyon perd en pittoresque, je signale seulement ce que cette suppression intempestive a de fâcheux au point de vue de la commodité et de l'hygiène.[...] Le tramway de St Rambert n'accepte pas les gros colis, bicyclettes, voitures pour enfants. De plus il faut un transbordement à Vaise. Or ceci est fort pénible quand on arrive de loin et que l'on trouve un tramway encombré, heureux quand il ne faut pas attendre ½ heure[...]. Reposant à notre époque de trépidation constante et de foire de vitesse que le transport en bateau exempt de secousse et de bousculade[...]. Les tramways lyonnais ayant le monopole de la malpropreté, permettez l'expression, ce sont pour beaucoup de vrais

crachoirs[...]. Les bateaux sont utiles pour doubler les tramways, les soulager, il ne saurait être question de concurrencer, puisque la direction est la même[...]. La compagnie ne saurait invoquer les charges, la diminution des recettes, puisque l'année dernière, elle a encaissé 600 000 fr. de plus. C'est réellement fâcheux de voir tous ces bateaux rouillés, en voie de détérioration rapide, immobilisés depuis de longues semaines à Perrache. ».

L'utilité du service pour le public est souvent mise en avant lors des séances du conseil municipal. La suppression du ponton de Port Neuville en 1907 « cause un préjudice réel et une gêne considérable » pour les habitants de la rive droite et de la rive gauche. « C'est au moment où la nécessité d'un nouveau moyen de communication s'imposant dans l'intérêt de la population des deux rives [la ville est sur le point de construire le pont de l'Homme de la Roche], que la Compagnie supprime brutalement l'un de ces moyens de communication. »¹. Lorsque le service est arrêté le maire adresse une lettre à la compagnie dans laquelle il « proteste vivement contre la suppression de ce service » ajoutant que cette suppression « privera toute une partie de la ville d'un moyen de transport économique et très apprécié, notamment des voyageurs chargés de bagages qui ne peuvent être admis dans les voitures de tramways »².

Malgré la popularité et l'utilité publique des « mouches » le service est bel et bien supprimé dans le courant de l'année 1913, comme l'annonce *Le salut public* dans son numéro du 18 juin. Après cette date il y a des tentatives de reprises mais elles ne concernent plus qu'un service touristique qui n'a plus grand-chose à voir avec le transport en commun collectif effectué par les « mouches » durant cinquante années.

2 La restructuration du transport fluvial

Le 10 avril 1912, Monsieur Baugé, directeur du service des bateaux parisiens adresse une lettre au maire de Lyon dans laquelle il indique sa volonté de racheter le matériel des bateaux omnibus. « En constituant une société qui engloberait ce service et le mien, on créerait, à mon avis, une affaire très viable. »³. Le but est ainsi de remettre en

1 A.M.L., 961 WP 177, Délibération du conseil municipal, le 16 septembre 1907.

2 A.M.L., 961 WP 177, Lettre du maire, le 13 février 1913.

3 A.M.L., 961 WP 177, Lettre de Monsieur Baugé, le 10 avril 1912.

place un service que l'OTL abandonne. Un projet est établi avec des places à cinq centimes. Le service intérieur s'étend de Bellecour à Vaise et le service de banlieue de Vaise à Saint-Rambert. L'annexe 42, montre le projet envoyé au maire de Lyon. Seulement pour atteindre ce but, il faut que la compagnie propriétaire du matériel flottant consente à ne pas insérer dans la vente toute restriction sur le mode d'utilisation du matériel. Monsieur Bougé demande alors au maire Herriot d'avoir recours à son influence pour obtenir de la Compagnie lyonnaise de transports une vente à option sans restriction. Or le maire répond qu'il n'a aucun moyen d'obliger la compagnie à procéder à ce type de vente. Les administrateurs de l'OTL, qui sont les mêmes que pour la Compagnie lyonnaise de transport, empêchent toute perspective de reprise du service public.

Après la Première Guerre mondiale, les projets de reprises se portent ainsi autour d'un service de transport touristique. En 1928, la Compagnie des Abeilles « bateaux à vapeur d'excursion entre Lyon et l'île barbe » propose un service de voyageur mais le transport de passagers par bateaux n'est plus du tout d'intérêt général, il est destiné à l'excursion touristique. Lorsque la Compagnie des Abeilles demande à la ville d'installer l'éclairage sur les bas ports en amont du pont La Feuillée et en amont du pont Tilsitt, l'ingénieur en chef émet un avis défavorable dans son rapport. Cet éclairage ne servirait, en effet qu'aux voyageurs empruntant les bateaux pour excursionner sur la Saône. Il précise toutefois que « si l'administration estimait devoir encourager cette entreprise au titre du tourisme, cette amélioration pourrait être réalisée, mais il nous semble qu'il y aurait lieu de prélever la dépense correspondante sur la taxe spéciale réservée pour favoriser le tourisme et intéresser les visiteurs étrangers. »

Enfin, notons la restructuration du service des « mouches » avant même la suppression du service. La seconde moitié du XIXe siècle est une période de conflit entre la PLM et les compagnies de navigation autour de la gare d'eau de Perrache. La gare appartient à la PLM qui s'est engagée dans différents traités passés avec la ville à « ouvrir au commerce lyonnais une gare d'eau permettant le transbordement des marchandises de toute nature de la voie d'eau à la voie ferrée et vice versa. ». Or la PLM refuse l'entrée libre dans la gare, « qui est fermée avec un pont flottant cadenassé et qu'elle n'ouvre qu'après formalité de demande, ce qui occasionne des retards alors que l'entrée de cette gare doit être libre. ». Elle a « établi un pont d'une hauteur insuffisante pour la desserte de ses ateliers. Pont sous lequel les bateaux ne peuvent passer pendant les hautes eaux[...], les

quais sont abordables nulle part[...]. La compagnie refuse de faire les travaux malgré des sommations réitérées »¹. Dans le carton d'archive se référant au port Rambaud et à la suppression de la gare d'eau de Perrache², on trouve une lettre de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus qui est alors en conflit judiciaire avec la PLM. Sur le papier lettre on distingue les activités de la compagnie (**cf. annexe 43**). Elles se sont diversifiées puisqu'elle effectue également un transport inter-urbain de voyageurs et de marchandises. La lettre date de 1907, la Compagnie des bateaux omnibus appartient déjà à la Compagnie lyonnaise des transports mais elle a conservé son nom.

La suppression du service des « mouches » s'explique ainsi par la rivalité qui règne à Lyon entre les compagnies de transport urbain d'une part, et entre le rail et la navigation d'autre part. La fin du service des bateaux omnibus est expliquée par la stratégie de développement menée par l'OTL. Avec la disparition des « mouches » disparaît un service public de transport en commun. Malgré l'utilité du service pour la population, la municipalité est dans l'incapacité d'empêcher cette suppression. On voit à quel point la concession est un outil de contrôle pour l'administration locale. C'est précisément parce que la compagnie exploitant les « mouches » n'est liée à aucune concession qu'elle peut supprimer librement un concurrent.

1 A.M.L., 961 WP 63, Extrait du bulletin municipal officiel de la ville de Lyon, 28 août 1904.

2 A.M.L., 961 WP 63.

Conclusion

L'étude géohistorique du transport de passagers dans l'agglomération lyonnaise permet ainsi d'expliquer la longévité du service entrepris par les « mouches ». L'entreprise s'inscrit très rapidement dans le quotidien des Lyonnais. Dans une période de divorce progressif entre la ville et ses cours d'eau, le service des « mouches » maintient un lien entre la Saône et les habitants. L'espace fluvial est bien plus qu'un simple cadre spatial. On observe une superposition de l'espace urbain à l'espace fluvial, ce qui entraîne des frictions entre les acteurs de la gouvernance urbaine, de plus en plus diversifiés. La singularité de l'espace fluvial est en mesure d'offrir un cadre de développement à l'entreprise de Chaize et Plasson. L'administration des cours d'eau, associée à une stratégie d'entreprise efficace permet à la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus de se constituer un monopole sur la rivière.

La création du service est liée au progrès technique et à l'innovation. C'est bien le développement de la machine à vapeur et son adaptation à la navigation qui permet de rendre possible le service. Dans une période où les roues à aubes équipent de nombreuses embarcations fluviales, Chaize et Plasson font le choix de l'hélice comme moyen de propulsion. Le concours lancé à Paris pour la concession du service de transport montre la supériorité technique des « mouches » par rapport aux prototypes adverses, tous équipés de roues à aubes. De la même façon que l'innovation technique permet à la Compagnie des « mouches » de proposer un service plus efficace que celui des voitures omnibus, on pourrait penser que l'installation du tramway et son électrification sonne le glas des bateaux omnibus. Or il faut bien prendre en compte le contexte de rivalité entre le rail et la navigation d'une part, et entre les transporteurs lyonnais d'autre part. C'est cette concurrence qui explique la suppression des bateaux omnibus et la restructuration du transport fluvial vers le tourisme.

Bien que le service des « mouches » soit partie intégrante du patrimoine lyonnais, l'histoire de ces bateaux à vapeur omnibus est très peu connue. Aujourd'hui, il ne reste que des cartes postales et quelques passionnés pour témoigner d'un patrimoine méconnu du grand public. Lors de mon travail de recherche, j'ai contacté Chantale Descourt, descendante de Louis Elizée Chaize en imaginant qu'elle aurait probablement un trésor de documents à me montrer. Très peu de choses ne lui reste de cet ancêtre si ce n'est une

médaille de la légion d'honneur. L'histoire familiale raconte qu'elle aurait été décernée à Chaize pour les services rendus par les bateaux à vapeur omnibus durant la guerre de 1870. Une « légende familiale » selon Madame Descourt. Ce que je retiens surtout de notre discussion, c'est le relatif oubli de Chaize et des « mouches » au sein même de la famille. Madame Descourt qui a plusieurs petits-enfants me confia en effet que le nom de Chaize n'évoque aujourd'hui que peu de choses pour ses enfants et petits-enfants. Cela rend bien compte du relatif oubli des « mouches » dans l'esprit populaire.

Néanmoins, le processus de reconquête des fleuves a fait naître un intérêt nouveau pour les cours d'eau urbains¹. Les pouvoirs publics tendent à revitaliser les fronts d'eau dans le but de connecter les Lyonnais à l'espace fluvial. Au début des années 1990, le conseil de la Courly² adopte le schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône ou « plan bleu ». En avril 2012, une navette fluviale est inaugurée en même temps que le centre commercial de Confluence. Il relie le quartier à Saint-Paul avec un arrêt à Bellecour. Ces nouveaux plans d'aménagement amènent ainsi à interroger davantage le passé de la navigation fluviale urbaine.

L'étude du service des mouches permet d'une certaine manière de relativiser l'actuelle rapprochement des Lyonnais à leurs cours d'eau. L'espace fluvial n'est plus un vecteur d'identité de quartiers. La réappropriation des fleuves passe en effet par des plans d'aménagements qui tendent à construire des espaces impersonnels et uniformes. Dans ces conditions, la reconquête des cours d'eau est davantage celle des pouvoirs publics que des habitants. Les cyclistes et les passants longeant les quais suivent des promenades qui se ressemblent d'une ville à l'autre. L'aménagement urbain, entrepris comme une vitrine de la ville, efface paradoxalement l'identité liée au lieu.

Les Vaporetto ne peuvent être envisagés comme un moyen de transport en commun quotidien. Le rapprochement des Lyonnais à la Saône d'un point de vue du transport fluvial

1 Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve : la Seine et Paris (1750-1850)*. Paris, Éditions de l'École des Hautes études en sciences sociales, 2000. Berque, Augustin. « Tokyo : une société devant ses rivières ». *Revue de géographie de Lyon* 65, n° 4 (1990): 255-260. Bravard, Jean-Paul. « Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon ». *Géocarrefour* 79, n° 2, janvier 2004, pp. 49-62. Frioux, Stéphane. « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIIIe-XXIe s.) ». *Géocarrefour* Vol. 85, n° 3, mars 2011. Mauch, Christof, et Thomas Zeller. *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008. Pelletier, Jean, et Jacques Bethemont. « Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés ». *Revue de géographie de Lyon* 65, n° 4, 1990. Ultsch, Justine. « Les temporalités de l'interface ville-rivière à travers le cas de Saint-Étienne et du Furan ». *Géocarrefour* 85, n° 3, septembre 2010, 209-219.

2 Aujourd'hui la Communauté urbaine de Lyon ou Grand Lyon.

passer par la création d'un service véritablement intégré au réseau de transport urbain. Or le S.Y.T.R.A.L. (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise), qui est l'autorité organisatrice des transports en communs à Lyon¹ n'envisage pas de relier un service de navette fluviale aux réseaux de transport TCL. La qualité du maillage actuel de l'hyper-centre est en effet satisfaisante et ne justifie pas d'investissements supplémentaires². La fin du service des « mouches » marque la rupture entre les Lyonnais et l'espace fluvial.

1 Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. *Les transports publics urbains en France: organisation institutionnelle*, Paris, La Défense, 2002, p. 12.

2 Lefèvre-Leroudier, Élodie, Regal, Philippe, Soria, Olivier et Valantin, Marion, « Argumentaire relatif à la mise en place d'un transport en commun fluvial sur l'axe Saône/Rhône dans le cadre de la reconquête des cours d'eau urbain », Master 2 : Éthique et développement durable, 2013.

Inventaire des sources consultées

1. Sources imprimées

Annuaire administratif et commercial du département du Rhône, Lyon, Mugin et Roussand, 1869.

Lyon et La Région Lyonnaise en 1906, Ouvrage offert par le comité local d'organisation aux membres du 35e Congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences, Lyon, Rey et Cie, 1906.

Desprez, Adrien, « L'Exposition à vol d'oiseau », *L'illustrateur de l'Exposition universelle*, n°2 (15 avril 1867), pp. 6-7.

Figuier, Louis, *Les merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes*, Jouvett et Cie, Paris, 1869.

Nizier Du Puitspelu, *Les vieilleries lyonnaises*, Lyon, Mugin et Roussand, 1879.

Pionin, Charles, *Code de Police Municipale de la Ville de Lyon, recueil des arrêtés, règlements, ordonnances, traités et autres documents*, Lyon, Dumoulin, Ronet et Sibuet, 1840.

Sirey, Jean-Baptiste, *Jurisprudence du Conseil d'état, depuis 1806, époque de l'institution de la Commission du contentieux, jusqu'à la fin de septembre 1818*, Paris, 1818, p. 367.

Vingtrinier, Emmanuel, *La vie lyonnaise autrefois*, Lyon, Bernoux et Cumin, 1898.

Wilhelm Schreiber , Alojys , *Manuel des voyageurs sur le Rhin qui passent depuis ses sources jusqu'en Hollande*, Paris, Engelmann, Paris, 1830.

2. Sources manuscrites

Archives municipales de Lyon

342 WP 040 : Navigation sur la Saône et sur le Rhône, bateaux mouvants, compagnie des bateaux à vapeur omnibus « les Mouches ».

342 WP 043 : Navigation sur la Saône et le Rhône, activité des bas ports.

701 543 : Instance d'appel entre ... et la Cie des Mouches.

961 WP 62 : Gare d'eau de Perrache et port quai Rambaud.

1140 WP 95 : Police, voitures publiques.

343 WP 12 : Bateaux lavoirs, bateaux teinturiers, bateaux bains chauds et froids, bateaux poissons, bateaux moulins, pontons, entrepôts permanents, entrepôts temporaires.

933 WP 102 : Recensement des bateaux et canots, 1894-1899; Amélioration du Rhône et de la Saône dans la traversée de Lyon 1882.

342 WP 039 : Navigation sur la Saône et sur le Rhône, Bateaux stationnés.

1 C 700546 : Bateaux-Omnibus sur la Saône, droits de stationnement, rapport à la commission municipale présentée au nom du Comité du contentieux.

342 WP 04 : Navigation sur la Saône et le Rhône, bateaux mouvants, compagnies diverses.

1 C 502914 : Affaire des Bateaux omnibus, rapport au comité des intérêts publics.

925 WP 225 : Bateau à vapeur omnibus sur la Saône.

961 WP 67 : Quais de la Saône, 1898-1928.

342 WP 003 : Quais rive droite de la Saône.

961 WP 63 : Port Rambaud suppression de la gare d'eau de Perrache.

961 WP 177 : Cessation du service des Bateaux Omnibus, tramway, etc.

342 WP 015 : Ponts sur la Saône et sur le Rhône

Archives départementales du Rhône

6UP 1-175 : Tribunal de commerce.

6UP 1-3023 : Tribunal de commerce.

S 949 : Commission de surveillance des bateaux à vapeur 1837-1870

S 1041 : Service spécial de la Saône, affaires générales et diverses, cartes de la Saône (1908).

S 1580 : Bateaux à laver, bateaux à vapeur, compagnies de navigation (1837-1882)

S 1869 : État annuel des bateaux à vapeur 1833 – 1876.

S 1870 : Pontons, débarcadères, affaires diverses 1836-1883.

S 1893 : Bateaux à vapeur arrêtés d'autorisation (1851-1867).

S 1894 : Bateaux à vapeur arrêtés d'autorisation (1868-1869).

S 1895 : Bateaux à vapeur arrêtés d'autorisation (1870-1878).

S 3299 : Service spécial du Rhône et de la Saône, navigation à vapeur, affaires diverses (1866-1921).

Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie

Registre n° 19, Procès verbaux et délibérations (1863-1864).

Compte-rendus des délibérations, 1866-1911.

Bibliographie

1. Instruments de travail

Collomb, Gérard et Vanario, Maurice, *Les rues de Lyon à travers les siècles (XIVe au XXIe siècles)*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2002.

Collomb, Gérard, Delfante, Charles et Pelletier, Jean, *Atlas historique du Grand Lyon: formes urbaines et paysages au fil du temps*, Paris, Lejeune-Libris, 2004.

Corvol, Andrée, *Les sources de l'histoire de l'environnement*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Delfante, Charles et Pelletier, Jean, *Plans de Lyon: 1350-2030*, Lyon Bachès, 2009.

Dupeux, Georges, *Atlas historique de l'urbanisation de la France : 1811-1975*. Paris, CNRS, 1981.

Jacob-Rousseau, Nicolas. « Géohistoire/géo-histoire : quelles méthodes pour quel récit ? » *Géocarrefour*, 2009, vol. 84/4, 2009, pp. 211-216.

Lacaze, Jean-Paul. *Introduction à la planification urbaine: imprécis d'urbanisme à la française*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1995.

Lévy, Jacques, et Lussault, Michel, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin, 2003.

Snensson, Sam, *Encyclopédie illustrée des bateaux*, Paris, Arthaud, 1978.

Wiplier, Nicolas et Graziani, Philippe. *Jeu et détente: prise en compte dans l'aménagement de l'espace public*, Lyon, Certu, 2002.

2. Ouvrages d'histoire générale

Barjot, Dominique, Chaline, Jean-Pierre et Encrevé, André, *La France au XIXe siècle : 1814-1914*, Paris, Presses universitaires de France, 2008.

Burdeau, François, *Histoire de l'administration française. Du XVIIIe au XXe siècle*, Paris, Montchrestien, 1989.

Caron, François. *Histoire économique de la France: XIXe-XXe siècles*, Paris, A. Colin, 1996.

- Charle, Christophe. *Histoire sociale de la France au XIXe siècle*, Paris, Seuil, 1991.
- Chupin, Ivan, *Histoire politique et économique des médias en France*, Paris, La découverte, 2009
- Encrevé, André. *La France de 1870 à 1914: les succès de la République*, Paris, Presses universitaires de France, 2006.
- Fougère, Louis, Machelon, Jean-Pierre et Monnier François, *Les communes et le pouvoir : histoire politique des communes françaises de 1789 à nos jours*, Paris, Presses universitaires de France, 2002.
- Garrigues, Jean. *La république des hommes d'affaires : 1870-1900*. Paris, Aubier, 1998.
- Garrigues, Jean, et Lacombrade, Philippe, *La France au XIXe siècle: 1814-1914*, Paris, France, A. Colin, 2001.
- Lequin, Yves, Ory, Pascal et Pinol, Jean-Luc, *Histoire des Français XIXe-XXe siècles*, Paris, A. Colin, 1984.
- Martin, Marc, *Histoire de la publicité en France*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Ouest, 2012.

3. Histoire urbaine

- Barjot, Dominique et Berneron-Couvenhes, Marie-Françoise, « Le modèle français de la concession », *Entreprises et histoire*, n° 38, 2005, pp. 5-23.
- Duby, George (*dir.*), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Seuil, 1980-1984.
- Dufaux, Frédéric, Fourcaut, Annie et Chemetov, Paul, *Le monde des grands ensembles*, Paris, Creaphis, 2004.
- Dumons, Bruno et Pollet, Gilles, *Administrer la ville en Europe: XIXe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- Dumons Bruno, Pollet Gilles, « Espaces politiques et gouvernements municipaux dans la France de la IIIe République. Eclairage sur la sociogenèse de l'Etat contemporain », *Politix*, n°53, 2001, pp. 15-32.
- Dumons, Bruno et Zeller, Olivier, *Gouverner la ville en Europe: du Moyen-Âge au XXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- Fourcaut, Annie. « L'histoire urbaine de la France contemporaine : État des lieux » *Histoire urbaine*, n° 8, 2003, pp. 171-185.

Fourcaut, Annie (dir.), *La ville divisée: les ségrégations urbaines en question, France : XVIIIe-XXe siècles*, Créaphis, 1996, p. 18.

Margairaz, Dominique, « L'invention du « service public »: entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 3, 2005, pp 10-32.

Pelletier, Jean, *Les ponts de Lyon: l'eau et les Lyonnais*, Le Coteau, Horvath, 1990.

Pinol, Jean-Luc, *Le monde des villes au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1992.

Pinol, Jean-Luc, *Histoire de l'Europe urbaine: expansion et limite d'un modèle*, Paris, Seuil, 2003.

Roncayolo, Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1997.

4. Histoire de Lyon

Beghain, Patrice, *et al.*, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Bachès, 2009.

Cayez, Pierre. *Crises et croissance de l'industrie lyonnaise, 1850-1900*, Paris, CNRS, 1980.

Dally-Martin, Agnès et Delfante, Charles, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994.

Dujardin, Philippe et Saunier, Pierre-Yves, *Lyon: l'âme d'une ville*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1997.

Latreille, André. *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1984.

Dominique Dessertine, *et al.*, *Géographie de la fortune et structures sociales à Lyon au XIXe siècle: 1815-1914*, Lyon, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1974.

Pinol, Jean-Luc, *Les mobilités de la grande ville: Lyon, fin XIXe-début XXe*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991.

Saunier, Pierre-Yves, *L'esprit lyonnais XIXe-XXe siècle, genèse d'une représentation sociale*, Paris, CNRS, 1995.

5. Histoire des acteurs des transformations urbaines

- Backouche, Isabelle, « Devenir expert » *Genèses* n° 70, 2008, pp. 2–3.
- Bagnasco, Arnaldo, Le Galès, Patrick, « Les villes européennes comme société et comme acteur », *Villes en Europe*, Paris, La Découverte, 1997, pp. 808-810.
- Beaucire, Francis et Lebreton, Joël, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Toulouse, Milan, 2000.
- Brunot, André et Coquand, Roger, *Le Corps des Ponts et chaussées*, Paris, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1982.
- Caron, François et Marnot, Bruno, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République*, Paris, CNRS, 2000.
- Carratier (de) DUBOIS, Laurent. « Le Conseil d'État, l'économie et le service public : concessions et services publics industriels et commerciaux (années 1880-1950). » *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 3, 2005, pp. 51–74.
- Chevallier, Jacques, « La gouvernance, un nouveau paradigme étatique ? », *Revue française d'administration publique*, 2003/1 n°105-106, p. 203-217.
- Cohen, William Benjamin. *Urban government and the rise of the French city: five municipalities in the nineteenth century*. Londres, St. Macmillan Press, 1998.
- Domenach, Olivier, « Les autorités organisatrices des transports collectifs et l'exercice de la capacité d'expertise », T.E.C., 1986, n°78, p. 29.
- Dumons, B., and G. Pollet. « Fonctionnaires » municipaux et employés de la ville de Lyon (1870-1914) : légitimité d'un modèle administratif décentralisé », *Revue historique*, n° 1, 1992, pp. 105–126.
- Dumons, Bruno, Pollet, Gilles et Saunier, Pierre-Yves. *Les élites municipales sous la IIIe République: des villes du Sud-Est de la France*, Paris, CNRS, 2002.
- Dumont, Bruno et Pollet, Gilles, *Elites et pouvoirs locaux, la France du Sud-Est sous la Troisième République: actes de journées d'études Lyon, 21 et 22 mars 1996*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1999.
- Dumont, Bruno et Pollet, Gilles, « De L'administration Des Villes Au Gouvernement Des «hommes de La Ville» Sous La IIIe République. » *Genèses*, n°1, 1997, pp. 52–75.
- Genieys, William, Smith, Andy, Baraize, François, Faure, Alain et Négrier Emmanuel. « Le pouvoir local en débats. Pour une sociologie du rapport entre leadership et territoire », *Pôle Sud*, N°13 – 2000, pp. 103-119.

- Lefevre, Christian, « Gouvernements métropolitains et gouvernance dans les pays occidentaux », *Politiques et management public*, vol. 16 n° 1, 1998, pp. 35-59
- Le Galès, Patrick, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, 45e année, n°1, 1995, pp. 57-95.
- Leloup, Fabienne *et al.*, « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie, économie, société*, 2005/4 Vol. 7, p. 321-332.
- Lépine, Bruno. *Empreintes de Maires*, Lyon, EMCC, 2012.
- Maury Serge, « l'administration municipale à Lyon (XIXe-XXe) des structures et des hommes », Mémoire de DEA d'histoire, Université Lyon 2, 1993.
- Suteau, Pierre-Yves, « Du lycée Ampère au lycée du Parc : la longue marche des maires de Lyon. Gouvernement municipal et leadership urbain dans le projet de dédoublement du lycée de Lyon (1873-1914) », Université Lyon 2, Institut d'études politiques, 129 p, Mémoire de Maîtrise, Sciences politiques, Lyon, 2010, p. 10.
- Thoening, Jean-Claude, « L'analyse des politiques publiques », *in* Grawitz, Madelaine et Leca, Jean, *Traité de science politique, tome 4*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

6. Études sur les transports et la mobilité

- Divall, Colin. « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer » *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°39, 2009, pp. 313–326.
- Bruno Latour *et al.*, . *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.
- Le Sueur, Bernard. *La grande batellerie: 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de navigation XIXème-XXème siècles*, Pont-Saint-Esprit, La Mirandole, 1996.
- Merger, Michèle, « La Concurrence rail-navigation intérieure en France : 1850-1914 », *Histoire, Économie et Société*, n° 1, 1990. pp. 65–94.
- Rivet, Félix. « Le Conflit Entre La Batellerie et Le Chemin de Fer à Lyon Au Début Du XIXe Siècle » *Revue de Géographie Jointe Au Bulletin de La Société de Géographie de Lyon et de La Région Lyonnaise*, n°2 1949, pp. 97–107.
- Robert, Jean. *Histoire des transports dans les villes de France*. Neuilly-sur-Seine, J. Robert, 1974.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, and France, eds. *Les transports publics urbains en France: organisation institutionnelle*. Paris, La Défense, 2002.

A) Géographie des transports

Bavoux, Jean-Jacques *et al.*, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 2005.

Beaucire, Francis. *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, 1996.

Damien, Marie-Madeleine. *Les transports fluviaux*, Paris, Presses universitaires de France, 1997.

Mérenne, Émile. *Géographie des transports: contraintes et enjeux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.

Merlin, Pierre. *Géographie des transports*, Paris, Presses universitaires de France, 1992.

Montès, Christian, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.

Wolkowitsch, Maurice. *Géographie des transports: aménagement et environnement*, Paris, A. Colin, 1992.

B) Ouvrages non scientifiques

Arrivetz, Jean. *Histoire des transports à Lyon*, Lyon, Graphisme, 1966.

Arrivetz, Jean, *Lyon, du Tram Au Tram*, Saint-Étienne, La Régordanne, 2001.

Banaudo, José, *Sur Les Rails Du Lyonnais*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 2001.

Borgé, Guy *et al.*, *Les Transports à Lyon : du tram au métro*, Lyon, J. Honoré, 1984.

Bouchard, Gilbert, *Histoire Des Transports Urbains à Lyon*, Saint-Quentin-Falavier, Plaineoiseau, 1997.

Chaintreau, Jean, Cuynet, Jean et Mathieu, George, *Les chemins de fer : Paris-Lyon-Marseille*, Paris, La Régordanne et La vie du rail, 1993.

Racine, Roland, *Les transports en commun à Lyon*, Paris, Alain Sutton, 2008

7. Études sur les usages des cours d'eau

- Astrade, Laurent, *La Saône en crue, Dynamique d'un hydrosystème anthropisé*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 2005, p. 27.
- Augustin-Normand, Paul. « La genèse de l'hélice propulsive », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, 1964, Tome 17 n°3. pp. 275-279.
- Ayala, Grégoire, « Lyon. Évolutions d'un bord de Saône de l'Antiquité à nos jours : la fouille du parc Saint-George, bilan préliminaire », *Revue archéologique de l'Est*, n° 56-2007, p 153-185.
- Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve : la Seine et Paris (1750-1850)*. Paris, Éditions de l'École des Hautes études en sciences sociales, 2000
- Berque, Augustin. « Tokyo : une société devant ses rivières ». *Revue de géographie de Lyon*, n° 4, 1990, pp. 255-260
- Bethemont, Jacques, Pelletier, Jean, « Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés » *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 65 n°4, 1990, pp. 300-307.
- Bethemont Jacques, Vincent André, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de géographie de Lyon.*, Vol. 73 n°4, pp. 331-335.
- Bravard, Jean-Paul. « Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon ». *Géocarrefour* 79, n° 2, janvier 2004, pp. 49-62.
- Bonnamour, Louis, *Archéologie de la Saône: 150 ans de recherches* Paris, Errance, 2000.
- Bonnamour, Louis, *et al.*, *La Saône, deux siècles d'aménagements*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 2009
- Bravard, Jean-Paul, *et al.*, *La Saône, axe de civilisation*: Lyon, France: Presses universitaires de Lyon, 2002.
- Bravard, Jean-Paul, Laferrère, Michel, *Le Rhône, du Léman à Lyon*, Lyon, La Manufacture, 1987.
- Combe, Claire, *La ville endormie? Le risque d'inondation à Lyon : approche géohistorique et systémique du risque de crue en milieu urbain et périurbain*, Thèse pour le doctorat en Géographie aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 2007.
- Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à*

- la mer*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1992, p. 188.
- Conchon, Anne « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe-XVIIIe siècles) », *Hypothèses*, n°1, 1997, p. 83-88.
- Delon, Pauline, « Sais tu nager ? Pardi je suis Lyonnais! La politique municipale de la ville de Lyon en matière d'établissement flottant au XIXe siècle », Diplôme de l'Institut d'études politiques, sous la direction de Renaud Payre.
- Frioux, Stéphane. « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIIIe-XXIe s.) ». *Géocarrefour* Vol. 85, n° 3, mars 2011.
- Gerardot, Claire, « Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question », *Géocarrefour*, Vol. 79/1, 2004, pp. 75-84.
- Le Sueur, Bernard. *Les artisans bateliers au cœur du transport fluvial*, Lille, Geai bleu, 2010.
- Mauch, Christof, et Zeller Thomas, *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008.
- Michel, Laurent, et al., *La Saône, frontière et trait d'union: son histoire, ses riverains, son cours*, Le Coteau, Horvath, 1990.
- Pelletier, Jean. *Les ponts de Lyon: l'eau et les Lyonnais*. 1 vols. Le Coteau (Loire), France: Horvath, 1990.
- Pelletier, Jean, « Sur les relations de la ville et des cours d'eau », *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 65 n°4, 1990, pp. 233-239.
- Rossiaud, Jacques, *Le Rhône au Moyen Âge. Histoire et représentation d'un fleuve européen*, Paris, Aubier, 2007.
- Saur, François, *Géographie physique*, PUF, Paris, 2012.

A) Ouvrages non scientifiques

- André, Vincent et Charbonnier, Romain, *Sujets bateaux: embarcations sur le Rhône et la Saône en région lyonnaise*, Lyon, EMCC, 2011.
- Delaive, Frédéric. *Les Plaisirs de l'eau: loisirs et sports nautiques en rivière XIXème-XXème siècle*, Conflans-Ste-Honorine, Association des amis du musée de la batellerie, 1995.
- Placet, Evelyne. *Les " trois fleuves " lyonnais: Rhône, Saône et Beaujolais*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, 2008.

Roblin, Laurent, *Des bateaux-mouches aux bateaux bus en île-de-France: histoire des transports en commun et du tourisme fluvial sur la Seine à Paris et en île-de-France XIXe-XXIe siècles*, Conflans-Ste-Honorine, Association des amis du musée de la batellerie

8. Autres :

Corbin, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Les éditions Textuelles, 2001.

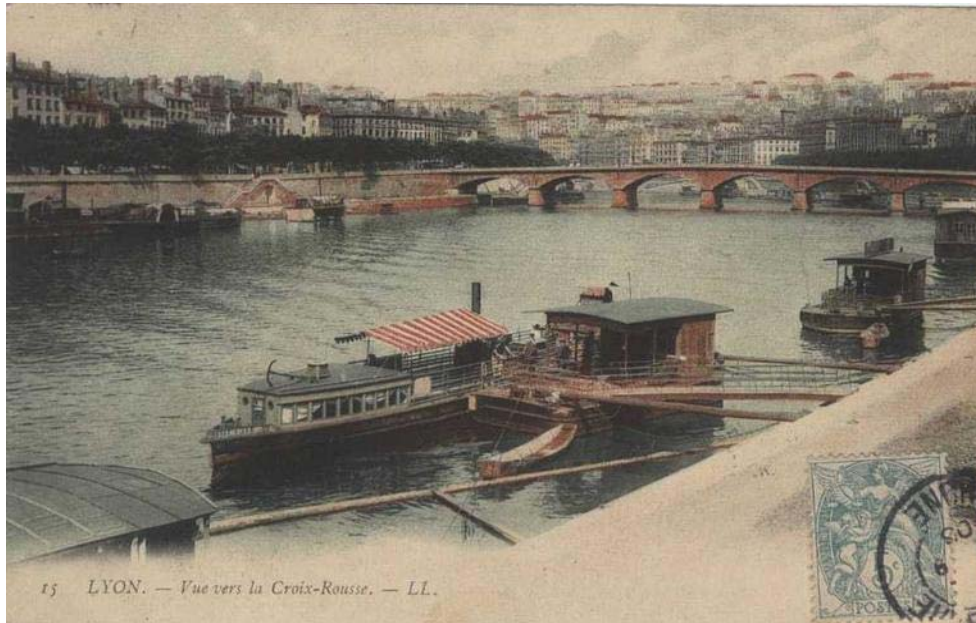
Corbin, Alain (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995. Delaive, Frédéric. *Les plaisirs de l'eau: loisirs et sports nautiques en rivière XIXème-XXème siècle*, Conflans-Ste-Honorine, Association des amis du Musée de la batellerie, 1995.

Niger, David et Petitclerc, Martin (dir.), *Pour une histoire du risque*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

Fresso, Jean-Baptiste, *L'Apocalypse joyeuse, une histoire du risque technologique*, Paris, Seuil, 2012.

Documents annexes

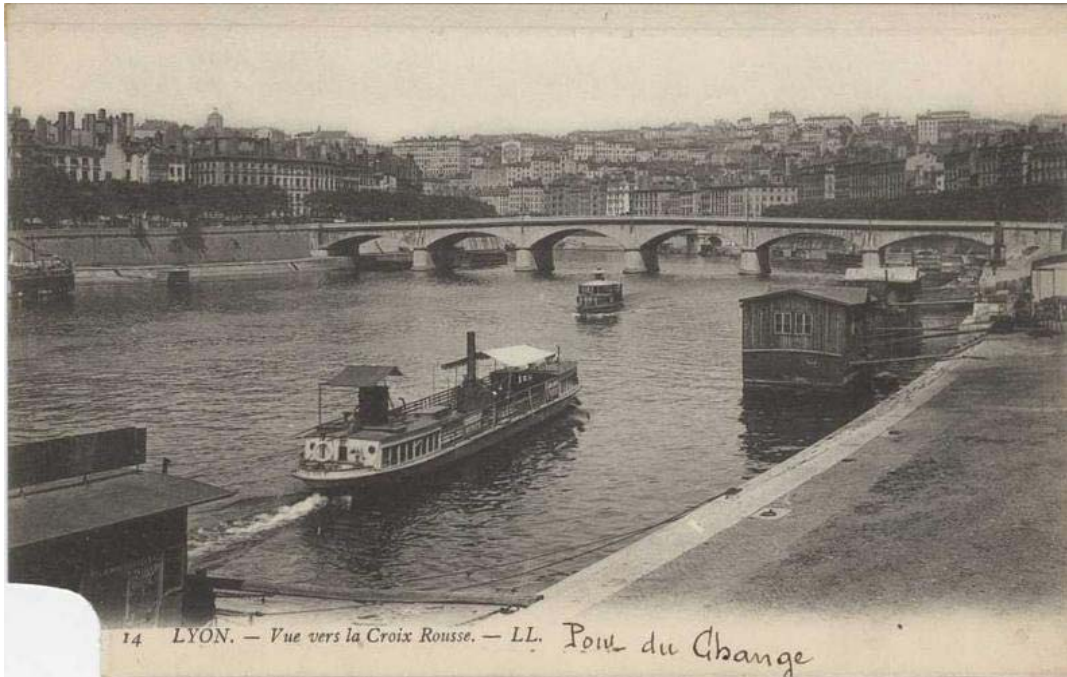
1 Cartes postales témoignant de l'activité des bateaux à vapeur omnibus à Lyon



Station Saint Antoine vers 1910 (A.M.L., 4FI_3300).



Station La feuillée, vers 1910 (A.M.L., 4FI_3286).



Départ d'un omnibus et arrivée d'un autre au ponton de Saint Antoine (A.M.L., 4FI_3299).



Arrivée d'un omnibus au ponton de La feuillée (A.M.L., 4FI_3289).

2 Les services de banlieue effectués par la Compagnie des « mouches »



Les services périphériques de la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus (A.M.L., 342 WP 040)

Au nord, la compagnie dessert parfois Fontaine et Neuville qui n'apparaissent pas sur la carte.

Empire Français

Préfecture du Rhône

De divers arrêtés de la Préfecture du département du Rhône, il résulte
 Les bateaux à vapeur Omnibus Les Mouches, sont autorisés à
 de voyageurs indiqués dans le tableau ci-contre,

Numéro des bateaux	Date des arrêtés d'autorisation	Nombre maximum de voyageurs	Nombre de voyageurs sur le pont	Observations
Mouches no 1	18 Juillet 1864	70	20	Les voyageurs stationnant sur les ponts des nos 1, 2, 3 et 5 devant être assis.
do no 2	18 Juillet 1864	70	20	
do no 3	18 Juillet 1864	70	20	
do no 4	24 Septembre 1864	90	50	
do no 5	18 Juillet 1864	70	20	
do no 6	1 ^{er} Avril 1864	150	sans limite	
do no 7	18 Avril 1864	150	do	
do no 8	28 Juillet 1864	100	35	
do no 9	15 Octobre 1864	110	50	
P no 10	15 Octobre 1864	110	50	
P no 11		110	50	
P no 12		110	50	

Le pont de ces bateaux sera partagé dans le sens longitudinal et sur
 par un banc à double sièges adossés. Ce banc sera disposé de manière à ne pas gêner l'accès
 à l'avant et à l'arrière des bateaux.

Il est interdit aux Capitaines et patrons des bateaux de quitter le pont
 et de se mettre en marche avant de s'être assurés que le nombre de leurs voyageurs n'excède pas
 et que les voyageurs sont disposés conformément aux prescriptions des arrêtés d'autorisation.

Sur chaque bateau, un registre sera tenu à la disposition de M. M. de
 qu'ils puissent, sans perte de temps pour le bateau, y consigner leurs observations.

Source :

<https://picasaweb.google.com/110198917062236398930/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouches?noredirect=1#5302554121833029922>

VILLE DE LYON.

ENTRE

*M. le Sénateur chargé de l'Administration du
Département du Rhône, agissant pour et au nom de
la Ville de Lyon, d'une part,*

ET

*M. Louis Elisé Chaire Négé demeurant à Lyon
rue de Jarente 78^o 7.*

d'autre part,

Il a été fait la convention suivante :

ART. 1^{er}.

*En vertu de l'article sept de la loi du 11 frimaire an VII
et de la décision de M. le Ministre du commerce et des
travaux publics, en date du 31 janvier 1833, M. le Sénateur
Louis à M. Chaire des emplacements sur la Saône pour le stationnement de
six pontons savoir: 1^o port Bouton, 2^o quai de Saïon, 3^o en amont
du pont de la Guillotie, 4^o quai de l'archevêché, 5^o quai Filsitt et
6^o Cours Napoléon.*

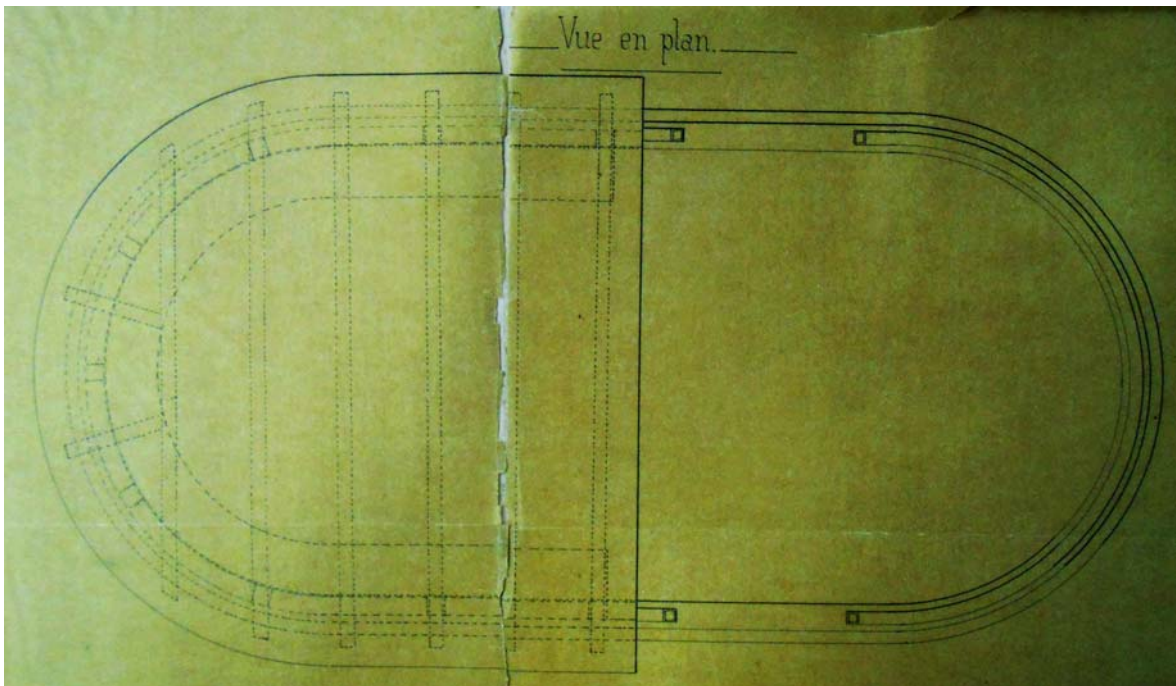
*dont la dimension ne pourra excéder en mètres
de longueur et en mètres de largeur.*

ART. 2.

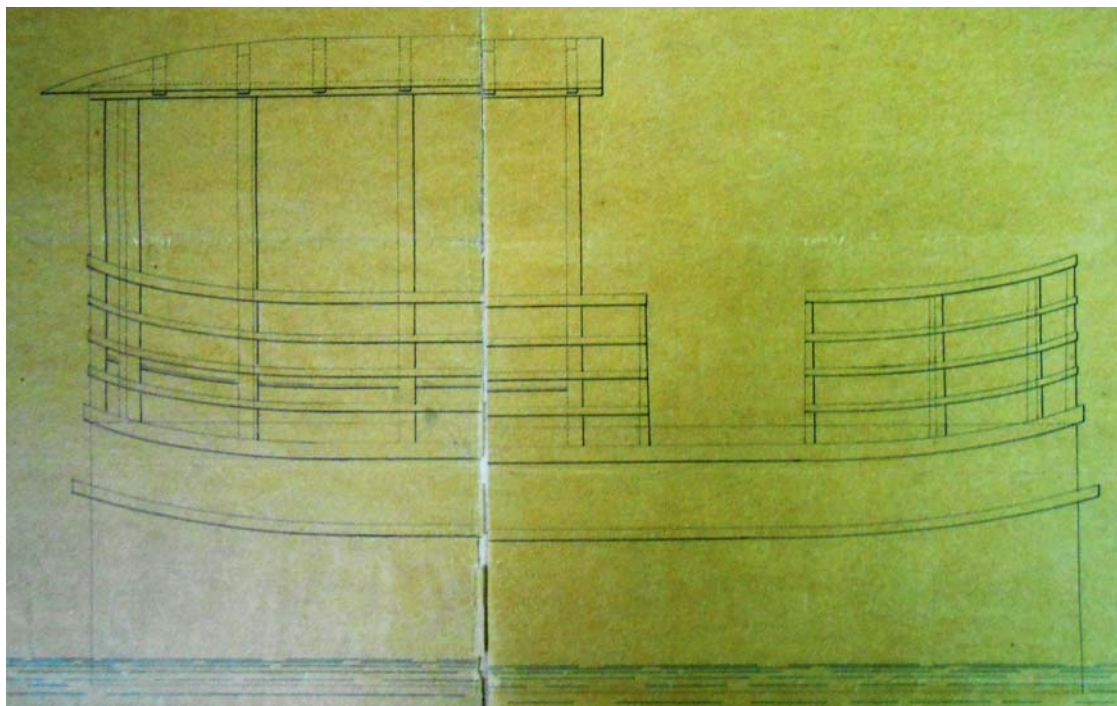
*La durée de cette location est fixée à cinq années qui ont
commencé le premier juillet mil huit cent soixante trois,
et finiront le trente juin mil huit cent soixante huit.*

*L'emplacement est concédé moyennant la somme
annuelle de douze cents francs pour les six pontons réunis
que M. Louis Elisé Chaire*

5 Plans des pontons utilisés par la compagnie des « mouches »¹



Vue en plan

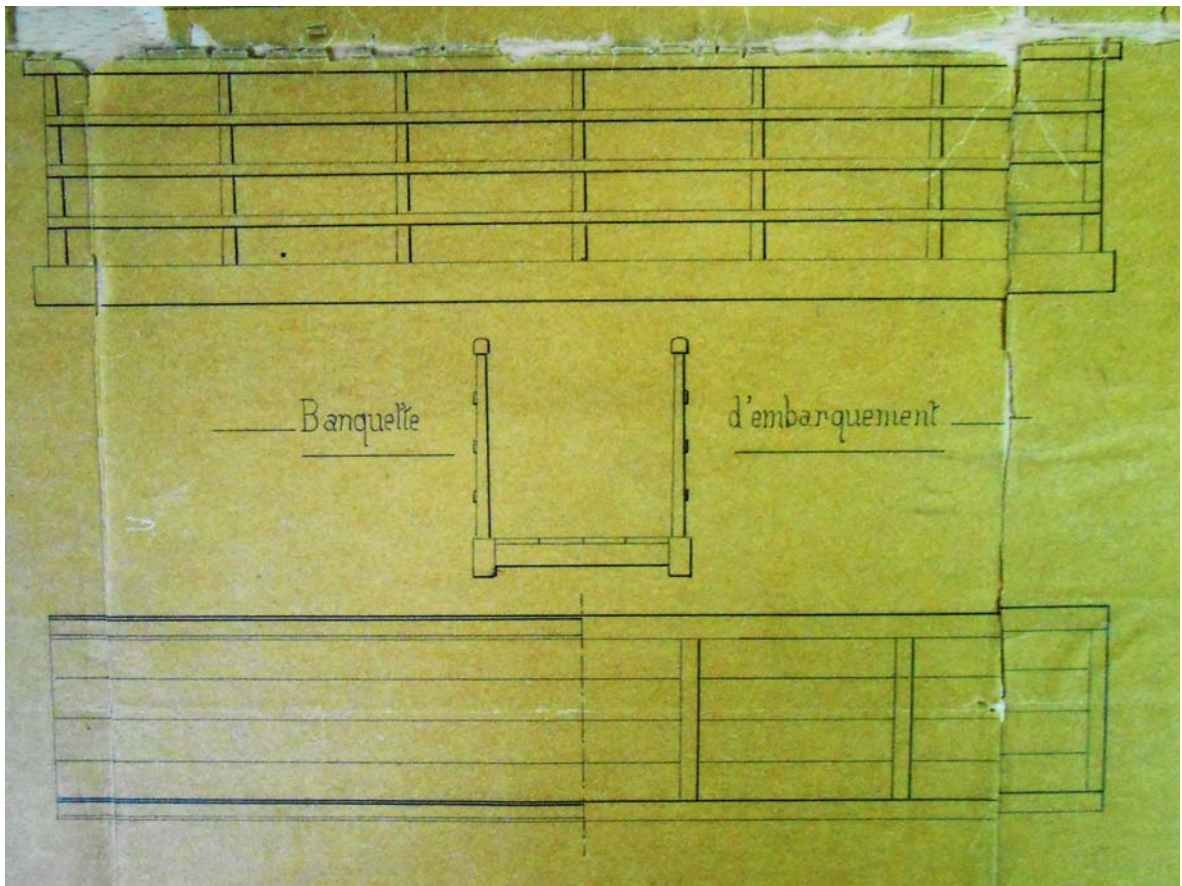


Vue longitudinale

1 A.D.R., S 1870.



Vue latérale



Banquette d'embarquement

Deux types de modèles sont utilisés, le grand et le petit, dont voici les dimensions :

— Pelils Pontons —

longueur	_____	6 ^m
largeur	_____	2 ^m , 15
hauteur	_____	1 ^m , 40
longueur de la toiture	_____	2 ^m , 20
hauteur de la toiture	_____	2 ^m , 20
hauteur de la balustrade	_____	0 ^m , 90

Dimensions des petits pontons

— Grands Pontons —

longueur	_____	10 ^m
largeur	_____	3 ^m , 50
hauteur	_____	1 ^m , 40
longueur de la toiture	_____	6 ^m
hauteur de la toiture	_____	2 ^m , 20
hauteur de la balustrade	_____	0 ^m , 90

Dimensions des grands pontons

6 Description des pontons utilisés par la compagnie en 1873 et 1874¹

Situation des pontons de la compagnie pour le service intérieur en 1874

Station	Nombre de pontons	Rive	Description	Autre
Vaise	2	Droite	Le premier pour l'embarquement, placé à 31 m en amont du pont du port Mouton. Le second pour le débarquement, au droit de l'angle aval de la culée du pont. « Ces deux pontons formant tête de ligne du service intérieur de Lyon »	Rampe d'accès en bois des quais au port
Serin	1	Gauche	10 m en aval du sommet de l'escalier d'accès du bas port à la rivière, située en face de la maison n°14 du Sr Debange.	
Port Neuville	1	Gauche	12 m en aval de l'escalier d'accès du quai au bas port situé en face de la place du port Neuville.	
La Feuillée	3	Gauche	<u>Quai St Vincent :</u> Un ponton pour les bateaux descendants, 27 m en amont du pont de la Feuillée. Un ponton servant de guideau et de heurtoir pour l'accostage du ponton des descendants. <u>Quai de la pêcherie :</u> Un ponton pour les montants, 12 m en aval du pont.	
St Antoine	2	Gauche	Un ponton pour les montants, 19 m en amont de l'escalier d'accès du quai au bas port, situé en face de la rue petit David Un ponton pour les descendants 13 m en aval de l'escalier d'accès du quai au bas port, situé en face de la rue petit David	
Bellecour	1	Gauche	Un ponton, 2 m en amont de l'extrémité du parapet de la rampe située immédiatement en aval de la rue Perrat.	Rampe d'accès en bois des quais au port
Ainay	1	Gauche	Un ponton, 17 m en aval de l'extrémité du parapet de la rampe située vis-à-vis de la rue Ste Colombe.	
Perrache	2	Gauche	<u>Quai d'occident :</u> Un ponton pour les voyageurs 2 m en aval de l'extrémité du parapet de la branche d'aval de la double rampe en face de la place Gensoul. Un ponton pour l'embarquement de combustible, port de garage au matériel de la compagnie (dépôt de matière est à Perrache) « ces deux pontons formant tête de ligne du service intérieur de Lyon »	Deux rampes d'accès en bois des quais au port Et deux appareils élévateurs

¹ A.M.L. 925 WP 225.

Situation des pontons de la compagnie pour le service de la banlieue nord en 1873

Stations	Nombre de pontons	Rive	Description
Collonges	1	Droite	Situé à 170 m en aval de la borne kilométrique n°12
Vernay	1	Gauche	Situé au pied de la double rampe, en aval de la borne kilométrique n°11, soit à 140 m en aval de cette borne, le long des quais de Caluire
Île Barbe	1	Droite du bras gauche	Situé à 70 m en amont du pont suspendu
Cuire	1	Gauche	Situé au pied de la rampe située à 200 m en aval de l'écluse de l'Île Barbe
St Rambert	1	Droite	Situé à 450 m en amont de la borne kilométrique n°8, en face de la propriété de Mme Bouchardon
Quai St Vincent	1	Gauche	Situé à 14 m en amont du dé qui termine le parapet de la rampe située en amont du pont de la Feuillée
Quai St Antoine	1	Gauche	Situé à 28 m en aval de l'origine de l'embranchement de ce port

Situation des pontons de la compagnie pour le service de la banlieue sud en 1873

Stations	Nombre de pontons	Rive	Description
St Antoine	1	Gauche	Situé le long du port St Antoine, à l'extrémité aval de l'embranchement du bas port
Perrache	1	Gauche	Situé au droit de l'escalier établi en avant du palier de la double rampe en amont du pont Napoléon. 100 m à l'amont du viaduc du chemin de fer
Mulatière	1	Droite	Vis-à-vis de la maison portant n°12 de Mme Guérin, soit 165 m à l'aval de la culée droite du pont de la Mulatière
Oullins	1	Droite du Rhône	Situé le long de la ligne d'Oullins, 65 m à l'aval du sommet aval de la double rampe qui se trouve à 98 m de son origine

7 Salaires versés par la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus à ses employés

Ces chiffres sont basés sur un rapport de 1866 reprenant dans le détail la situation de la compagnie en 1866¹.

Embarcations

1 équipage = 15, 50 frs / jour pour chaque équipage de trois personnes.

8 pontonniers = 25frs / jour les 8, soit 3, 125 frs chacun.

Entretien – Atelier

2 charpentiers/jour = 8fr, soit 4 frs chacun.

2 chaudronniers/jour = 10fr, soit 5 frs chacun.

2 ajusteurs/jour = 10fr soit 5 frs chacun.

1 Forgeur/jour = 5fr soit 5 frs chacun.

1 frappeur/jour = 3fr

1 manœuvrier/jour = 2,50fr

1 peintre/jour = 4,50fr

1 contremaître = 9frsfr

Bureaux

1 directeur = 6 000fr /an

1 comptable = 2 000fr/an

1 garçon = 1 500fr/an

1 inspecteur = 2 400fr/an

¹ A.M.L., 925 WP 225, Situation des omnibus par eau au 1er janvier 1866.

l'architecte en chef de la préfecture de police, M. Paliard, délégué à cet effet par le président de la Commission.

Après avoir constaté la réalité des faits annoncés et passé en revue les divers procédés de ventilation à mettre en usage, en en signalant toutefois les inconvénients, M. Paliard proposa, comme conclusion de son rapport, de renvoyer l'affaire au Conseil d'hygiène publique et de salubrité dont il fait lui-même partie, afin qu'un ou plusieurs membres de ce Conseil fussent chargés d'étudier la question.

C'est dans ces conditions que j'ai été appelé à m'en occuper : nos collègues, MM. Paliard et Meugy, ingénieur en chef des mines, ont bien voulu s'adjoindre à moi pour les visites à faire et les mesures à prendre.

Nous nous sommes réunis plusieurs fois dans le cours des mois d'avril, de mai et de juin de la présente année, et une dernière fois dans la journée du 16 juillet.

Notre attention s'est portée d'abord sur les *conditions* et l'*aménagement du local* en question, sur la *température* qui y règne, sur la *ventilation* et sur la *situation des ouvriers*.

La plupart de nos observations ont été faites en présence de M. l'inspecteur général de la navigation, et toujours avec le concours de l'inspecteur ordinaire spécialement chargé des bateaux-omnibus.

Voici les résultats auxquels nous sommes arrivés :

DISPOSITION DES LIEUX. — La chaudière et la machine sont installées dans l'espace réservé à cet effet au-dessous du pont ; la porte du foyer et le fond de la chaudière sont tournés vers la partie libre de cet espace ou *cabine* ; la machine en occupe la partie la plus reculée, à côté du *trou d'homme*, par lequel on y pénètre. De chaque côté sont placés, un peu au-dessous du plancher haut, les tuyaux traversés par la vapeur ; celui de gauche la conduit de la chau-

HYGIÈNE DES OUVRIERS CHARGÉS DES MOTEURS A VAPEUR. 347

dière à la machine, et celui de droite la ramène à la cheminée de la chaudière dont elle active le tirage.

Le tuyau qui transmet la vapeur de la chaudière à la machine suit, comme nous l'avons dit, le plafond de la cabine, à la hauteur de la tête des ouvriers; arrivé à la limite de ce plafond, il se relève un peu, puis se recourbe, pour redescendre et s'aboucher avec le tiroir de la machine. Le tuyau qui emmène la vapeur suit une direction inverse et à peu près parallèle de l'autre côté de la cabine.

Derrière, et sur les côtés de la chaudière, se trouve la provision de charbon formant dans cet endroit une espèce de *soute*.

Au milieu de la cabine est un espace vide dans lequel les deux ouvriers doivent se mouvoir pour exécuter le travail qui leur est confié.

Cet espace mesure, dans les bateaux de petit modèle, 3 mètres de longueur sur 3^m,60 de largeur, 1^m,54 de hauteur à la partie centrale, et seulement 1^m,26 sur les côtés. Cette hauteur est insuffisante, et les hommes sont fréquemment obligés, pour travailler, de se tenir plus ou moins courbés.

Dans les bateaux de grand modèle, dont les dimensions sont un peu supérieures, cet inconvénient n'existe pas.

TEMPÉRATURE. — Une température assez élevée, et parfois excessive, règne dans la cabine.

Elle reconnaît pour cause principale la chaleur rayonnante émanée du *fond de la chaudière*, du *foyer* lui-même, toutes les fois qu'on l'ouvre pour y projeter du charbon, des *tuyaux de vapeur* et du *tiroir de la machine*.

La courbe décrite par le tuyau de vapeur qui s'abouche avec le tiroir de la machine, environne la tête du mécanicien et augmente, pour cet ouvrier, l'intensité et les inconvénients de ce rayonnement.

Nous avons mesuré approximativement la température de la cabine à l'aide de deux thermomètres suspendus au plafond et placés dans les endroits où se tiennent le chauffeur et le mécanicien au moment du travail.

C'est ainsi que nous avons reconnu que, dans le cours des mois de mai, juin et juillet de cette année, les thermomètres intérieurs ne sont jamais descendus au-dessous de 30 degrés; qu'ils se sont élevés fréquemment à 35 et 40 degrés, et que, plusieurs fois, ils ont monté jusqu'à 44 degrés.

En juin et juillet 1872, ces thermomètres ont oscillé entre 40 et 48 degrés; parfois ils ont atteint et même dépassé 50 degrés, et enfin, le 26 juillet, par 32 degrés de température extérieure, ils en ont marqué 55 et même 58. Ces faits ont été consignés dans les documents recueillis par l'inspecteur ordinaire de la navigation.

Une pareille température, si elle se prolongeait, pourrait exposer le chauffeur et le mécanicien à de graves dangers.

Le moyen le plus simple et en même temps le plus efficace d'en prévenir le retour et de la réduire à des limites inoffensives, devait être de diminuer le plus possible les radiations dont nous avons parlé plus haut.

Nous avons demandé, en conséquence, que l'on fixât en avant du fond de la chaudière, et à 10 ou 12 centimètres de ce fond, une plaque de tôle formant écran et doublée en dehors d'une planche.

L'effet de ce petit appareil a été immédiat et tranché, comme le prouve l'expérience suivante : le 17 juin dernier, la température extérieure étant de 24 degrés, les thermomètres de la cabine marquaient 38 à 44 degrés. — Le lendemain, après la pose de l'écran, avec 25 degrés de température extérieure et dans les mêmes conditions de marche du bateau et de clôture des sabords, les thermomètres intérieurs ont varié de 32 degrés à 39°,5.

Nous devons ajouter qu'indépendamment de l'écran, on

9 Les omnibus à traction animale de la Compagnie lyonnaise d'omnibus

En 1855, la Compagnie lyonnaise des Omnibus (C.L.O.) est créée. Fusion des petites compagnies existantes, elle regroupe notamment : les omnibus du Midi, les omnibus de l'Intérieur, les omnibus de Serin, les omnibus de Vaise et les omnibus de Saint Clair¹. La compagnie ambitionne de développer un réseau à Lyon mais « les difficultés administratives contrecarrent son projet. Il faut attendre 1879 [et la création de la compagnie Omnibus et tramway de Lyon (O.T.L.)] pour que les tramways à traction animale arrivent à Lyon. »². L'ingénieur en chef mentionne ces difficultés administratives dans son rapport au conseil municipal du 21 février 1866. « Le progrès que l'établissement des Mouches a réalisé sur la Saône, l'administration songea à l'obtenir en créant des voies ferrées sur les quais, mais elle échoua devant la détermination du gouvernement qui refusa d'accorder à la compagnie, pour l'établissement des voies ferrées, une concession proprement dite. En présence de l'intention bien arrêtée de l'administration supérieure, de n'accorder qu'une simple permission de voirie révoicable à volonté, la compagnie renonça à poser des voies ferrées dans l'intérieur de la ville. »³. De 1855 à 1879, le service des omnibus par voie terrestre est ainsi assuré par des voitures omnibus. La photo ci dessous montre le type d'omnibus utilisé par la compagnie.



*Modèle d'omnibus à traction animale utilisé par la C.L.O en 1855
(www.amtuir.org)*

1 Musée des transports urbains, www.amtuir.org, consulté le 05/07/2013.

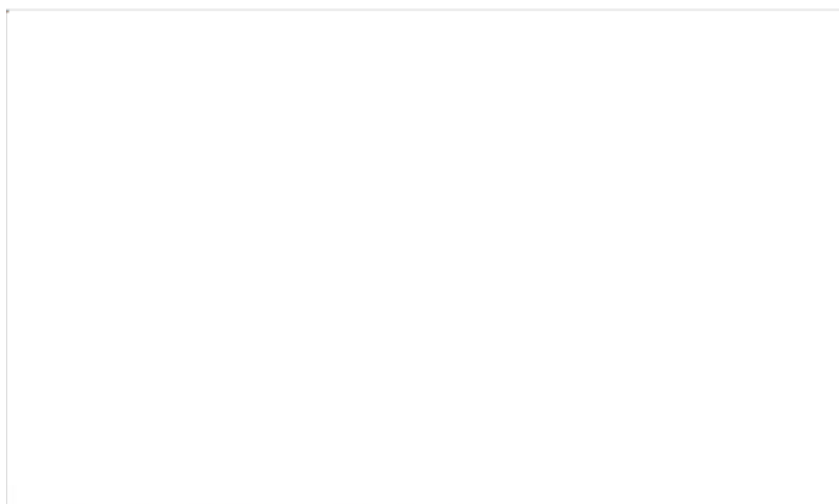
2 Racine, Roland, *Les transports en commun à Lyon*, Alan Sutton, Paris, 2008, p. 15.

3 A.M.L. 925 WP 225, Bateaux à vapeur omnibus sur la Saône, rapport au conseil municipal, le 21 février 1866.

10 Le service de bateaux mouche marseillais

Le 3 juin 1880, la ligne Hôtel de Ville - Place aux huiles, est inaugurée par le premier bateaux-mouche marseillais. « Le bateau à vapeur effectue la traversée du Port dans le sens de la largeur : 280 m parcouru en 5 minutes. Déjà à l'époque le trajet à pied prend de 12 à 15 minutes. Les 70 places offertes par le bateau font rapidement le plein. Une fois encore le bateau-mouche montre toute son efficacité. Les passeurs à rames qui faisaient jusque-là le transbordement disparaissent rapidement. Dans le cœur des Marseillais, le bateau prendra le nom de FERRIBOITE[...]. Une deuxième ligne verra rapidement le jour : Place Vivaux-Criée aux Poissons. »¹.

..



<http://www.batorama.fr/bateaux-mouches>, *Bateau-mouche de Marseille*

¹ <http://www.batorama.fr/bateaux-mouches>, consulté le 5 août 2013.

11 État mensuel des recettes et du nombre de voyageurs en 1871¹

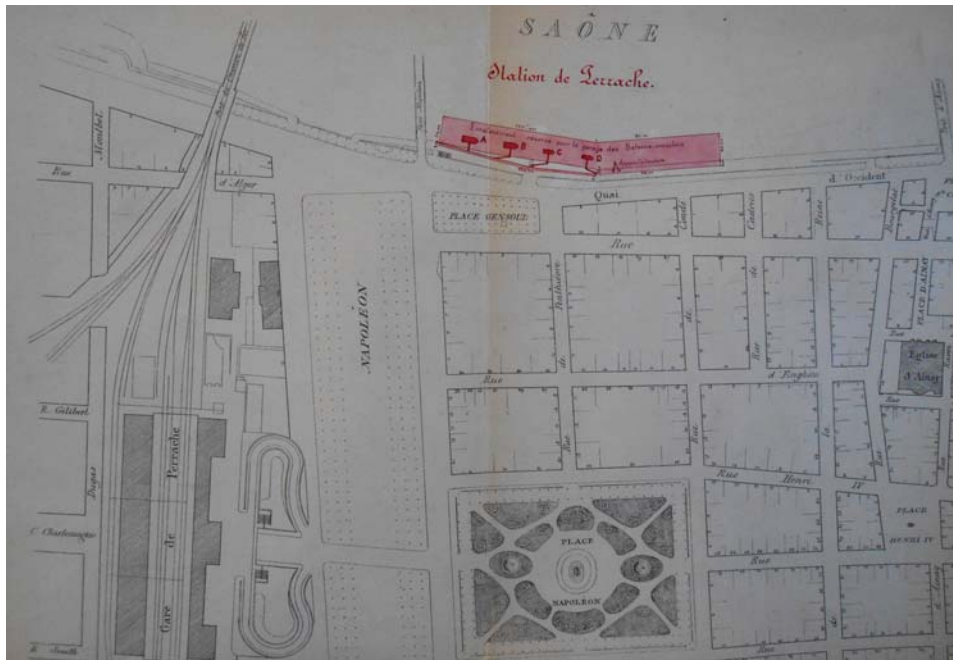
Compagnie des bateaux à vapeur Omnibus
État des recettes et du nombre de voyageurs
en 1871.

<i>Mois</i>	<i>Nombre de voyageurs</i>	<i>Recettes</i>	<i>Observations</i>
<i>Janvier</i>	134233	19401,30 ^f	Le nombre de voyageurs est celui de la traversée de Lyon, non compris la banlieue
<i>Février</i>	249369	24858,70	
<i>Mars</i>	341342	33985,05	Les recettes, au contraire, comprennent les services de banlieue. On les déduira ci-dessous.
<i>Avril</i>	344770	36400,20	
<i>Mai</i>	383678	46238,00	
<i>Juin</i>	357637	40028,90	
<i>Juillet</i>	435246	54692,15	
<i>Août</i>	470220	58212,35	
<i>Septembre</i>	426088	50846,05	
<i>Octobre</i>	392604	41946,55	
<i>Novembre</i>	308622	30680,15	
<i>Décembre</i>	169350	16816,05	
<i>Totaux à reporter</i>	4.013.159	44.8105,95 ^f	

1 A.M.L., 342 WP 040, Dossier « Bordereau ».

12 Plans détaillés des stations du service intérieur

Station de Perrache :



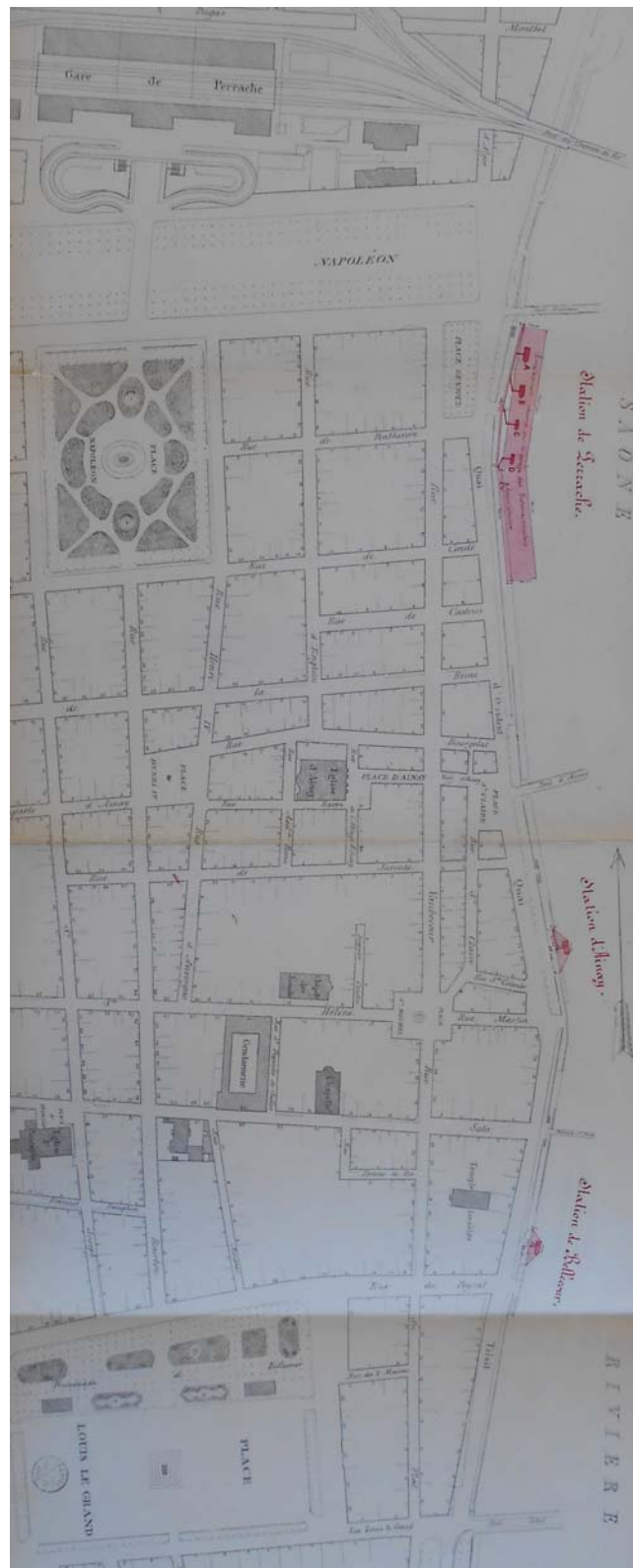
A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Perrache, Ainay et Bellecour, le 5 février 1879

Stations d'Ainay et de Bellecour :



A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Perrache, Ainay et Bellecour, le 5 février 1879

Stations de Perrache, Ainay et Bellecour :



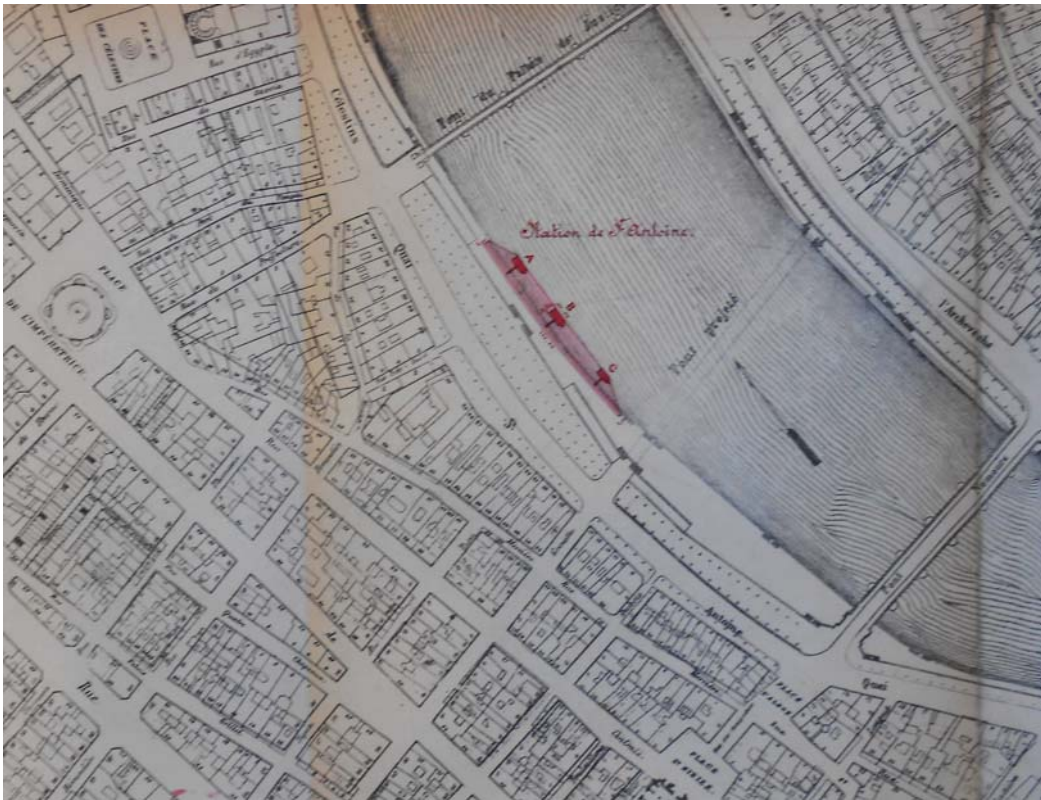
A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Perrache, Ainay et Bellecour, le 5 février 1879

Stations de Saint-Antoine, La Feuillée et Port Neuville :

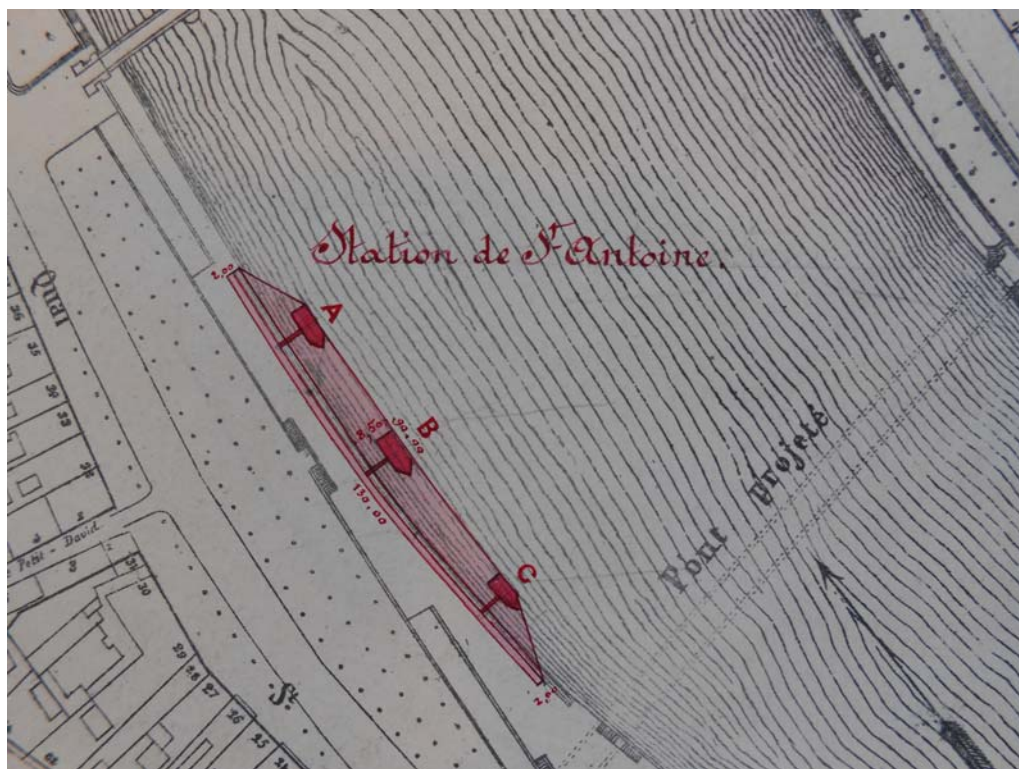


A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Saint-Antoine, La Feuillée et Port Neuville, le 5 février 1879

Station Saint-Antoine :



A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Saint-Antoine, La Feuillée et Port Neuville, le 5 février 1879



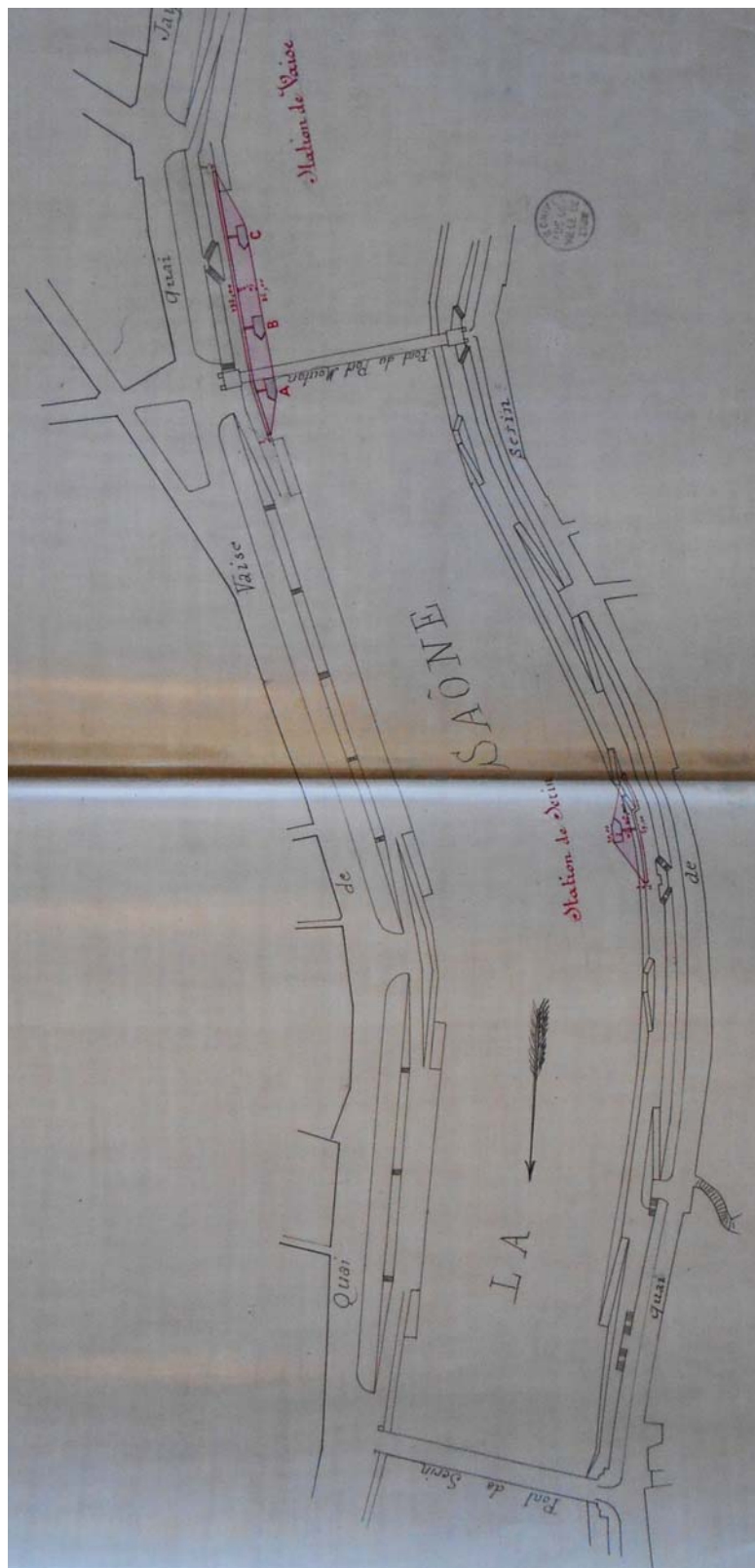
A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Saint-Antoine, La Feuillée et Port Neuville, le 5 février 1879

Stations de La feuillée et de Port Neuville :



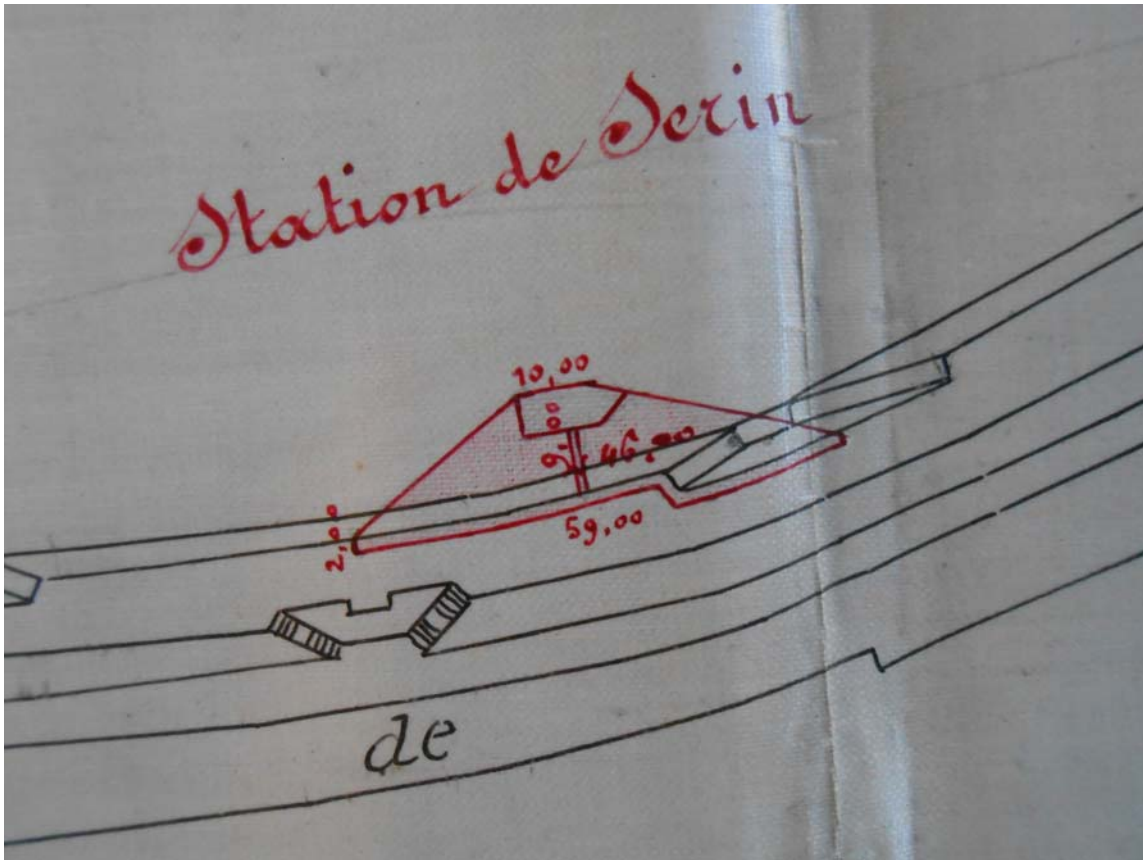
A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Saint-Antoine, La Feuillée et Port Neuville, le 5 février 1879

Station de Serin et Vaise :



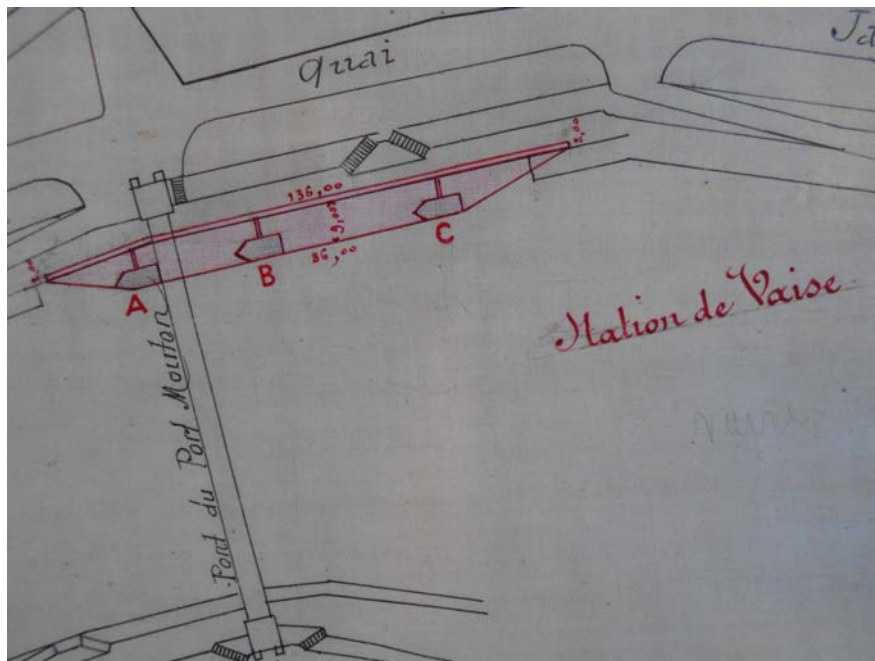
A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Serin et Vaise

Station de Serin :



A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Serin et Vaise

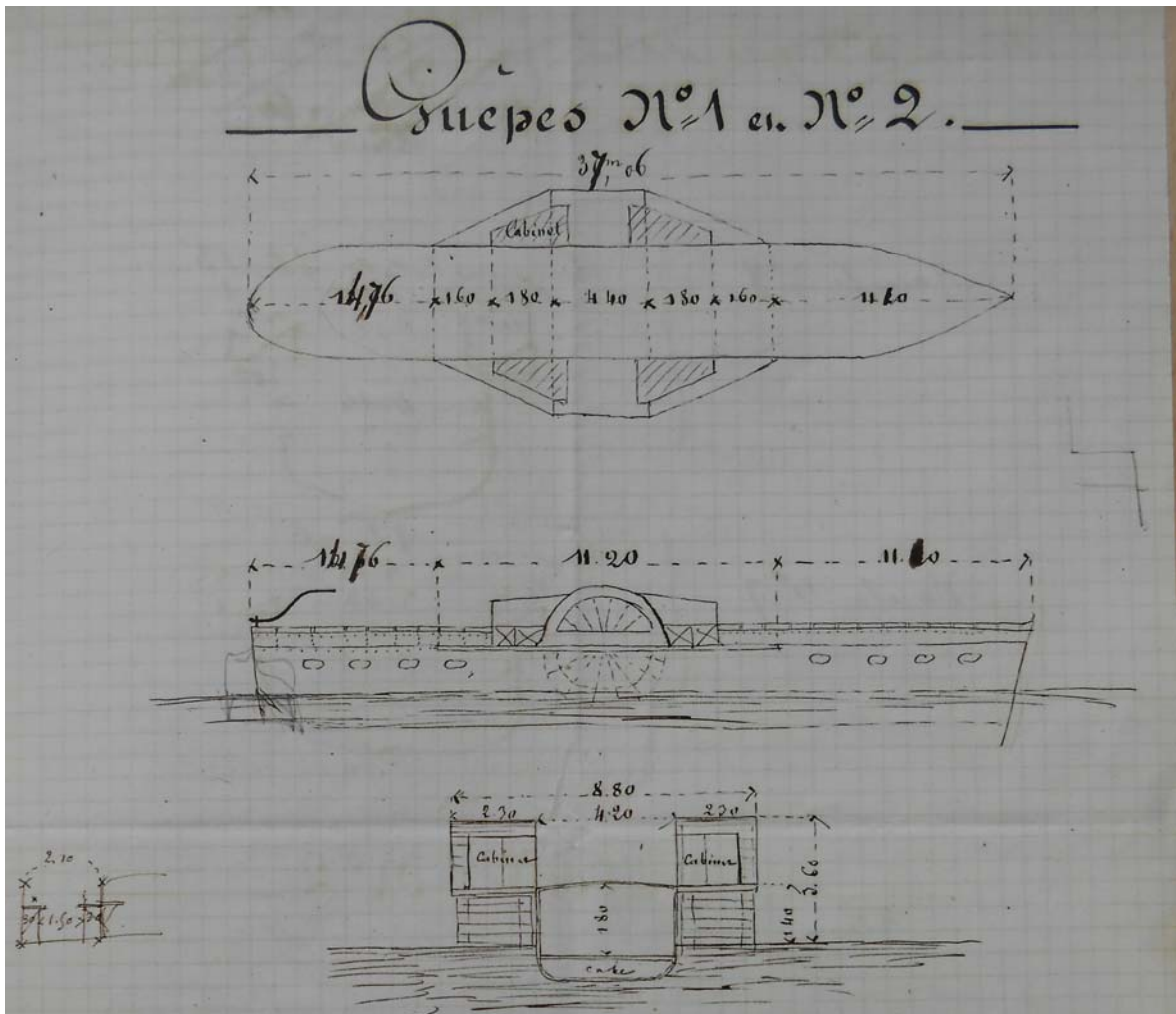
Station de Vaise :



A.M.L., 340 WP 040, Plan de détail des stations de Serin et Vaise

13 Croquis de l'Abeille et des « guêpes »¹

L'Abeille n°1 est celle d'Eugène Liand alors que l'Abeille n°2 est l'ancienne Guêpe n°3 de Salmon.



Croquis des « guêpes » n°1 et 2

1 A.D.R., S 949, Croquis, 30 décembre 1864.

Dimensions principales

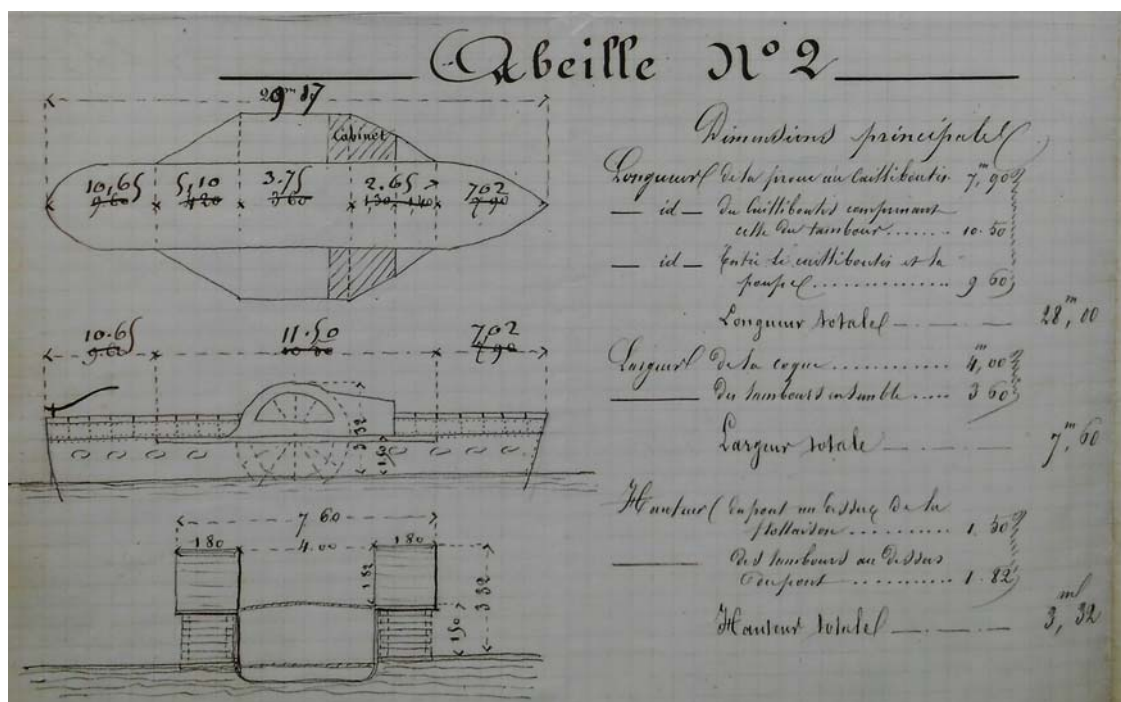
Longueur de la poutre à l'origine du caillibottin.....	11, 20	↗
— du caillibottin comprenant cette poutre bord.....	11, 20	↗
— entre le caillibottin et la poupe.....	13 60	↗
Longueur totale du bateau.....		36, 00
Largeur de la coque.....	4, 20	↗
— des tambours insubmersibles.....	4, 60	↗
Largeur totale.....		8, 80
Hauteur de la flottaison au plat bord.....	1, 40	↗
— des tambours au dessus du plat bord.....	2, 20	↗
Hauteur totale.....		3, 60

Principales dimensions des « guêpes »

L'abeille n°1

Dimensions principales		
Longueur de la poutre au caillibottin.....	8, 00	
— du caillibottin comprenant cette poutre bord.....	9, 60	
— entre le caillibottin et la poupe.....	10, 40	
Longueur totale.....		28, 00
Largeur de la coque.....	3, 80	
— des tambours insubmersibles.....	3, 40	
Largeur totale.....		7, 20
Hauteur du pont au dessus du plat		
flottaison.....	1, 50	
— des tambours au dessus du pont.....	1, 75	
Hauteur totale.....		3, 25

L'abeille n°1

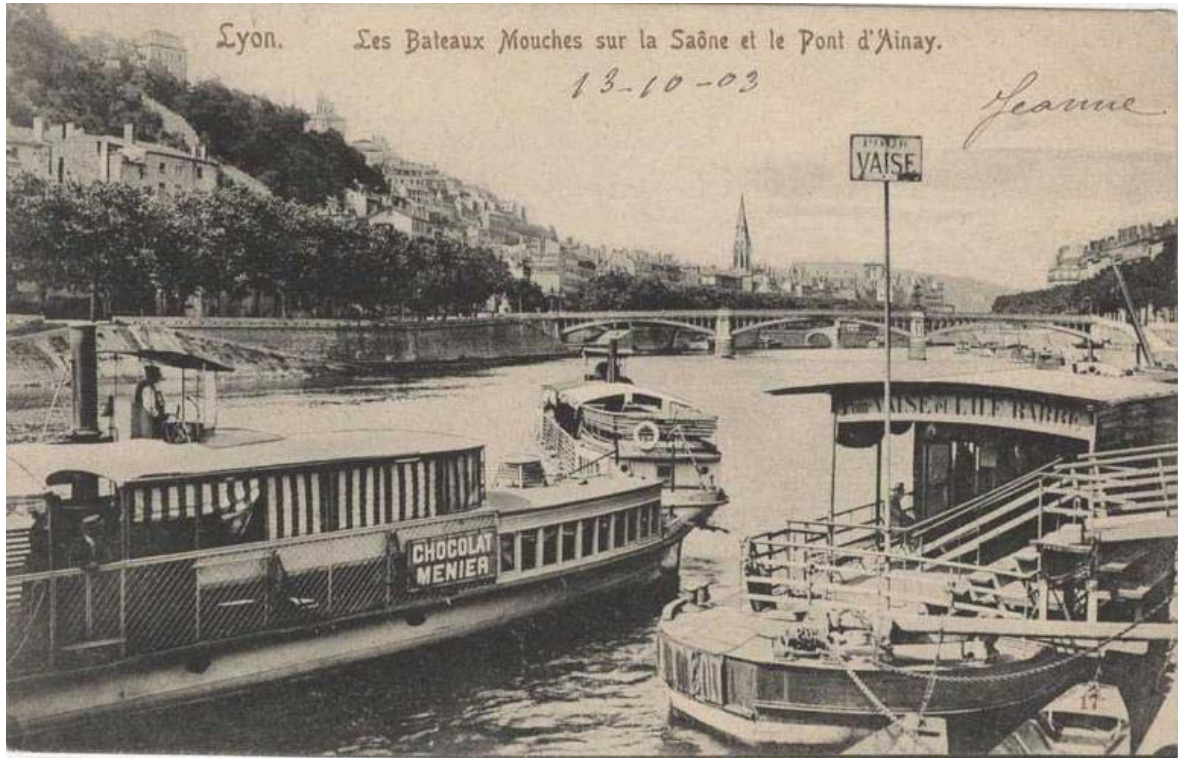


L'« abeille » n°2

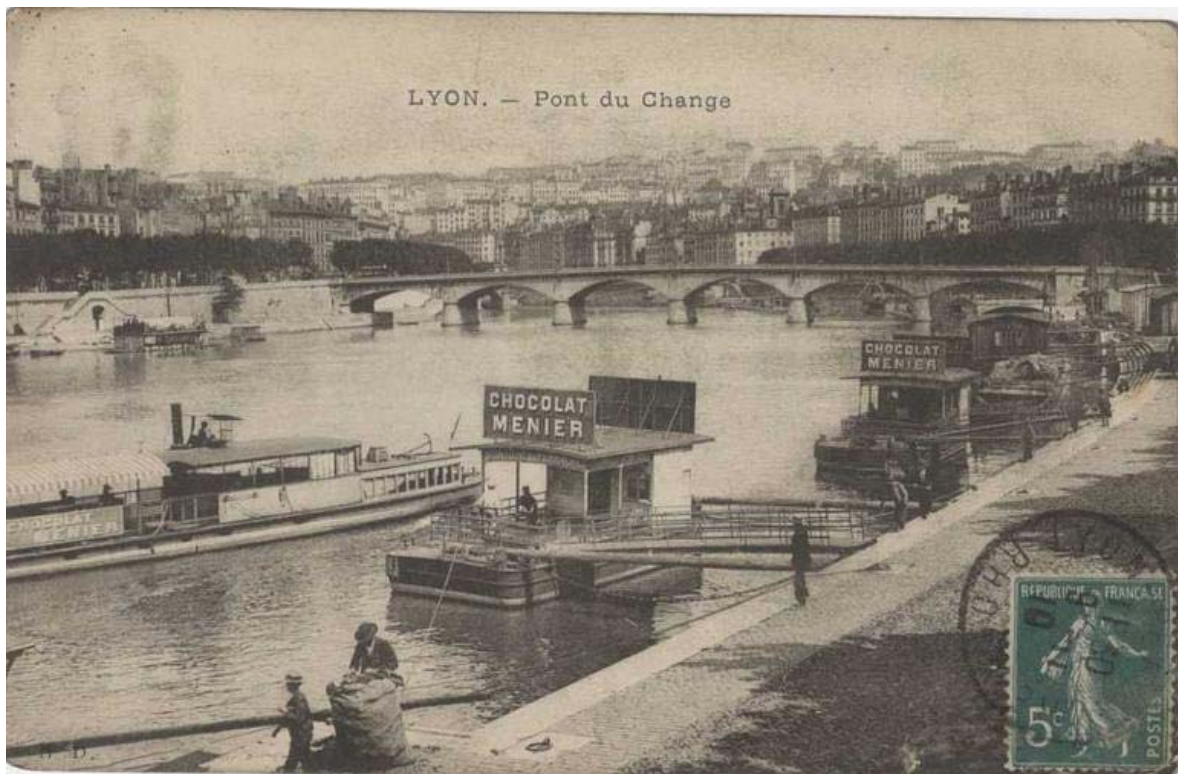
En ce qui concerne les bateaux du service intérieur de la compagnie, ils possèdent deux cabines pour les premières et deuxième classes et un pont. Depuis l'accident du 10 juillet 1864, un double banc longitudinal est fixé sur le pont afin d'éviter que les passagers se pressent du même côté¹.

¹ A.M.L. 342 WP 040, Rapport de la commission de surveillance, juillet 1864.

14 Les « mouches » comme support publicitaire



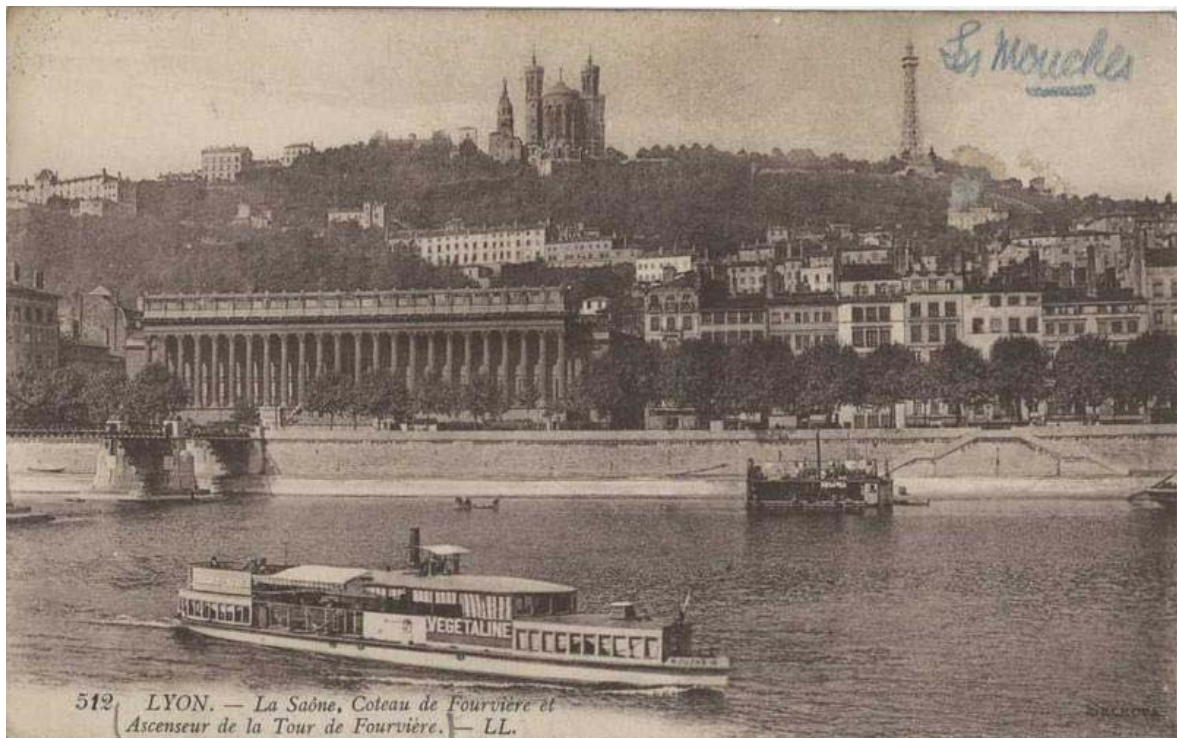
Les bateaux Mouches sur la Saône et le pont d'Ainay vers 1903 (A.M.L., 4FI 3313).



Le pont du Change, vers 1910 (A.M.L., 4FI 3298).



Palais de Justice et Côteau de Fourvière, vers 1910 (A.M.L., 4FI 3304).



Palais de Justice et Côteau de Fourvière, vers 1910 (A.M.L., 4FI_ 3303)

15 Représentations allégoriques de la Saône et du Rhône par les frères Coustou



La Saône de Nicolas Coustou, 1720 (Place Bellecour).



Le Rhône de Guillaume Coustou, 1720 (Place Bellecour).

16

Les inondations de 1856 à Lyon par Louis Froissard, photographe
du service municipal de la voirie



A.M.L., 3PH00607

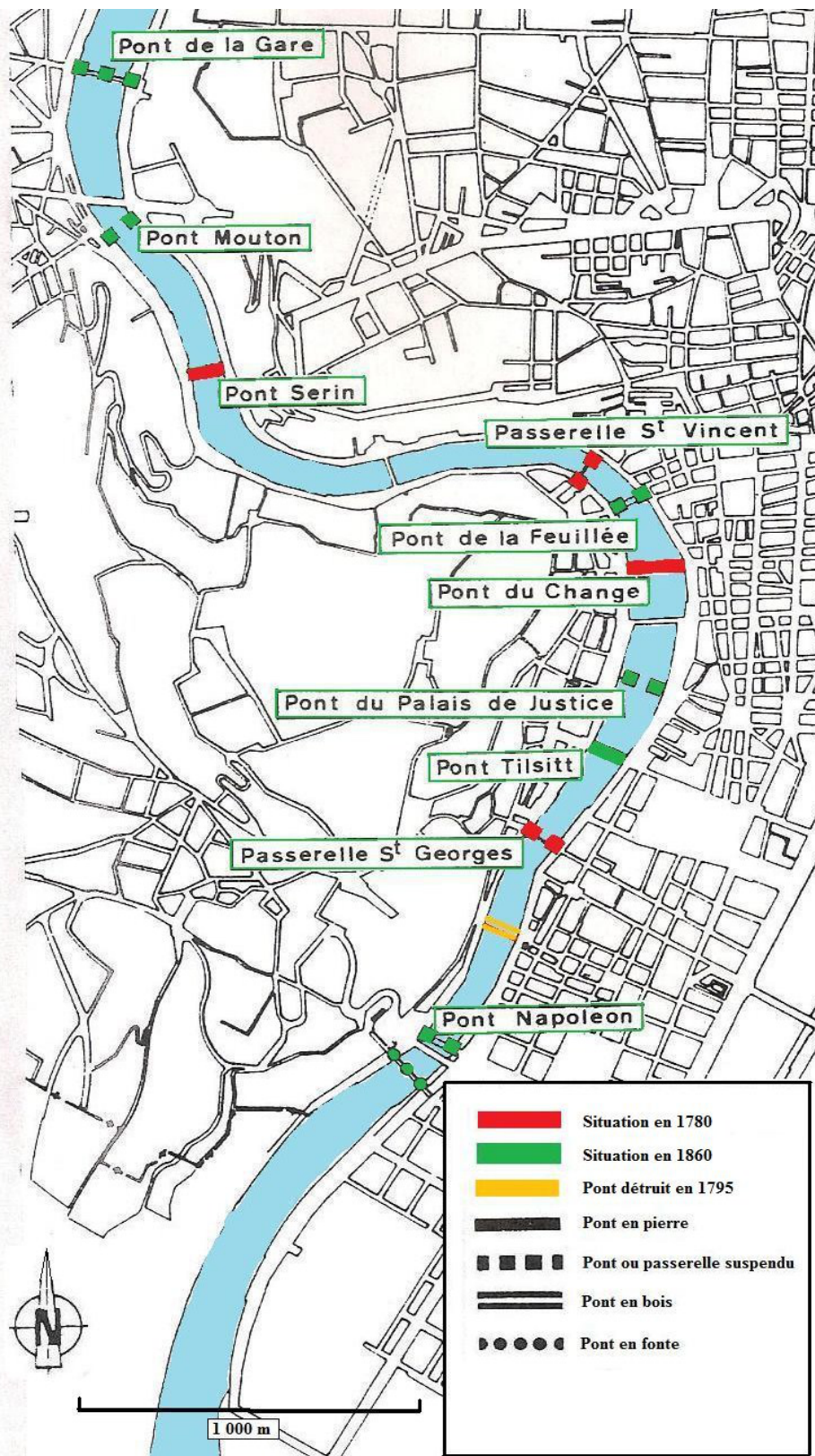


A.M.L., 3PH00625



A.M.L., 3PH00617

17 Ponts de la Saône entre 1780 et 1860



18 Rapport de l'ingénieur en chef¹

« Considérations sur les facilités offertes à la circulation par l'ensemble des ponts de la Saône comparativement à l'ensemble des ponts du Rhône. », extrait retranscrit, interprété puis expliqué.

« Quand une agglomération urbaine est partagée par une rivière, il paraît évident :

1 : que quelle que soit l'importance de la circulation, les communications entre les deux rives sont d'autant plus faciles que les ponts sont plus nombreux ou que la distance moyenne de l'un à l'autre est plus court

2 : que quel que soit le nombre de ponts existants, leur usage sera d'autant plus commode que leur largeur entre garde-corps, c'est-à-dire la dimension du passage ouvert au public sera grande, si la circulation est-elle même considérable. »

En d'autres termes « les facilités qu'offres la traversée d'une rivière, varie à la foi comme le rapport du nombre des ouvrages, à la longueur de la partie de la rivière qui traverse la ville, et comme le rapport de la largeur totalisée des tabliers² aux chiffres de la circulation »

● Pour la Saône

« Les limites de la traversée de Lyon par la Saône sont sensiblement le pont du chemin de fer à Perrache et la gare d'eau à Vaise ; la distance de ces limites est de 4 600 m »

Nombre de ponts sur cette distance : 9

$$9/4,6 = 1,95$$

Largeur totale des chaussées des ponts : 51,43 m

« la circulation est de 7 992 colliers »

$$51,43 / 7,992 = 6,44 \text{ par mille colliers}$$

Largeur cumulée des trottoirs : 36 m

Circulation : 143 152 piétons

$$36/143,152 = 2,48 \text{ par dix mille piétons}$$

Produit des premiers et seconds rapports :

$$\text{Pour les colliers : } 9/4,6 * 51,43/7,992 = 12,60$$

$$\text{Pour les piétons : } 9/4,6 * 36/143,152 = 4,60$$

1 A.M.L., 342 WP 015.

2 Le tablier est la partie plate du pont, sur laquelle se fait la circulation.

« Ces chiffres envisagés au point de vu abstrait n'ont aucune signification, l'unité de mesure faisant défaut, ce n'est donc que par comparaison qu'on peut en livrer quelques enseignements », Donc les mêmes calculs sont faits pour le Rhône afin de comparer.

● **Pour le Rhône : (3, 800 m)**

Nombre de ponts sur cette distance : 6
 $6/3,8 = 1,57$

Largeur totale des chaussées des ponts : 49, 10 m
« la circulation est de 14, 151 colliers »
 $49, 10 / 14, 151 = 3,5$ *par mille colliers*

Largeur cumulée des trottoirs : 39,90 m
Circulation : 210,816 piétons
 $39,90/210,816 = 1,91$ *par dix mille piétons*

Produit des premiers et seconds rapports :

Pour les colliers : $6/3,8 * 49,10/14,151 = 5,46$

Pour les piétons : $6/3,8 * 39,90/210,816 = 3,14$

Les chiffres sont maintenant comparés :

1, rapprochement des ouvrages :

Le Rhône est en état d'infériorité, ce qui est représenté par la proportion $1,57/1,95 = 1/1,24$ [produit en croix]

« il faudrait que le nombre de ponts du Rhône fut augmenté de 24 %, [ce qui représente deux unités supplémentaires, soit un total de huit ponts au lieu de six] pour qu'il y ait équivalence à cet égard entre le Rhône et la Saône »

2, débouché offert à la circulation des voitures :

L'infériorité des ouvrages du Rhône est exprimé par la proportion $3,50/6,44 = 1/1,84$

« ce qui veut dire que pour rendre à ce seul point de vue, la situation égale de part et d'autre, il faudrait que la largeur des chaussées des ponts du Rhône fut augmentée de 84 % »

3, débouché offert à la circulation des piétons :

Infériorité des ouvrages du Rhône exprimé par la proportion : $1,91/2,48 = 1/1,30$

« ce qui veut dire que pour rendre la situation équivalente, il faudrait que la largeur totale des trottoirs des ponts du Rhône fût augmentée de 30 % »

4. rapprochement des ouvrages et débouchés :

En envisageant simultanément « et le nombre (ou l'écartement) des ouvrages ; et le débouché qu'ils offrent à la circulation, l'infériorité de la situation présentée par les ponts du Rhône, vis-à-vis de celle des ponts de la Saône est exprimée par les proportions suivantes : »

Pour les colliers : $5,46/12,60 = 1/2,3$

Pour les piétons : $3,14/4,90 = 1/1,55$

Le franchissement de la Saône est plus facile que celui du Rhône puisque les ponts sont proportionnellement plus nombreux et que la largeur de leurs tabliers réponds davantage au flux de circulations, des piétons comme des voitures. On peut supposer que le processus de domestication est plus rapide sur la Saône que sur le Rhône. La rupture de la ville avec la Saône serait ainsi plus marquée qu'avec le Rhône. Extrait du rapport de l'ingénieur en chef de la ville au sujet des travaux à effectuer sur les ponts de la ville, 22 mai 1894.

19 Auguste Delacroix « Le flâneur », in Léon Curmer, *Les Français peints par eux même, encyclopédie morale du XIXe siècle*, Édition Philippart, Paris, 1876-1878.

CONNAISSEZ-VOUS un signe plus approprié à son idée, un mot plus exclusivement français pour exprimer une personnification toute française ? Le flâneur ! Type gracieux, mot charmant éclos, un beau jour de printemps, d'un joyeux rayon de soleil et d'une fraîche brise, sur les lèvres d'un artiste, d'un écolier ou d'un gamin, – ces trois grandes puissances néologiques ! [...].

Le flâneur est essentiellement national, différent, en cela, des grands hommes, en général, qui sont de tous les pays, et du *touriste*, en particulier, qui observe à la course. Sans doute le flâneur aime aussi le mouvement, la variété et la foule ; mais il n'est pas travaillé par un irrésistible besoin de locomotion ; il circonscrit volontiers son domaine, pourvu qu'il y trouve l'aliment journalier de son esprit, et, grâce à une merveilleuse perspicacité, il sait moissonner encore d'incroyables richesses dans ce vaste champ de l'observation où le vulgaire ne fauche qu'à la surface.

Comme on le voit déjà, nous ne prostituons pas le titre de flâneur à ces sortes de contrefaçons plus ou moins ridicules d'un type estimable qui promènent, tout le long du jour, leur oisiveté ennuyée et ennuyeuse. – Usurpation inouïe, même dans un siècle où les distinctions aristocratiques sont à la portée de l'ambition la plus roturière : – Nous ne reconnaissons pour flâneurs que ce petit nombre privilégié d'hommes de loisirs et d'esprit qui étudient le cœur humain sur la nature même, et la société dans ce grand livre du monde toujours ouvert sous leurs yeux. L'observateur au repos n'est observateur qu'à demi ; le véritable observateur, c'est le flâneur, c'est-à-dire l'homme d'intelligence subtile, qui va sans cesse explorant toute chose, l'espèce humaine principalement, partout, dans tous les âges et toutes les conditions, – philosophe narquois qui étudie, comme discutaient les péripatéticiens.

Nous n'admettons pas même l'existence du flâneur autre part qu'à Paris. Qu'est-ce, en effet, qu'un flâneur en province, sinon un pitoyable rêveur dont les yeux fatigués et

l'esprit émoussé par la contemplation des mêmes objets finissent par ne plus s'arrêter sur aucun.

Pour le vulgaire, le flâneur n'offre rien, au premier coup d'œil, qui le distingue de cette espèce particulière de bipèdes humains généralement désignés sous le nom de *badauds*. Pourtant la différence est immense et doit être signalée. Le flâneur est au badaud ce qu'est le gourmet au glouton, ce que serait mademoiselle Mars à une actrice de tréteaux, Chateaubriand à un rédacteur en échoppe, ou, plutôt, La Bruyère ou Balzac à un paysan de l'Auvergne ou du Limousin arrivé d'hier à Paris. Le badaud marche pour marcher, s'amuse de tout, se prend à tout indistinctement, rit sans motif et regarde sans voir. Il va dans la vie, comme le scarabée dans les airs, battant de l'aile contre chaque objet qu'il rencontre ; heurté, brisé à tout instant, jouet du vent qui souffle ou du gamin qui passe. C'est pour lui que la suprême sagesse a dit : « Il a des yeux, et il n'apercevra pas, des oreilles, et il n'entendra pas. » L'expression *bayer aux corneilles* semble avoir été inventée à son intention. Il passera, en effet, des heures entières à suivre de l'œil l'hirondelle qui vole ou la mouche qui va bourdonnant, et cela, sans la plus simple réflexion, sans la moindre arrière-pensée. – Le badaud ne pense pas ; il ne perçoit les objets qu'extérieurement. Il n'y a pas de communication entre son cerveau et ses sens. Pour lui les choses n'existent que simplement et superficiellement, sans caractère particulier et sans nuances ; le cœur humain est un monolithe dont les hiéroglyphes ne l'intéressent nullement. La déduction philosophique lui est inconnue. Les sociétés ne sont à ses yeux que des réunions d'hommes, et les monuments des amas de pierres. Une scène populaire se résume pour lui en une certaine somme d'injures et de coups de poings. Il était sur le filon d'une mine de précieuses découvertes, et le voilà qui se détourne pour suivre un chien qui aboie ou un tambour qui bat. Il est l'inventeur de la pêche à la ligne, de l'ingénieux passe-temps des ricochets et des ronds concentriques. Il y a, entre ces deux espèces d'êtres organisés, tous les degrés de la création, toute la distance qui sépare l'homme du polype. [...].

Le flâneur est un être essentiellement complexe, il n'a pas de goût particulier, il a tous les goûts ; il comprend tout, il est susceptible d'éprouver toutes les passions, explique tous les travers et a toujours une excuse prête pour toutes les faiblesses. C'est une nature

nécessairement malléable, une organisation d'artiste. Aussi aime-t-il les arts, comme un roi constitutionnel. Il est *dilettante*, peintre, poète, antiquaire, bibliophile ; il déguste en connaisseur un opéra de Mayerber, un tableau d'Ingres, une ode de Hugo ; il flaire l'Elzévir, hante les baladins et court sus à la grisette. Il a des admirations pour mademoiselle Rachel et des tendresses pour Odry. Vous le rencontrez partout, dans les promenades, aux Bouffes, aux concerts, au sermon, aux Funambules, dans les salons, à la guinguette, au boulevard de Gand et dans la rue de la Grande-Truanderie. Il pose devant les carreaux de Susse, stationne tour à tour au pied de Notre-Dame et près de l'étalage d'un bouquiniste. Il est curieux, presque indiscret. C'est un homme que l'amour de la science peut pousser jusqu'à la cruauté, et qui prendra quelquefois, pour sujet de ses expériences, le cœur même de son ami le plus intime.

Le flâneur est comme toutes les belles choses, comme les jolies femmes, il n'a pas d'âge... Il existe depuis vingt-cinq ans jusqu'à soixante, aussi longtemps que l'homme jouit pleinement de ses facultés intellectuelles et locomotives. Le flâneur, ayant besoin de ses jambes autant que de son esprit, quand les premières lui font défaut, passe à l'état d'observateur : c'est alors une autre existence, une autre condition ; sa nature se dédouble et s'affaiblit ; c'est le commencement de la fin.[...]

On a remarqué que les paresseux sont presque tous des gens d'esprit. On conçoit, en effet, qu'il faut posséder en soi-même beaucoup de ressources contre l'ennui pour vivre ainsi habituellement de son propre fonds, comme la marmotte de sa propre substance. Cette observation est particulièrement vraie à l'égard du flâneur. Mais il faut au préalable s'entendre sur les mots. Pour ceux qui font consister la paresse dans l'absence de toute occupation suivie, de tout travail régulier et d'une utilité immédiate, assurément le flâneur est éminemment paresseux. Il faut remarquer néanmoins que l'homme le plus occupé n'est pas l'homme le plus affairé, et que le travail n'est pas toujours une chose appréciable à l'œil. Le flâneur, il est vrai, produit peu, mais il amasse beaucoup. Laissez venir pour lui l'âge des souvenirs et de la méditation, cette période de la vie qui est comme le moment de la digestion des idées acquises, où tout se classe et s'ordonne dans le cerveau de l'homme à la faveur du calme profond de l'imagination et des sens ; laissez sonner pour lui l'heure de la retraite, c'est-à-dire des rhumatismes, de l'ophtalmie et de la surdité, et vous verrez se

résumer alors, sous la forme de romans de mœurs ou d'œuvres philosophiques, les études profondes de cette vie en apparence si inoccupée et si futile. Vous vous étonnez quelquefois, à l'apparition d'un livre tout rempli de haute philosophie et d'ingénieux aperçus, d'apprendre qu'il est l'œuvre d'un homme du monde, et peut-être d'un jeune homme que vous rangiez dédaigneusement parmi ces désœuvrés dont la figure est partout et l'esprit nulle part. Croyez-vous donc que le monde s'apprenne dans la solitude, et que le cœur humain soit un livre qu'on étudie au coin du feu ! Je voudrais bien qu'il me fût permis de demander sans indiscrétion à l'ingénieux auteur de la *Physiologie du Mariage* à quelles sources il a puisé cette profonde connaissance des plus inexplicables mystères de la nature féminine. Il y a tel flâneur que vous méprisez qui vous en dirait plus sur ce sujet que tous les penseurs et les moralistes ensemble. – Passe encore pour les sciences positives qui s'apprennent par le secours de la tradition écrite : à celles-là il faut des sectateurs casaniers et des intelligences de plomb ; mais hors de là, dans les arts, dans les lettres, le flâneur est sur ses terres. Combien d'hommes distingués ont commencé par être d'obscurs flâneurs ! Qui ne connaît les habitudes de flânerie du plus puissant des orateurs de la chambre, et le caractère et les goûts d'artiste de ce petit journaliste dont la révolution de juillet a fait tout à la fois un grand ministre, le plus habile jongleur de paroles, le plus fécond et le plus spirituel causeur de tribune. Demandez à ces deux hommes quel traité, la Rhétorique d'Aristote ou l'Orateur de Cicéron, leur a livré les fils électriques qui se lient mystérieusement à chacune des fibres du cœur humain. [...].

Une dame nous demande si le flâneur est amoureux. – Un profond sentiment de tout ce qui est beau est la première condition de sa nature. – Constance ? – Hélas ! Demandez au philosophe quel abîme il y a dans le cœur de l'homme ; au poète, s'il est de constantes amours ; au voyageur, quel irrésistible instinct le pousse à chercher sans cesse de nouveaux sites, des climats plus doux et des ombrages plus verdoyants ; demandez au marin si son cœur n'est pas vaste comme l'Océan et changeant comme ses flots, à combien de rivages il a amarré son navire et jeté ses affections, s'il a trouvé quelque part des contrées aussi belles à ses yeux que celles qu'il n'avait pas encore visitées, et des liens capables de résister aux caprices des éléments et aux bourrasques des passions. Ne demandons pas compte à la suprême sagesse des facultés réparties à chacune de ses créatures, ni au flâneur des imperfections inhérentes à son organisation exceptionnelle ; ne demandons pas à l'hirondelle pourquoi elle voltige, au ruisseau pourquoi il serpente en

fuyant, au flâneur pourquoi il flâne. Assez d'autres se plaisent aujourd'hui à dénigrer ce type aimable et léger de notre caractère national qui va s'effaçant chaque jour. Laissons aux aveugles le triste privilège de médire de la lumière, aux sourds de nier l'harmonie, aux sots ce qu'ils ne comprennent pas. Qui de nous ne sentira pas dans son cœur quelque secrète sympathie pour cet être si bon, si facile, si inoffensif et si gai qu'on appelle le flâneur ? Qui de nous, en interrogeant sa conscience, osera se proclamer assez pur du péché de flânerie pour jeter au flâneur la première pierre ? Qui êtes-vous enfin, vous qui lisez ces lignes ? Et qui suis-je moi qui les écris ?

Un flâneur

20

Illustrations d'une robe à crinolines d'été de 1867 en toile de lin beige, soutaches et galon noirs.



Musée Galliera de la mode, Paris

21 Accident du dimanche 16 septembre 1866, note sur le nom et les blessures des victimes¹

Joseph Delaty, 20 ans, jambes, pieds mains et avant-bras brûlés.

Charles Bertrand, 25 ans, employé de fabrique, pieds, jambes et avant-bras brûlés, 11 rue St Marcel.

Étienne Merunder, 24 ans, coiffeur, mains gauches brûlée, 11 rue Royale.

Joseph Montel, 31 ans, brûlure légère aux mains.

Jean-Christophe, 32 ans, bras brûlé, 92 rue de Saxe.

Léonard Mouillat, 24 ans, jambes brûlées et un peu les yeux, 42 rue Grolée.

Jean Belvèze, 20 ans, cordonnier, bras brûlé, quai Celestin.

Victor Millet, 25 ans, employé à la condition des soies, 6 rue Madame, légères brûlures au visage.

Marie Levy, 27 ans.

Clotilde Andrieu et son mari, morts à l'hôpital.

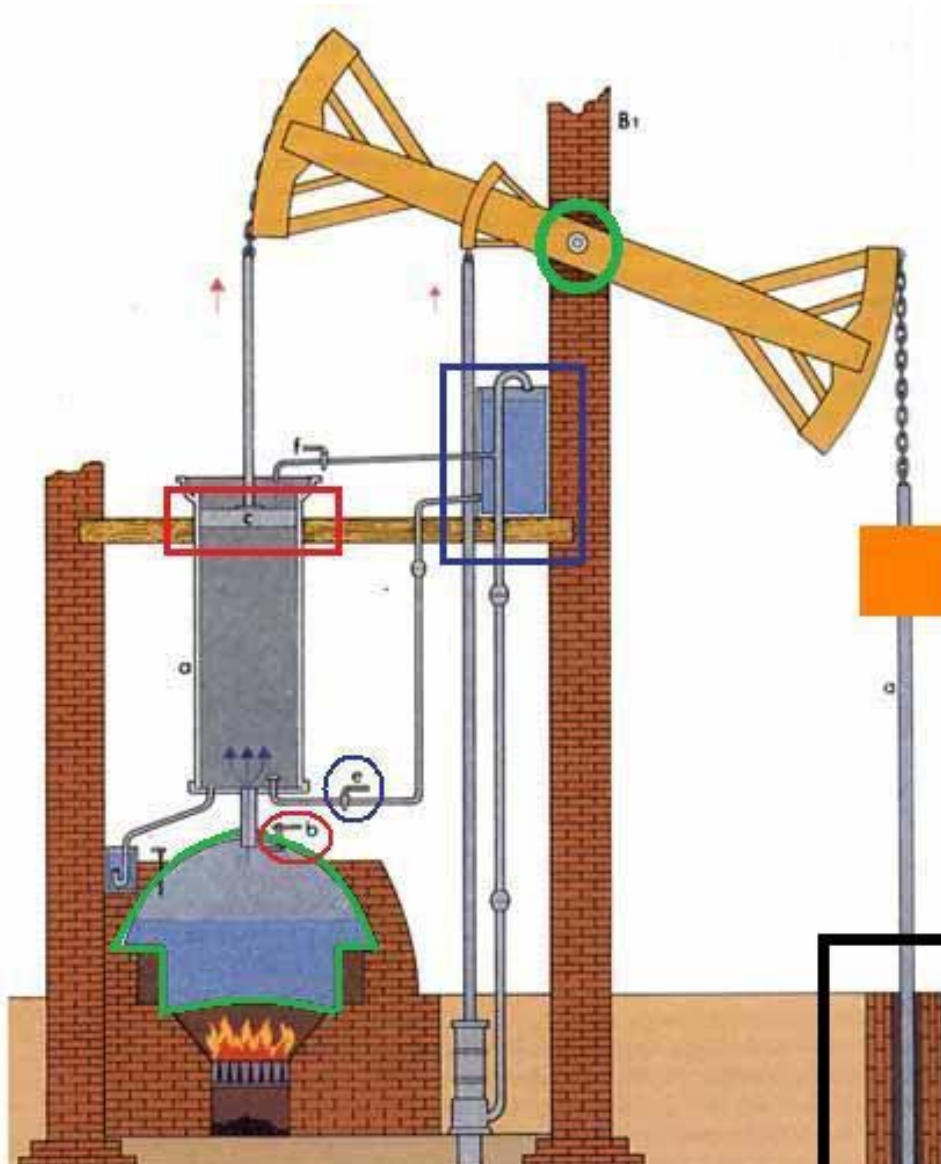
Régis Blache, 34 grande côte, disparu après s'être jeté à l'eau.

Inconnu, disparu.

¹ A.M.L., 925 WP 225.

22 Machine à vapeur atmosphérique de Newcomen

Au début du XVIII^e siècle, Thomas Newcomen et Jean Cawley, respectivement serrurier et vitrier à Dartmouth dans le sud ouest de l'Angleterre, créent avec l'association de Thomas Savery la première machine à vapeur d'usage industriel. La machine de Newcomen, haute d'une dizaine de mètres, est construite à une centaine d'exemplaires en Grande-Bretagne et sert à pomper l'eau dans les mines de charbon. Il s'agit d'une machine atmosphérique puisque c'est la pression de l'atmosphère qui fournit le travail. La figure ci-dessous montre le fonctionnement de la machine.

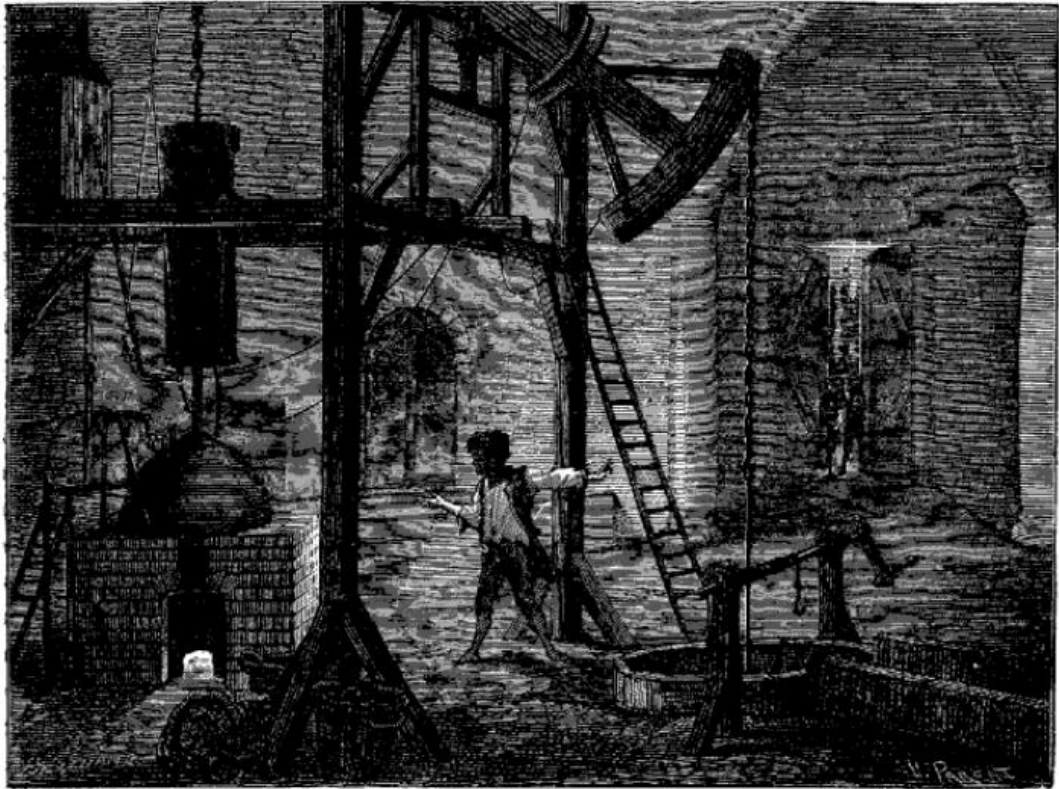


Machine de Newcomen

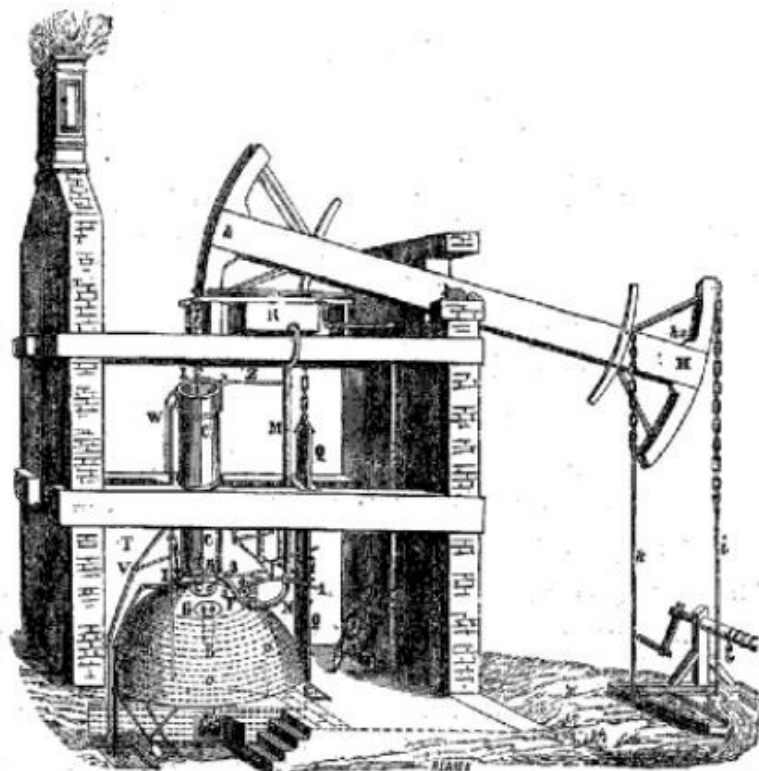
La chaudière entourée en vert permet de faire chauffer l'eau jusqu'à évaporation. Lorsque la pression est suffisamment forte, la vapeur est lâchée dans le cylindre supérieur à l'aide du robinet de vapeur entouré en rouge. Elle exerce ainsi une pression sur le dessous du piston encadré en rouge, contrebalançant la pression atmosphérique du dessus. Le piston est ainsi poussé vers le haut. Le balancier fixé par un axe rotatif entouré en vert penche du côté droit, grâce à un contrepoids représenté par le carré orange. Pour faire pencher le balancier de l'autre côté, il suffit de fermer le robinet de vapeur puis d'ouvrir celui entouré en bleu. L'eau du réservoir encadré en bleu est ainsi libérée dans le cylindre du piston par un jet d'eau. Au contact de ce jet, la vapeur se condense puis est évacuée par un tuyau, en bas à gauche du cylindre. La pression atmosphérique n'est ainsi plus contrebalancée et pousse le piston vers le bas. Il retombe en entraînant avec lui le balancier. En ouvrant et fermant les robinets de vapeur et d'eau, on arrive ainsi à créer un mouvement de va--et-vient. La force exercée est transmise grâce au balancier et aux chaînes à une pompe qui se trouve dans le puits de mine dans le coin inférieur droit.

Dans un premier temps, les robinets d'eau et de vapeur sont actionnés manuellement. Puis en 1713, Humphrey Potter âgé de seulement de dix ans, imagine un moyen permettant d'associer l'ouverture et la fermeture des robinets au mouvement du balancier. « Il avait remarqué que l'un des robinets devait être ouvert au moment où le balancier a terminé sa course descendante, pour se fermer au commencement de l'oscillation opposée : la manœuvre du second robinet était précisément l'inverse. Les positions du balancier et du robinet se trouvant dans une dépendance nécessaire, l'enfant reconnaît que le balancier lui-même pourrait servir à ouvrir et à fermer les robinets.[...] Il attache à chacun des robinets deux ficelles de longueur inégales, et après de long tâtonnements, il fixe leur extrémité libre à des points convenablement choisis sur le balancier ; de telle sorte qu'en s'élevant ou s'abaissant par l'action de la vapeur, le balancier ouvrait ou fermait lui-même les robinets au moment nécessaire. La machine put ainsi marcher sans surveillant. »¹

1 Figuiet, Louis, *op. cit.*, p. 71.



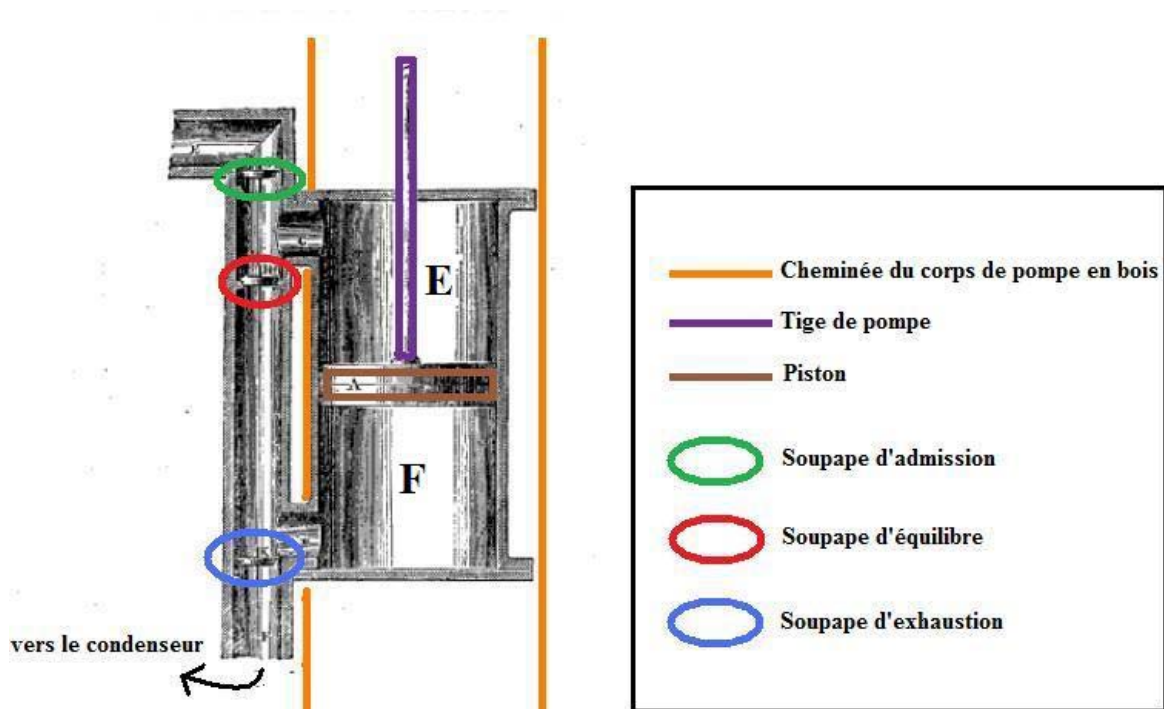
Humphrey Potter (Figurier, Louis, Merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes, T. 5)



Machine à vapeur de Newcomen employée à Londres au XVIIIe siècle pour l'élévation des eaux (Figurier, Louis, Merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes, T. 5)

23 James Watt

L'imposante machine de Newcomen est difficilement adaptable à la navigation. Il faut attendre les travaux de l'Écossais James Watt et l'invention de la machine à effet continu pour que la navigation à vapeur devienne possible. Chargé de réparer une machine de Newcomen pour le collège de Glasgow en 1763, James Watt met à jour un défaut majeur de la machine. Lorsque l'eau est injectée dans le corps de pompe¹ pour condenser la vapeur, elle refroidit les parois du cylindre. Ainsi, lorsque l'arrivée d'eau est fermée et que le robinet de vapeur est ouvert, une partie de la vapeur qui entre dans le corps de pompe est refroidie et aussitôt condensée au contact des parois froides. Une grande partie de la vapeur envoyée par la chaudière est donc perdue. Pour palier à ces défauts, James Watt invente le condenseur isolé, créant ainsi la machine à simple effet. La figure suivante permet d'expliquer son fonctionnement.



Machine à vapeur à simple effet (Figurier, Louis, Merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes, T. 5)

¹ Le cylindre du piston.

Le cylindre est fermé en haut de façon à laisser glisser la tige de pompe tout en conservant la vapeur à l'intérieur. La vapeur arrive par le haut du tuyau. Lorsque la soupape d'admission est ouverte et que la soupape d'équilibre est fermée, la vapeur pénètre dans la partie E du cylindre, fait pression sur haut du piston qui descend. Lorsque le piston est en bas du cylindre, la soupape d'exhaustion est ouverte afin de libérer la vapeur dans le condenseur. Ensuite, les soupapes d'exhaustion et d'admission sont fermées tandis que la soupape d'équilibre est ouverte, de telle manière que les parties E et F du cylindre soient mises en communication. Le piston n'est soumis à aucune pression puisque la vapeur a été évacuée dans le condenseur isolé. Le piston remonte grâce à la tige de pompe, lestée d'un poids de l'autre côté du balancier. Le processus est répété pour obtenir le mouvement constant de la tige de pompe. A la différence de la machine de Newcomen qui utilise la pesanteur de l'air, la machine de Watt utilise la vapeur comme force motrice. Le condenseur isolé permet de condenser la vapeur dans un autre élément que le cylindre évitant ainsi le refroidissement de ce dernier. La machine de Watt effectue ainsi en puissance tout en consommant moins d'énergie pour chauffer la chaudière.

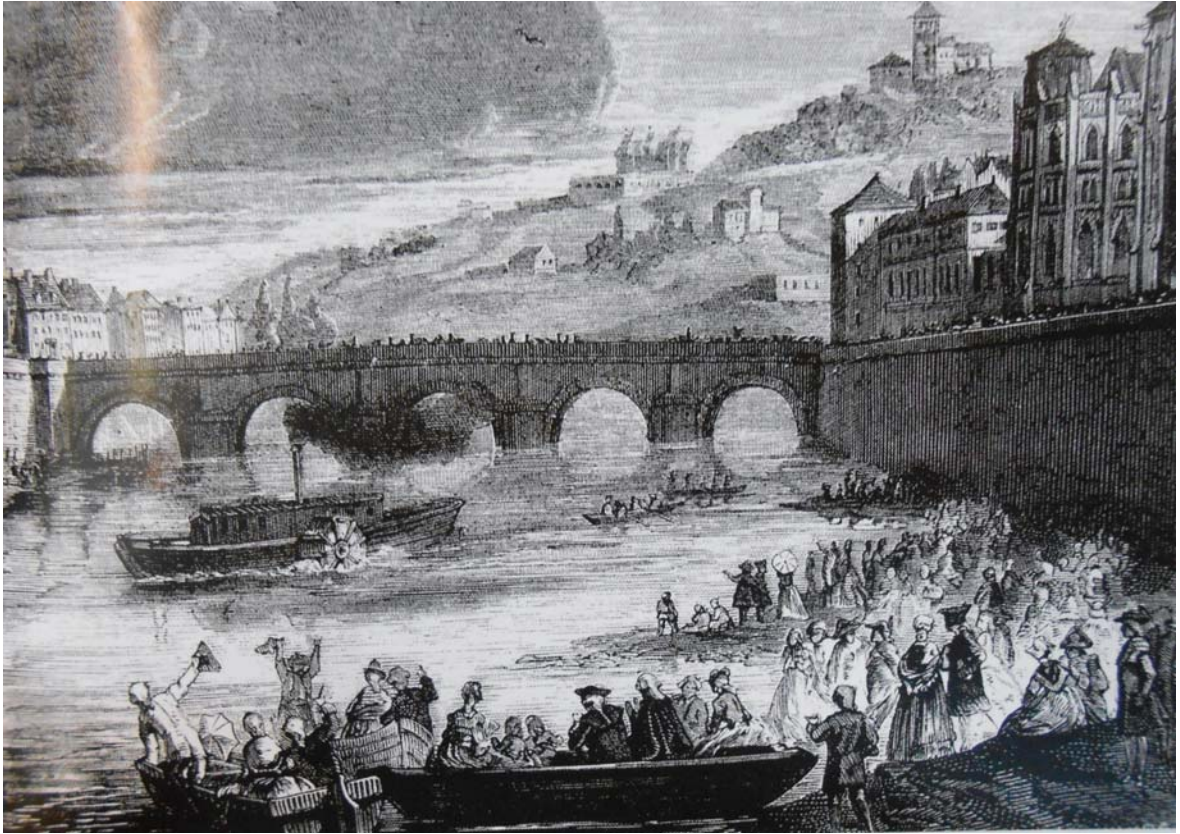
L'action motrice ne s'applique réellement que pendant l'abaissement du piston, d'où le nom de machine à simple effet. Plus tard James Watt parvient à faire travailler la vapeur au dessus et en dessous du piston. « Au lieu de se borner à faire agir la vapeur sur la tête du piston, il la dirigea alternativement au-dessus et au-dessous du piston de manière à provoquer par la seule action de la vapeur, son élévation et sa chute. Il établit les communications entre le cylindre et le condenseur, de telle sorte que la vapeur contenue dans la capacité située au-dessus du piston s'écoulait dans le condenseur au moment même où le piston était arrivé en bas de sa course. Dès lors, la vapeur, arrivant au-dessous du piston pour le soulever, ne rencontrait aucune résistance capable de contrarier son effet, puisque par la suite de la condensation de la vapeur qui remplissait naguère la partie supérieure du cylindre, un vide parfait existait dans cette capacité. »¹. La force motrice est ainsi continue. « Cette nouvelle disposition de la machine à vapeur rendait son mécanisme parfait »². Les énormes contrepoids utilisés pour équilibrer le pistons deviennent inutiles et l'imposant balancier disparaît. Cette évolution est déterminante pour l'utilisation de la machine à vapeur sur un bateau.

1 Figuiet, Louis, *op. cit.*, p. 92.

2 *Ibid.*

24 Le Pyroscaphe, premier bateau à vapeur au monde.

L'embarcation mesure 43,53 m de longueur sur 4,60 m de largeur.



Expérience du Pyroscaphe à Lyon, gravure exposée à la Maison du Fleuve Rhône



Maquette du pyroscaphe exposée au Musée national de la Marine.

25 **Explosion du Rhône**

Le 4 mars 1827, la chaudière du bateau *Le Rhône* explose en aval du pont de la Guillotière. « Dans ce malheureux événement périrent les principaux actionnaires et l'ingénieur mécanicien »¹. La chaudière est soumise à une trop forte pression. L'explosion détruit complètement le bateau et des débris retombent jusque sur la rive gauche, blessant des spectateurs. Cet événement créé une grande méfiance à l'égard des machines à vapeur à haute pression².



Explosion du Rhône, Lithographie de Joséphine Decomberousse, Musée Gadagne.

1 Lettre du Maire de Lyon au Préfet, 12 mai 1838.

2 Combe, Jean-Marc, Bernard Escudié, Jacques Payen, et Jean-Claude Charpentier, *op., cit.*, p. 98.

26 Halage, compagnie des modères

Le halage est un mode de traction permettant aux bateaux de remonter le cours d'eau. Les embarcations sont attachées par convois tirés par des chevaux depuis les chemins de halage installés sur la rive. À Lyon où il n'y a pas de place pour les convois de chevaux et où le passage des ponts à cause des remous est compliqué, on a recours au halage humain. La puissante corporation des modères regroupe des hommes forts capables de tirer les convois.



Reproduction d'un tableau d'Alexandre Dubuisson, « Le halage sur le Rhône », (B.M., Lyon B01CP69000 000116).



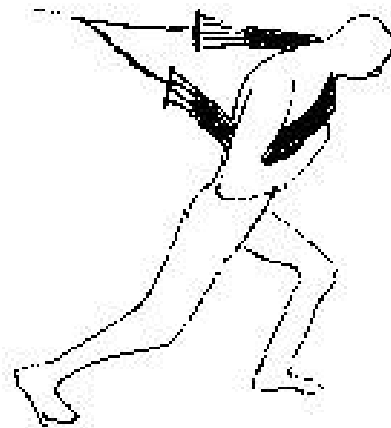
Haleurs à Orléans, fin XVIIIe siècle, (Musée des beaux art d'Orléans).



Jules Adler, « Haleurs tirant un bateau », vers 1900.



Outil utilisé pour tirer le bateau : la « bricole »



Fixation de la bricole

27 Historique des essais de navigation à vapeur à l'étranger

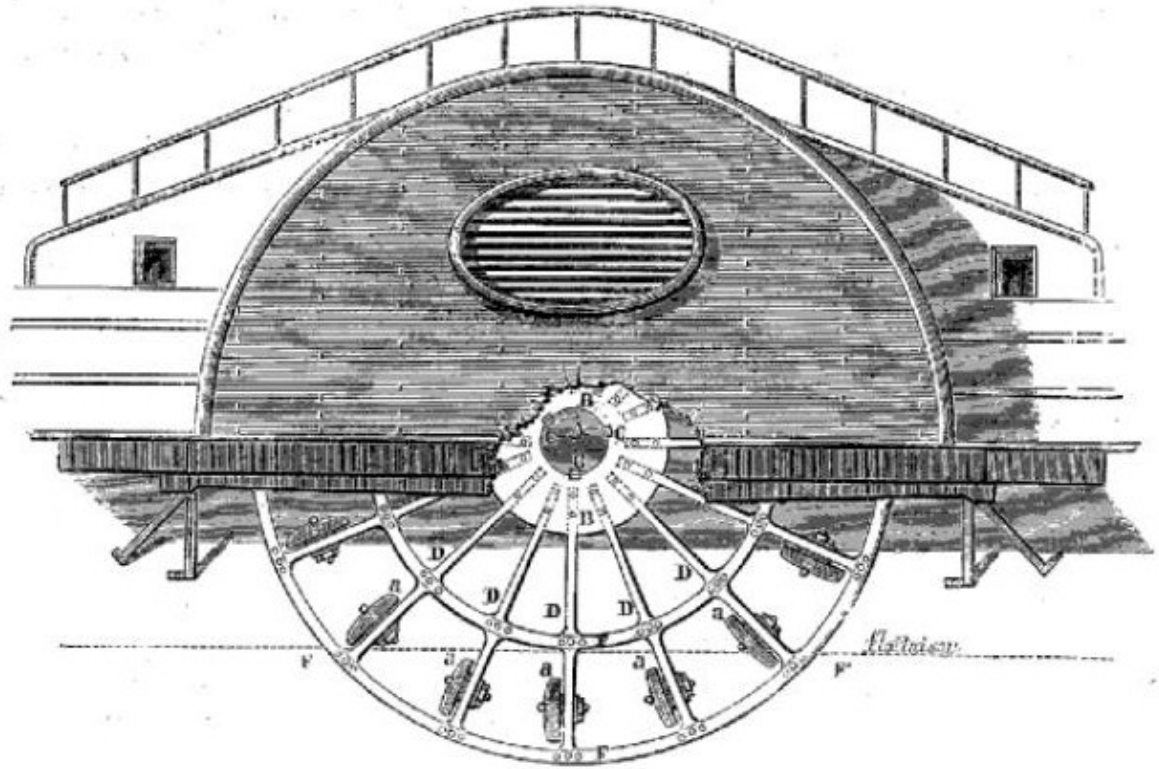
- 1803 : l'Américain Fulton fait naviguer son navire à vapeur sur la Seine à une vitesse d'environ 3 nœuds (5 km/h). Il n'a pas plus de succès que ses prédécesseurs en France. En 1804, il se rend en Angleterre sans plus de réussite.
- 1806 : Fulton fait construire le CLERMONT, navire à vapeur de 100 tonneaux pour le transport de passagers sur la rivière Hudson entre New York et Albany. C'est le début d'un essor rapide de la navigation à vapeur sur les plans d'eau intérieurs des États-Unis.
- 1816 : Première traversée de la Manche par un navire à vapeur ELISE Londres-Le Havre. Il remonte la Seine jusqu'à Paris. Il assure plus tard, un service régulier entre Rouen et Elbeuf.
- 1818 : Première traversée maritime régulière du navire à vapeur ROB ROY entre Greenock et Belfast.
- 1819 : Première traversée de l'Atlantique d'Amérique en Angleterre par le trois mâts à vapeur SAVANNAH.
- 1822 : Premier bateau en fer AARON MANBY longueur 36 m construit en Angleterre pour naviguer sur la Seine, il était propulsé par une machine à vapeur et des roues à aubes.
- 1825 : L'ENDAVOUR assure la traversée de Falmouth (Angleterre) à Calcutta alternativement à la voile et à la vapeur.
- 1828 : La France dispose de 71 vapeurs. La Grande-Bretagne en a plus de 300.



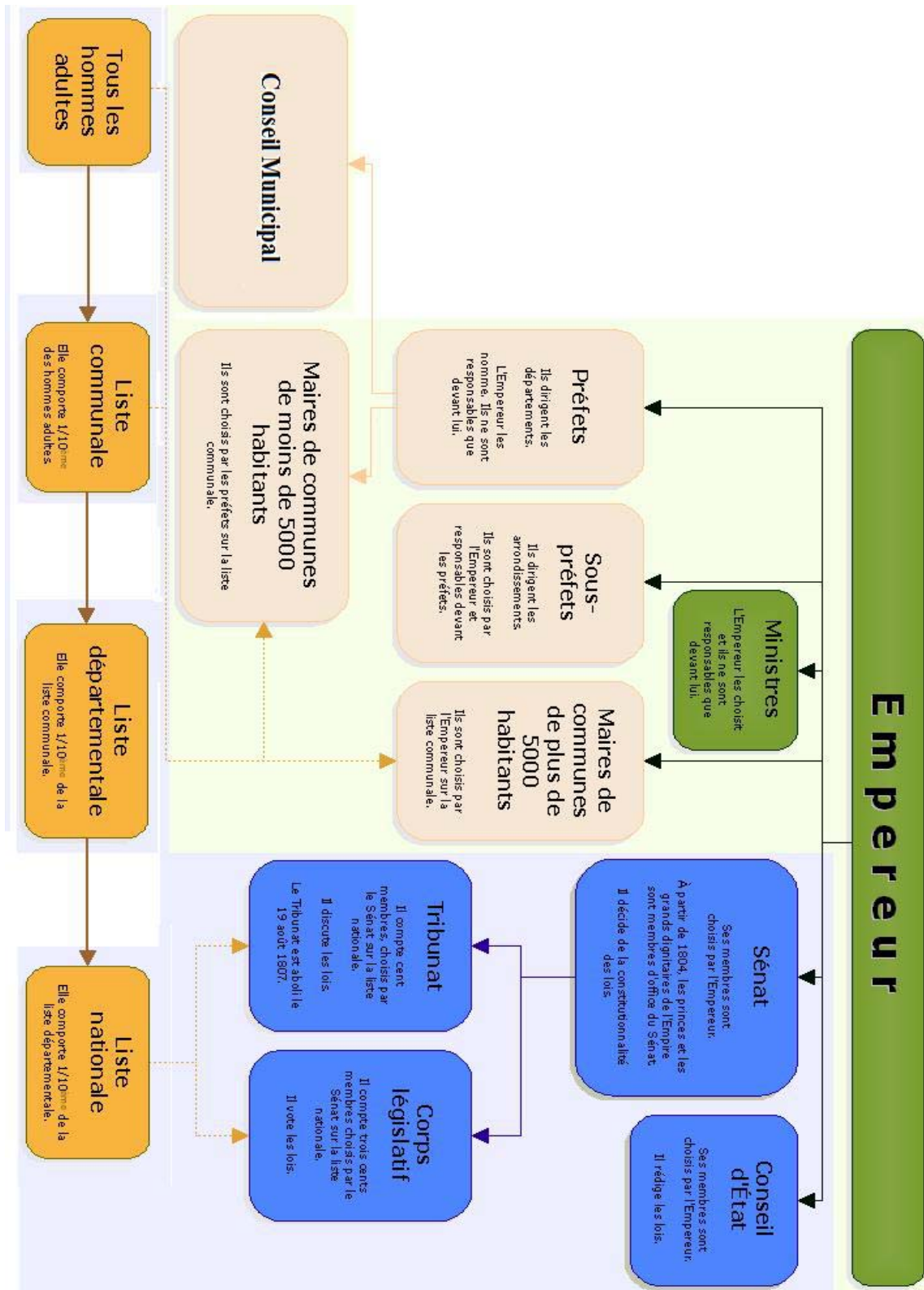
Maquette du Pilat, ancien remorqueur sur le Rhône



Le Picardie, remorqueur et bateau-promenade du Tréport



Plan d'une roue à aube, Figuier, Louis, « Les merveilles de la science, ou description populaire des inventions modernes », T. 1, éd. Jouvot et Cie, Paris, 1869, p. 235.



Organisation administrative de la France sous le Second Empire

LETTRE-PRÉFACE



A Monsieur Albert Faivre.

Mon cher ancien confrère et collaborateur,

Vous avez eu une excellente pensée en entreprenant de résumer, en quelques pages, notre droit municipal qui vient d'être fixé par la loi du 31 mars 1884.

Sous le régime du suffrage universel chaque citoyen, si obscur soit-il, peut être appelé à pénétrer dans ces municipalités, dont Mirabeau a dit qu'elles doivent être les écoles primaires de la liberté.

Il importe que chaque français connaisse exactement les éléments de cette législation communale, naguère si compliquée, éparpillée dans des décrets de toutes les dates, de tous les régimes, et que la loi nouvelle a l'avantage de condenser en un texte unique.

Donner, de ce texte lui-même, une formule et des explications à la portée de tous les citoyens, qui n'ont pas le temps nécessaire aux longues recherches, c'est le but de ce petit livre, c'est un but patriotique et conforme aux nécessités de notre démocratie.

La loi récente du 31 mars 1884 que vous expliquez au peuple, n'est pas parfaite. Ce n'est pas assurément le dernier mot du progrès. Mais c'est une amélioration incon-

testable du régime actuel. Cette loi consacre d'abord les conquêtes déjà faites depuis ces dernières années, comme l'élection des maires dans toutes les communes, sauf malheureusement à Paris, et la suppression de l'intervention des plus imposés. L'administration de la commune a été ainsi confiée à la démocratie, selon le vœu populaire et les traditions républicaines.

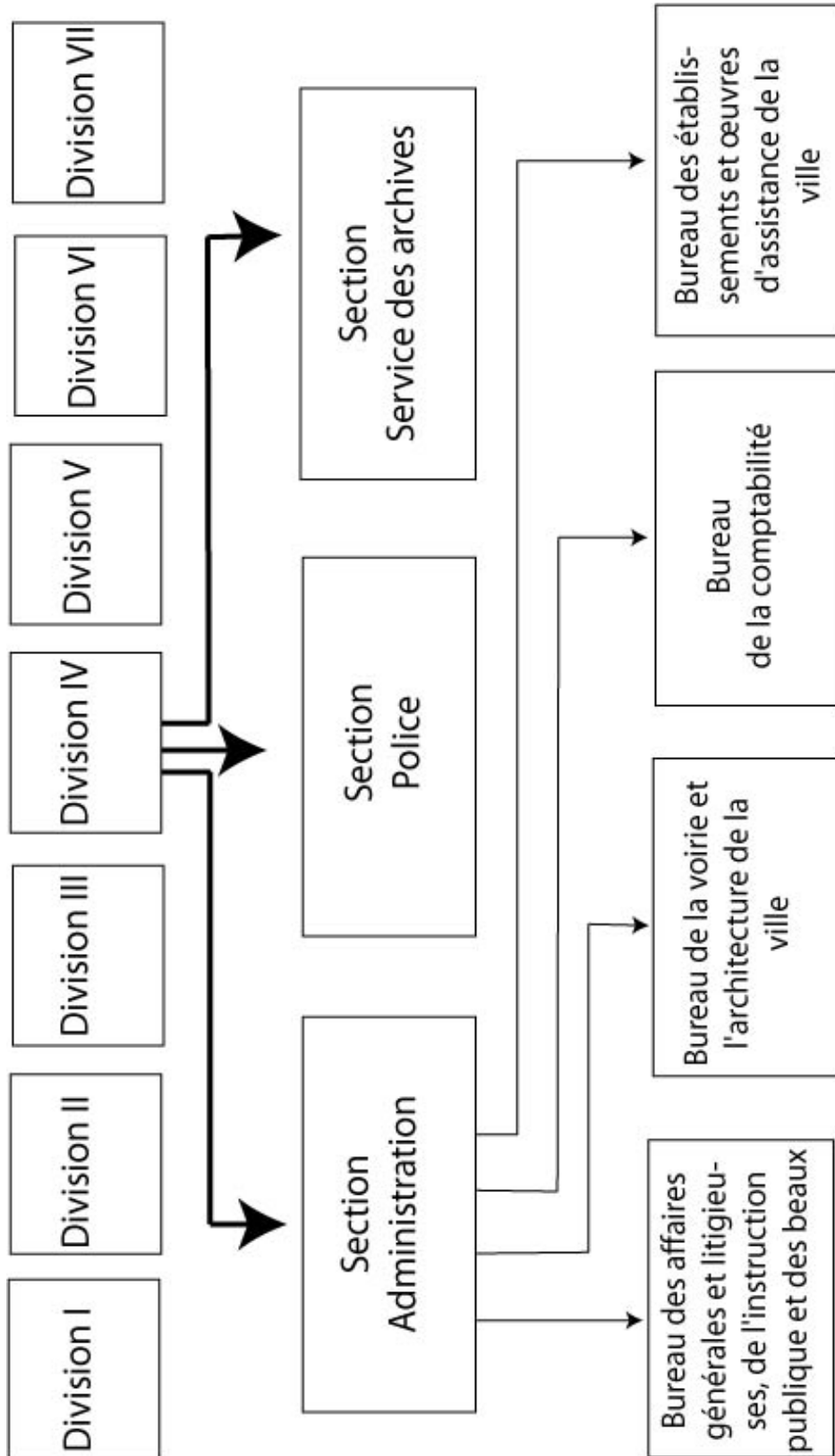
Ensuite, la loi nouvelle étend, dans une assez large mesure, le pouvoir de gestion et de règlement des municipalités, en restreignant la tutelle du pouvoir central. Enfin, les conseils municipaux sont ouverts au contrôle incessant des citoyens; leurs séances seront désormais publiques. Ce sont là des points essentiels. En gérant avec plus de liberté leurs intérêts communs, les délégués des communes de France prendront une expérience plus grande des affaires collectives. Et tous les citoyens, pouvant suivre incessamment cette administration municipale, mise au grand jour, l'esprit public comprendra de plus en plus les responsabilités qui s'attachent au manie-
ment des intérêts généraux.

En fournissant à tous le moyen de ne pas aborder les affaires municipales sans avoir une connaissance exacte des droits et des devoirs de chacun, vous avez tenté une œuvre utile.

La compétence particulière que vous avez acquise dans la direction du cabinet de la Ville de Paris, vous a permis de résumer tous les renseignements indispensables dans un petit livre qui reste accessible à tous.

Paris, le 2 avril 1884.

Charles FLOQUET.



32 Cahier des charges du contrat passé entre la ville de Lyon et la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus¹

Entre la ville de Lyon, ici représentée par
Monsieur le Sénateur Préfet du Rhône, traitant
sous réserve d'approbation du Conseil Municipal

D'une part ;

Et la Compagnie des Bateaux à Vapeur
Omnibus de la Saône, société à responsabilité limitée
Capital cinq cent mille francs, représentée par Monsieur
Bonne son Administrateur,

D'autre part,

Il a été fait la convention suivante :

Article 1

En vertu de l'art. 7 de la loi du 11 frimaire
an VII, M. le Sénateur loue à ladite Cie laquelle est
seule aujourd'hui régulièrement autorisée à exploiter
dans la traversée de Lyon et dans sa banlieue des
service d'omnibus par eau sur la Saône, l'emplacement
des pontons nécessaires à l'exploitation de ce service, et de
tous leurs accessoires, c'est-à-dire des rampes et échelles
d'accès, des échoppes pour la perception du prix des places
et en général de toutes les installations reconnues utiles
pour assurer un bon service.

Article 2

Le nombre et l'emplacement de ces installations
seront déterminés par MM. les ingénieurs de la navigation
d'accord avec ceux du service municipal.

Toutefois le nombre des pontons reconnus
nécessaires actuellement pour une bonne exploitation est
de vingt-cinq et c'est sur ce nombre que le calcul de la
redevance à payer par la Cie à la Ville sera établi
sans qu'il puisse y avoir lieu à diminution ou
augmentation dans le cas où il ne serait pas atteint ou
serait dépassé.

Article 3

Le présent bail est fait pour les dix mois
restant à courir de la présente année.

Le droit de voirie à payer par la Cie à la
Ville est fixé pour ces dix mois et par ponton à 2426, 66 fr.

1 A..M.L., 342 WP 040.

payable d'avance, ainsi qu'il suit :
186, 66fr. Le premier Mars
840 fr. le premier Avril
840 fr. le premier Juillet
560 fr. le premier Octobre

Article 4

Le service auquel s'appliquent les présentes conventions s'étendra d'Oullins à Neuville.

Le prix maximum des places est fixé ainsi qu'il suit. La Cie aura le droit de les abaisser, mais ne pourra les relever dans aucun cas, Savoir :

Service de la traversée de Lyon

De toute station en aval du pont Tilsitt à toute station en amont du Pont de Serin et réciproquement..... 20 Cent
De toutes autres stations entre elles..... 15

Service de la Banlieue du midi

Des quais St Antoine à Oullins et réciproquement..... 35
Du quai St Antoine aux Étroits et à la Mulatière et réciproquement..... 25

Service de la banlieue du Nord

Du quai St Antoine à la Caille et réciproquement..... 30
Du quai St Antoine à l'Île Barbe et réciproquement..... 40
Du quai St Antoine au pont de Collonges et réciproquement.....55
Du quai St Antoine à Fontaine et réciproquement.....55
Du quai St Antoine à Neuville et réciproquement.....75

Il est entendu que ces prix comprennent les péages de pontons.

Article 5

La Cie s'engage à faire dès à présent, à se risquer et périls, sous la direction et la surveillance des Ingénieurs de la Navigation et de ceux du service

municipal, un essai de navigation sur le Rhône avec des bateaux à vapeur omnibus depuis l'embouchure de la Saône jusqu'à la gare de St Clair. Si après cet essai fait elle s'engage à exploiter ce service sur les bases qui lui seront indiquées par l'administration elle ne paiera aucune redevance pour l'emplacement des installations qui lui seront nécessaires.

Dans le cas où elle y renoncerait et dans le cas où l'Administration, par suite, autoriserait telle Cie à organiser ce service moyennant redevance, la Cie de la Saône n'en continuerait pas moins à payer en totalité la redevance mise à sa charge par la présente convention.

Article 6

La présente convention sera résiliée de plein droit si l'Administration jugeait convenable d'autoriser un ou plusieurs autres services de bateaux à vapeur Omnibus sur la Saône.

Article 7

La Cie sera tenue d'exploiter tous les pontons qui lui seront désignés par l'Administration municipale. Elle devra en outre soumettre à l'Administration les dispositions qu'elle aura à arrêter pour la réglementation de son service lesquelles dispositions devront être approuvées par M. le Sénateur sur l'avis de M. l'Ingénieur en chef de la Navigation et de M. l'Ingénieur en chef du service municipal.

Article 8

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent bail sont à la charge de la Compagnie.

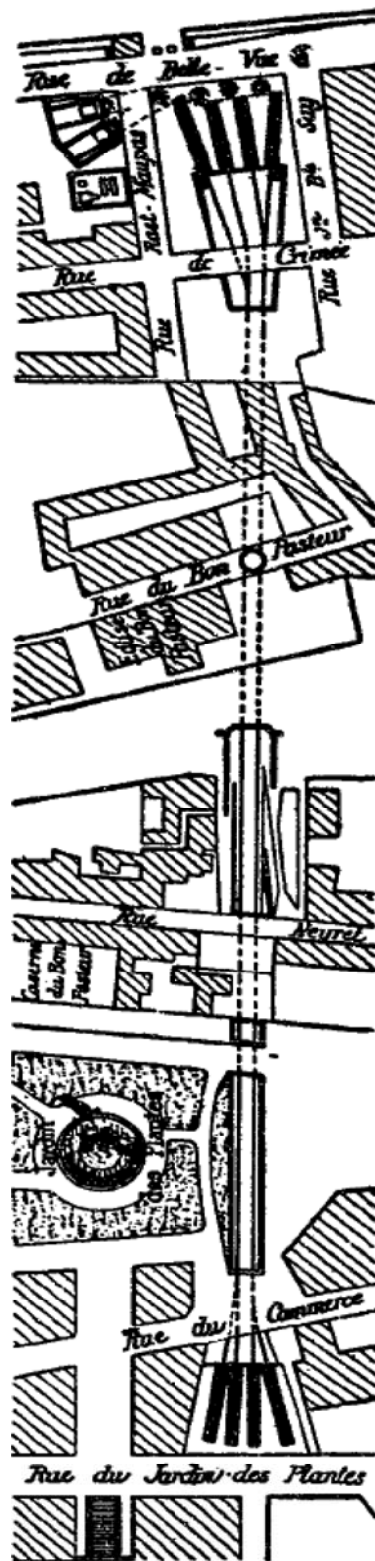
Fait double à Lyon le vingt et un février mil huit cent soixante-six.

L'administrateur de la Compagnie des bateaux à vapeur Omnibus, Société à responsabilité limitée Capital cinq cents mille francs. Signé : Bonne

Le sénateur Préfet du Rhône

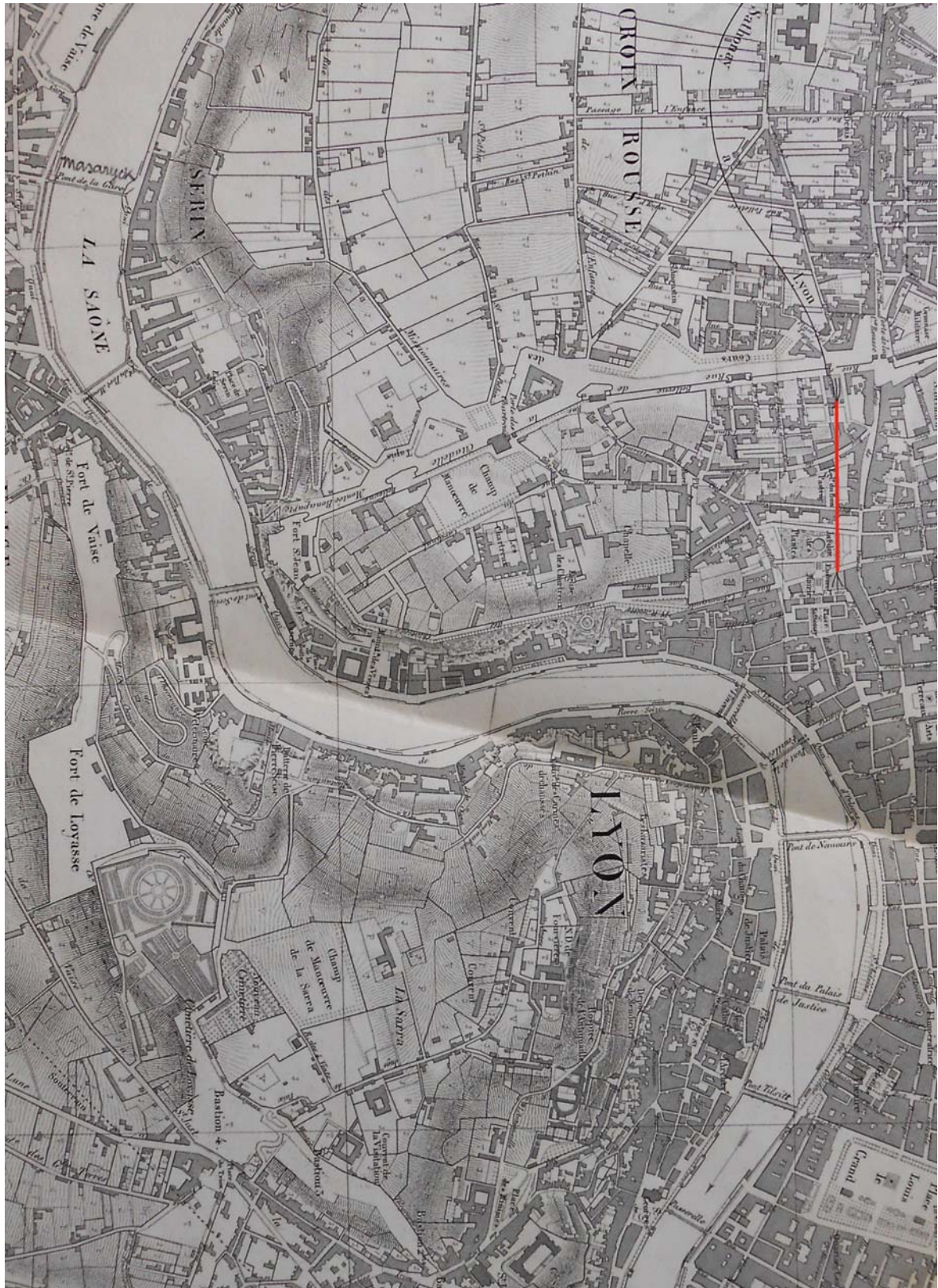
Signé : Henry Chevreau

[...]

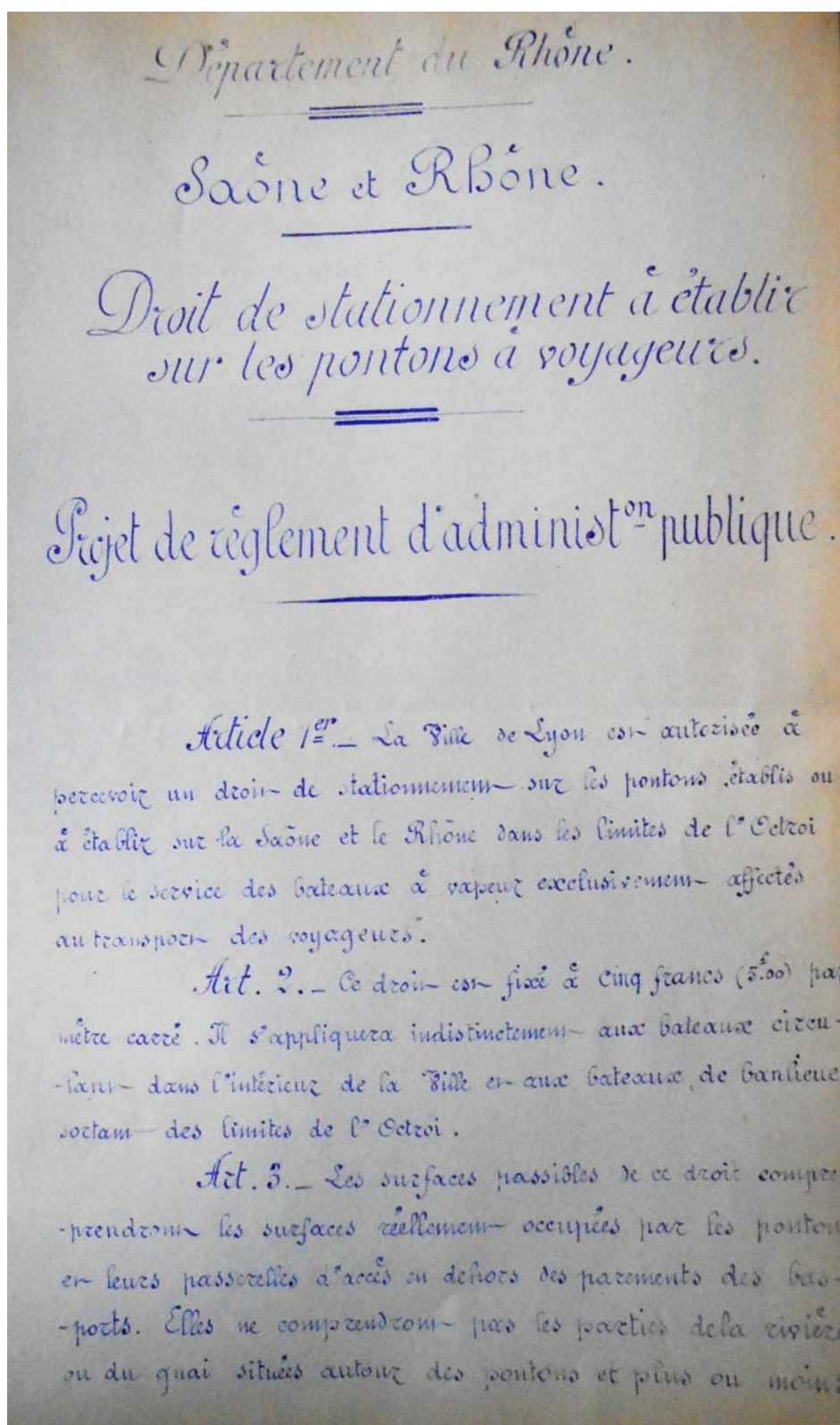


Plan détaillé

Sur cette carte, la ficelle est représentée en rouge. La ligne noire qui est dans la continuité représente le chemin de fer de Sathonay.



Vue d'ensemble, A.D.R., S1041, Carte de la Saône, dépêche ministérielle du 15 mars 1908



1 A.M.L., 342 WP 040.

encombrées par les amarrées, épaves, batelets, balustrades, etc.
Les métrés et decompes nécessaires pour établir le montant des avances
seront faits contradictoirement par le service des Fonts et le Service municipal.

Art. 4. — Le Ministre des Travaux publics et le
Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui les
concerne, d'assurer l'exécution du présent décret.

Dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné

Lyon, le 30 Octobre 1880.

Lasquey

Tu es approuvé par l'Ingénieur en chef
directeur du service municipal soussigné,

Dumont

Tu es approuvé par l'Ingénieur en chef
du service spécial du Rhône soussigné,

35 Montant des tarifs perçus à Paris pour le stationnement des établissements flottants¹.

Le tarifs perçu pour les pontons destinés à l'embarquement des voyageurs apparaît à la dernière ligne.

Préfecture
 du Département de la Seine.

Tarif
pour les loyers de base aux prix des locations sur les
Seine et ses berges dans la traversée de Paris.

Nature des Locations	Taxe par mètre carré	
Chapitre I. Bains-Chauds. Bateaux sur lesquels sont établis des bains-chauds. Bateaux de toute nature dépendant des établissements de bains chauds chemins, porte-chemins et autres accessoires sur rivière ou sur berges dépendant de ces établissements.	3	00
Jardins.	1	25
Chapitre II. Bains-Froids. Bateaux appartenant aux établissements de bains froids. Bateaux de toute nature dépendant de ces établissements; Bassins au usage. Cabinets particuliers en rivière pour bains. Porte-chemins sur tranquets; L'ehouard sur berges.	"	25
Jardins.	1	25
<i>Nota: Les propriétaires d'établissements de bains froids devront payer leurs loyers en une seule fois pendant la saison des bains (soit du 1^{er} au 15 juillet de chaque année.)</i>		
Chapitre III. Bateaux à Lessive et autres Locations. Bateaux où sont placés les lavoirs. Bateaux de toute nature dépendant de ces établissements ainsi que les chemins, porte-chemins et autres accessoires sur rivière ou sur berges.	1	00
Jardins.	1	25
Bateaux magasins et boutiques à pontons.	1	"
Bateaux pontons pour embarquement des voyageurs.	1	"

1 A.M.L., 342 WP 040

**Préfecture
du Département de la Seine**

Tarif

pour servir de base aux prix des locations sur la
Seine ou ses berges dans la traversée de Paris.

Nature des locations	Taxe par mètre carré
Chapitre 1er Bains-Chauds . Bateaux sur lesquels sont établis des bains-chauds. Bateaux de toute nature dépendant des établissements de bains chaud chemins, porte-chemins et autres accessoires sur rivière ou sur berges dépendant de ces établissements.....	3, 00
Jardins.....	1,25
Chapitre II Bains Froids . Bateaux sur portant les établissements de bains froids. Bateaux de toute nature dépendant de ces établissements ; Bassins de nage. Cabinets particuliers en rivière pour bains. Porte-chemins sur trinquets ; séchoirs sur berges.....	1, 25
Jardins.....	1, 25
. Nota . Les propriétaires d'établissements de bains froids devront payer leurs loyers en une seule fois pendant la saison des bains (soit du 1er au 15 juillet de chaque année).	
Chapitre III. Bateaux à lessive et autres locations : Bateaux où sont placées les laveuses. Bateaux de toute nature dépendant de ces établissements ainsi que les chemins, porte-chemins et autres accessoires sur rivière et sur berges.....	1, 00
Jardins.....	1, 25
Bateaux magasins et boutiques à poissons.....	1, 25
Bateaux pontons pour l'embarquement des voyageurs	1, 25

36 Les dix premières lignes de tramways à Lyon

Ligne n° 1 : de Bellecour à Montplaisir en passant par le Pont et la Grande Rue de la Guillotière.

Ligne n° 2 : de Bellecour à Montchat.

Ligne n° 3 : des Cordeliers à Villeurbanne.

Ligne n° 4 : du parc de la tête d'Or à la Mouche.

Ligne n° 5 : de Bellecour au Pont d'Ecully par le Pont du Change.

Ligne n° 6 : des Terreaux à la Gare de Vaise par le Quai Saint-Vincent.

Ligne n° 7 : de Perrache aux Brotteaux par le Pont Morand.

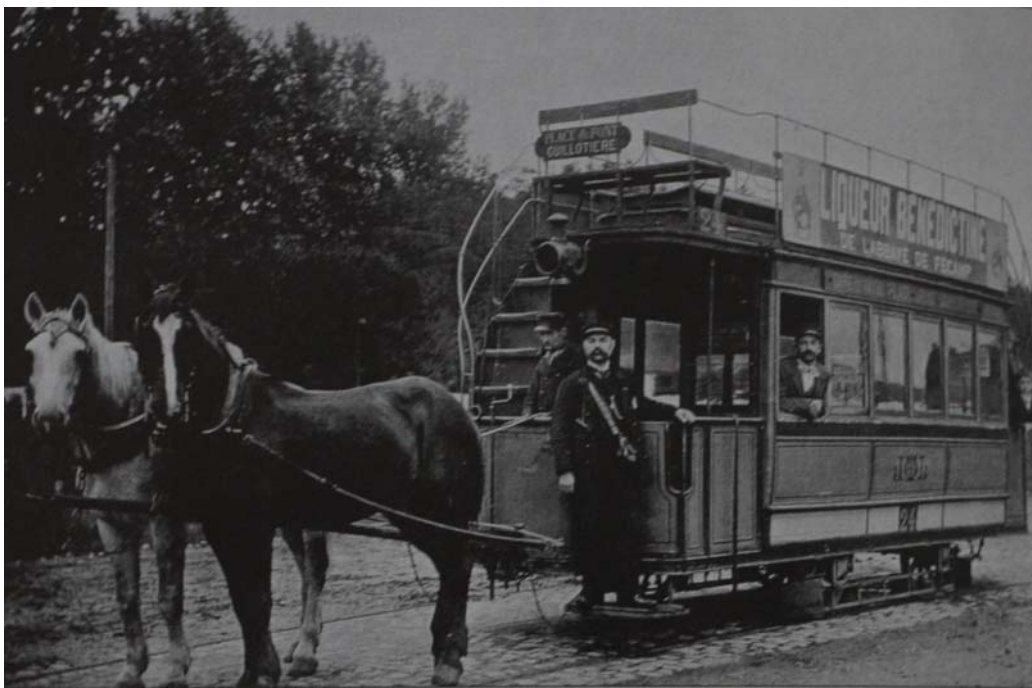
Ligne n° 8 : du pont Morand à Saint-Clair

Ligne n° 9 : de Bellecour à Saint-Paul par le Pont Tilsitt

Ligne n° 10 : de Bellecour à Oullins

37 Photographies des tramways utilisés par l'OTL dans les années 1880

Ces illustrations son extraites de l'ouvrage collectif de Guy et Marjorie Borgé et René Clavaud¹.



Personnel de l'OTL Posant pour une photographie.



Arrêt de la ligne n°6 place des terreaux.

¹ Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*



Deux tramways de la ligne n° 7 se croisent à l'entrée de l'actuelle rue de la République.

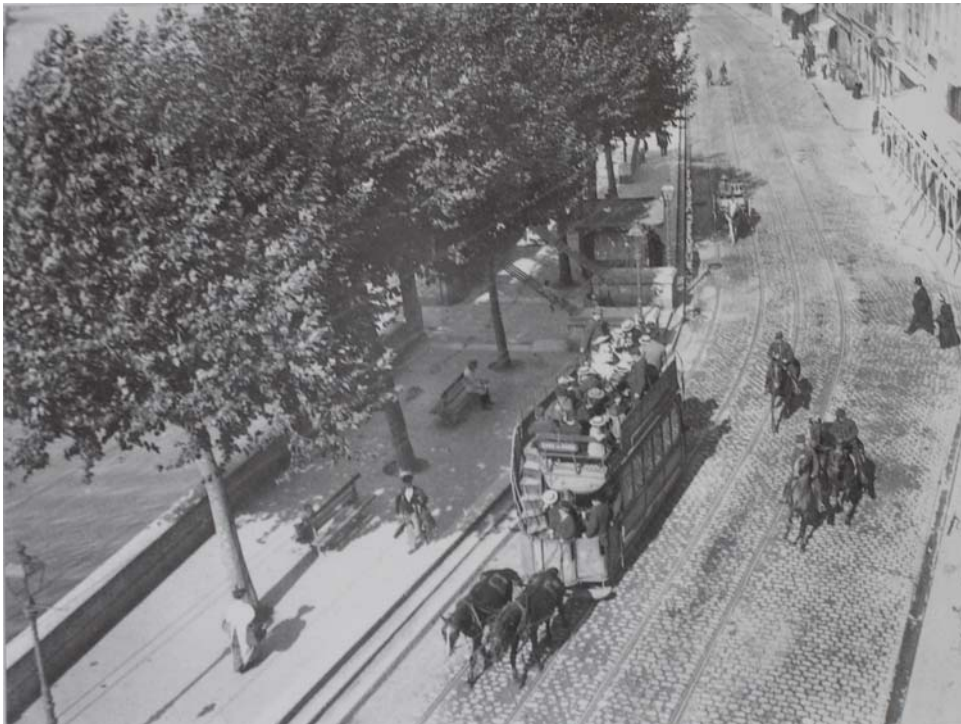


Terminus de la ligne n°3 place des cordeliers.



Tramway de la ligne n° 3 sur l'ancien pont Lafayette.

L'illustration suivante figure dans l'ouvrage de Jean Arrivetz sur l'histoire du tramway à Lyon¹.



Vue plongeante d'un tramway hippomobile sur les quais de Saône.

¹ Arrivetz, Jean, *op., Cit.*

Enfin, « voilà comment Ghignol et Gnafron voyaient dans leur journal du samedi 8 novembre 1879 la mise en service tant attendue du premier tramway lyonnais. Tracté par des écrevisses et des tortues ils n'étaient pas près d'avancer. La ligne imaginaire Serin-Bron évoque bien entendu l'asile de fous. Les voyageurs sur l'impériale ont les têtes des édiles de l'époque. »¹



Journal Chignol et Gnafron, le 8 novembre 1879

¹ *Ibid.*

38 Intervention de Monsieur Gourju au conseil municipal lors de la séance du 13 septembre 1904

« Il est temps que la longue comédie de la gare d'eau arrive à son dénouement[...]. Voilà 78 ans qu'il existe une gare d'eau à Perrache, du moins en théorie, et depuis 78 ans cette gare est inutilisable par le fait de la compagnie concessionnaire, qui a pu changé de nom au cours des temps, mais qui n'a jamais changé de procédés à cette égard[...].

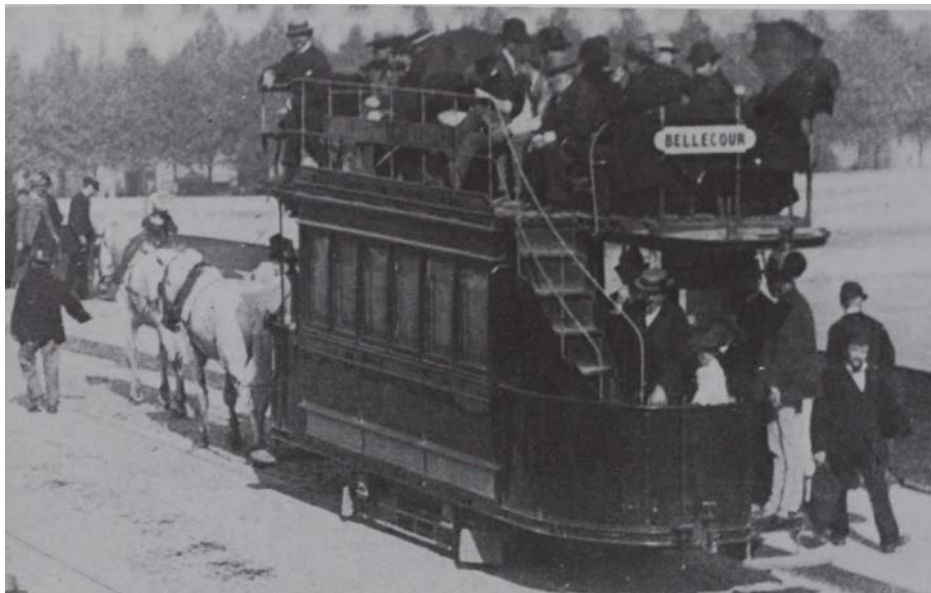
C'est par un système absurde d'obstruction pratiqué par les grandes compagnies de chemin de fer envers la navigation, qu'elles s'obstinent à ne vouloir pas considérer comme une auxiliaire naturelle et qui cependant répond à certains besoins, tandis qu'elles en satisfont d'autres. Elles forment ensemble, les deux vastes embranchement d'un système qui, bien combiné, assure à la fois la prospérité du commerce et, par là, celle du pays. Il suffit de regarder à nos portes pour comprendre à quel point cette lutte est contraire au bon sens.

En Allemagne, dans la même période de temps où les voies navigables décuplaient leur tonnage, les voies ferrées triplaient le leur. Personne n'avait donc perdu au progrès de la navigation, bien au contraire. A Lyon, pendant le même temps, la gare d'eau de Perrache servait tout juste à aggraver pour sa part le régime des brouillards dans la presqu'île et à recevoir les chats ou les chiens crevés. Elle avait cependant un autre usage encore : c'était de faire le bonheur des botanistes qui veulent étudier d'innombrables variétés de chardons! Si sympathiques que puissent être les quadrupèdes qui s'alimentent de chardons et si intéressantes que soient les études des botanistes, c'est un usage insuffisant et il est visible que la gare d'eau n'a pas été faite pour cela.[...].

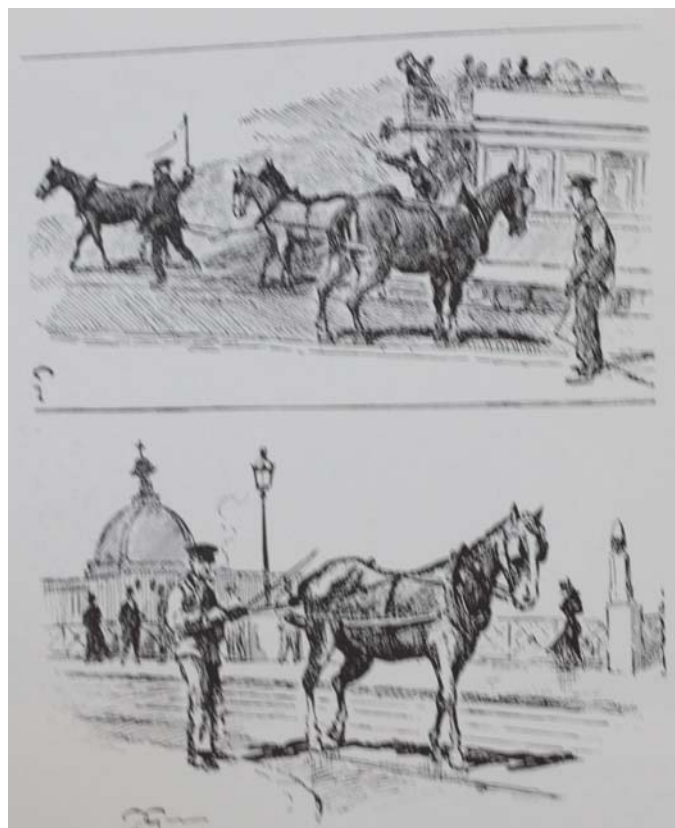
La compagnie, P.L.M. n'a jamais eu d'autre idée que celle de ruiner la batellerie en abaissant ses tarifs de transport dès que son trafic s'est trouvé menacé par la concurrence d'un service de bateaux. Quand cette guerre de tarifs ne suffit pas, la Cie du chemin de fer emploie un autre moyen : elle ferme les ports au transit, comme elle a fermé la gare d'eau de Perrache. Le procédé est très simple, évidemment. C'est le système qu'emploient toutes les sociétés, toutes les compagnies qui veulent faire du protectionnisme et qui se refusent à comprendre que l'amélioration des modes de transport et la réduction des tarifs seraient profitables. Ce sont là des procédés de grippe-sou. »

39 **Passage du Pont de la Guillotière avec la traction hippomobile**

Images extraites de l'ouvrage Borgé et Clavaud¹.



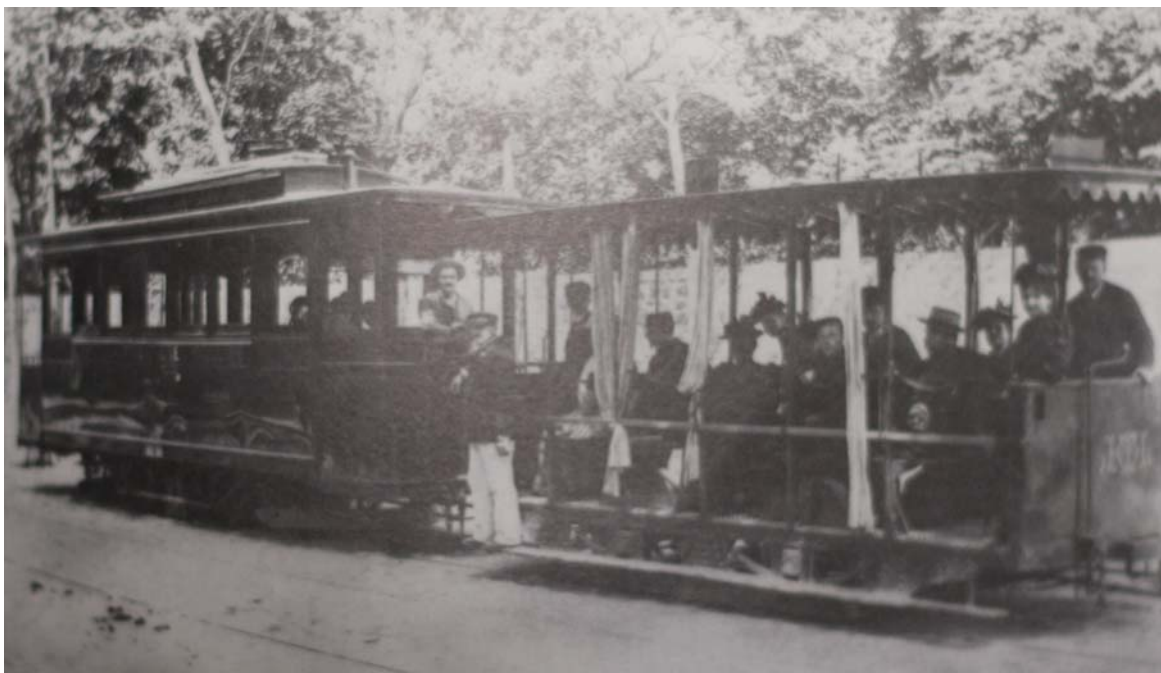
Renfort d'un troisième cheval pour tracter un tramway de la ligne n°1



Dessin de Girrane pour le Progrès, début des années 1880

1 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*

40 Tramways électriques utilisés par l'OTL¹



Premier tramway électrique de l'OTL, 1894.



Motrice Buire n°86, fin XIXe siècle.

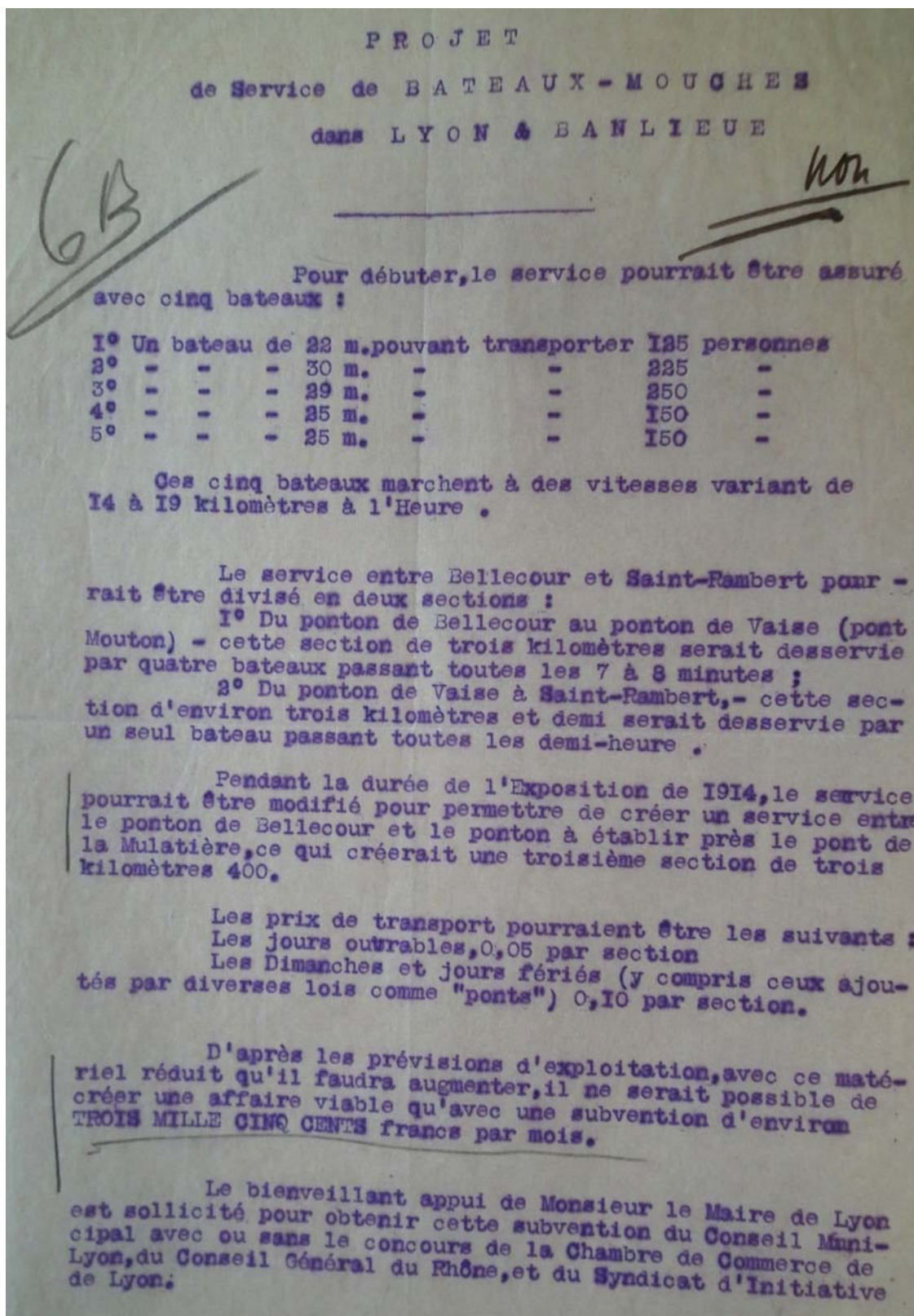
1 Borgé, Guy et Marjorie et Clavaud, René, *op. cit.*, pp. 77 et 84.

41 Plan indiquant la ligne de Monsieur Berchet



A.M.L., 962 WP 177, Plan partiel du réseau de transport, le 6 novembre 1902

En rouge figure la ligne de Monsieur Berchet, en bleu celles de l'OTL et en bleu pointillé les funiculaires de la Croix-Rousse et de Croix-Paquet.



36

Compagnie des Bateaux-Omnibus


SOCIÉTÉ ANONYME - CAPITAL : UN MILLION
13, Rue d'Enghien, LYON

TRANSPORTS

REMORQUAGES, AFFRÈTEMENTS

Services publics de Voyageurs

dans la Ville et la Banlieue de Lyon



SERVICE RÉGULIER

par Bateaux accablés entre :

LE NORD, L'EST, LE MIDI

ET VICE VERSA

DESSERVANT

Dunkerque, Calais, Boulogne, Béthune, Saint-Omer, Arras, Roubaix, Armentières, Lille, Douai, Valenciennes, Denain, et toute la région du Nord, Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Reims, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François, Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Gray, Dijon, Besançon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon.

Service par voie mixte pour les marchandises en provenance ou à destination du Midi.

Service de Lyon-Besançon-Mulhouse

Prix forfaitaires pour transports sur tous les canaux et rivières navigables.

PRIX DIRECTS

de ou pour l'Angleterre, la Belgique, le littoral français, l'Algérie, l'Allemagne, la Suisse, etc.

ADRESSES

POUR LETTRES :
L'Administrateur délégué de la Compagnie des Bateaux-Omnibus, 13, rue d'Enghien, à Lyon.

POUR TÉLÉGRAMMES :
BATEAUX-OMNIBUS, LYON

POUR MARCHANDISES PAR VOIE MIXTE :
GARE D'EAU DE PERRACHE
Magasins, Entrepôts et Embranchement particulier

TÉLÉPHONE N° 67

Lyon, le 25 Janvier 1907

MAIRIE DE LYON

26 JANV 1907

6^e BUREAU

arrivé à nouveau
M. le Ministre
Monsieur le MAIRE
Lettre de rappel

Nous avons l'honneur de vous envoyer
inclus copie d'une lettre adressée à M. le MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS au sujet de la gare d'eau de PERRACHE .

Le but de la lettre est de demander à M. le MINISTRE :

- 1^o De bien vouloir prendre de suite des mesures provisoires ou définitives permettant l'utilisation de la gare d'eau de PERRACHE.
- 2^o D'appeler son attention sur le pré-judice que nous a fait subir la Compagnie P. L. M. et comme conséquence lui demander ,au cas ou une transaction interviendrait ,de bien vouloir réserver les droits des tiers ,c'est-à-dire ,ne pas reconnaître (comme il a été fait dans la convention de 1856) que la Compagnie P. L. M. a satisfait à tous ses engagements.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le MAIRE, l'assurance de nos sentiments dévoués.

L'Administrateur délégué

J. Millet

A Monsieur le MAIRE de LYON. 30

Index des illustrations

Extrait d'un papier-lettre utilisé par la compagnie des « mouches » en 1864.....	10
Répartition des actions au sein de la société.....	12
Papier lettre de la compagnie (A.M.L., 342 WP 040).....	14
Ponton du quai Saint-Antoine, vers 1907 (A.M.L., 4FI 32 94).....	18
Portrait d'un capitaine vers 1900 (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de -France).....	20
Capitaine d'un bateau-mouche en activité (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de -France).....	20
Pontonier surveillant l'embarquement des voyageurs à Paris au début du XXe siècle (Roblin, Laurent, Les bateaux-mouches en Île-de -France).....	21
Liste des vingt-six candidats reçus au concours de chauffeur-mécanicien en 1857 (A.D.R., S 949).....	22
Le quartier de la Mouche en 1930 (Jacques Guinet).....	24
Chantier naval Michel Félizat (Jacques Guinet).....	26
État des bateaux à vapeur qui naviguent sur la Saône de 1867 à 1869 (A.D.R., S 1893- 1895).....	37
Nombre de voyageurs transportés entre 1863 et 1872 (A.M.L., 342 WP 040).....	38
Plan du parcours des « mouches » et des diverses installations de la compagnie (A.M.L., 342 WP 040).....	40
État mensuel du nombre de voyageurs transportés à la montée et à la descente en 1865 (A.M.L., 925 WP 225).....	42
État des voyageurs transportés en 1871 (A.M.L., 342 WP 040).....	44
Nombre de voyageurs transportés entre le 28 juin et le 4 juillet 1869 (A.M.L., 342 WP 040).....	45
Nombre de voyageurs transportés entre le 28 juin et le 4 juillet 1870 (A.M.L., 342 WP 040).....	45
État hebdomadaire des voyageurs transportés en 1869 et 1870 avec observations météorologiques (A.M.L., 925 WP 225).	46
Répartition du nombre de voyageurs transportés en 1866 à Lyon (A.M.L., 925 WP 225)..	49
Nombre de voyageurs au départ de chaque station du service intérieur en 1865 (A.M.L. 925 WP 225 et 1541 WP 015).....	53
Prix des courses par voitures omnibus à Lyon en 1837 (Annuaire administratif de Lyon et du département du Rhône, 1838).....	55
Nombre de bateaux sur la Saône et le Rhône entre 1856 et 1858.....	63
Aménagements et dérives dans la construction et l'utilisation des quais.....	67
Embarcadère des « mouches » au quai de la Feuillée, deuxième moitié du XIXe.....	68
Vue panoramique de Lyon prise depuis la colline de Fourvière, B.M., Lyon, P0546_SA 3/14, Fond Jules Sylvestre, fin XIXe.....	69
Compétition de joute dans le quartier Saint-George, entre 1880 et 1890.....	74
Ponton des « mouches », quai Saint-Antoine, B.M., Lyon, P0546_S 445, Fond Jules Sylvestre, fin XIXe.....	75
Extrait du plan d'établissement de bancs à double siège quai Fulchiron, entre le pont d'Ainay et le pont du Midi, dressé par l'ingénieur de la voie publique le 30 juin 1908.....	76
Débit moyen mensuel de la Saône à Couzon-au-Mont d'Or entre 1969 et 1984.....	79
Moyenne des températures mensuels à Lyon entre 1921 et 2008.....	80
Représentation du tirant d'eau d'un bateau.....	84
Plan de la Saône entre le pont de Nemours et du Palais de justice indiquant la marche du	

bateau à vapeur la Mouche n° 4 dans l'accident du 10 juillet 1864, Commission de surveillance des bateaux à vapeur.....	85
Dessin de la catastrophe du 10 juillet 1864, dans Le monde illustrée, n° 380.....	86
L'axe de communication Milan-Londres au début du XIXe siècle.....	90
Schéma d'une hélice utilisée par les omnibus à vapeur.....	92
Extrait du rapport de la commission de surveillance des bateaux à vapeur, 27 février 1878.	93
Budget municipal de Lyon entre 1880 et 1911.....	104
Chronologie du conflit autour de la redevance municipale.....	125
Réseau de tramway à Lyon en 1883.....	132
Avis public de l'OTL et de la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse, le 25 novembre 1904.....	134
Locomotive sans foyer utilisée par l'OTL.....	137
Terminus de la première ligne de tramway électrifiée à Lyon.....	140
Chronologie des absorptions de l'OTL jusqu'en 1914.....	144
Article découpé dans Le salut public du 18 juin 1913.....	146

N.B. : L'illustration de la couverture est un assemblage de deux images. La partie du haut est une carte postale de 1910 représentant un bateau-mouche débarquant des passagers au niveau du pont de la Feuillée. La partie du bas est une portion de la fresque réalisée par Tom Viguiet en 2012 à l'occasion du centenaire du septième arrondissement de Lyon. Dans sa représentation du patrimoine lyonnais, l'artiste intègre un bateau-mouche. L'ensemble de la fresque est installée devant la gare Jean Macé de Lyon.

Table des matières

Remerciements.....	1
Table des abréviations.....	2
Introduction.....	3
Première partie : l'ascension des bateaux à vapeur omnibus.....	8
1.La compagnie des bateaux à vapeur omnibus.....	9
A)La direction.....	10
1Quel type de société ?.....	10
2Les actionnaires.....	12
B)Les moyens au service de l'entreprise.....	15
1La flotte.....	15
2Les pontons.....	17
3Le personnel.....	18
C)Externalités positives de l'entreprise.....	23
1La construction des infrastructures de transport.....	23
2Fournir la compagnie pour le service quotidien.....	26
2.La conquête de la Saône.....	27
A)Les compagnies de transport.....	27
1La restructuration du transport inter-urbain.....	28
2Le transport intra-urbain.....	30
B)Les relations des « mouches » avec ces compagnies.....	33
1Les accords commerciaux.....	33
2La toute puissance des « mouches ».....	36
3.Les Lyonnais et le service des bateaux omnibus.....	39
A)La compagnie des « mouches » dans le quotidien des Lyonnais.....	40
1Le fonctionnement du service.....	40
2Le pittoresque du transport fluvial.....	43
B)Les aspects sociaux et culturels du transport fluvial.....	47
1Un service vite devenu indispensable.....	48
2Portrait du voyageur.....	50
3Un transport de masse ?.....	54
Deuxième partie : la Saône, un espace singulier.....	57
1.Lyon et la Saône.....	58
A)L'occupation de la Saône et la baisse des pratiques sédentaires.....	59
1Établissements sédentaires.....	59
2La vapeur sur les cours d'eaux.....	62
B)La « domestication du fleuve »	64
1La ceinture de quais.....	65
2Les ponts de la Saône.....	69
C)Un nouveau regard sur l'espace fluvial, le Rhône et la Saône.....	71
1Lyon tourne le dos à ses cours d'eau.....	71
2Vers une occupation récréative de l'espace fluvial.....	73
2.La Saône et les « mouches ».....	78
A)Les difficultés de la navigation sur la Saône.....	78
1Les dangers sur la rivière.....	78
2Les deux grands accidents.....	83
B) Aspects techniques de la navigation.....	88
1L'invention de la navigation à vapeur.....	88

2La supériorité du bateau à hélice.....	91
Troisième partie : transport public et gouvernance urbaine.....	95
1.La gestion d'un espace urbain singulier.....	97
A)La place de la municipalité dans la gestion de l'espace fluvial.....	97
1L'émancipation du pouvoir municipal et républicain.....	98
2Un encadrement à plusieurs échelles.....	100
B)Le poids des autres acteurs dans les politiques locales.....	103
1Le rôle de l'expert.....	103
2Les acteurs économiques.....	106
2.La gestion d'un service public.....	111
A)Les hommes de la république face au service de transport	112
1Le système de la concession.....	112
2Libéralisme et service public.....	114
B)Le conflit autour de la redevance municipale	117
1La compagnie victime de son succès.....	117
2La compagnie des « mouches » liée à la compagnie lyonnaise de transport....	119
3Les années 1880 et la taxation de la surface.....	121
Quatrième partie : La fin d'un service de transport collectif.....	126
1.La concurrence du rail.....	128
A)L'essor du rail	129
1La mise en place du tramway.....	130
2L'impossible connexion entre l'eau et le rail.....	132
B)Tramway et progrès technique.....	134
1La vapeur.....	134
2L'électricité.....	136
2.L'action des entrepreneurs du rail	139
A)La politique de l'OTL	139
1Une stratégie d'entreprise.....	140
2L'impuissance de l'administration municipale.....	142
B)La suppression d'un service public.....	145
1Suppression d'un service populaire.....	145
2La restructuration du transport fluvial.....	146
Conclusion.....	149
Inventaire des sources consultées.....	152
1.Sources imprimées.....	152
2.Sources manuscrites.....	152
Archives municipales de Lyon.....	152
Archives départementales du Rhône.....	153
Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie.....	154
Bibliographie.....	155
1.Instruments de travail.....	155
2.Ouvrages d'histoire générale.....	155
3.Histoire urbaine.....	156
4.Histoire de Lyon.....	157
5.Histoire des acteurs des transformations urbaines.....	158
6.Études sur les transports et la mobilité.....	159
A)Géographie des transports.....	160
B)Ouvrages non scientifiques.....	160

7.Études sur les usages des cours d'eau.....	161
A)Ouvrages non scientifiques.....	162
8.Autres :	163
Documents annexes.....	164
1Cartes postales témoignant de l'activité des bateaux à vapeur omnibus à Lyon	164
2Les services de banlieue effectués par la Compagnie des « mouches ».....	166
3Tableau résumant le nombre maximum de voyageurs autorisés sur les	
« mouches » en 1864.....	167
4Extrait du traité du 25 août 1863.....	168
5Plans des pontons utilisés par la compagnie des « mouches ».....	169
6Description des pontons utilisés par la compagnie en 1873 et 1874.....	172
7Salaires versés par la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus à ses	
employés.....	174
8Extrait de l'enquête menée par M. Guérard « Hygiène des ouvriers chargées	
du service des moteurs à vapeur ».....	175
9Les omnibus à traction animale de la Compagnie lyonnaise d'omnibus.....	178
10Le service de bateaux mouche marseillais.....	179
11État mensuel des recettes et du nombre de voyageurs en 1871.....	180
12Plans détaillés des stations du service intérieur	181
13Croquis de l'Abeille et des « guêpes ».....	188
14Les « mouches » comme support publicitaire.....	191
15Représentations allégoriques de la Saône et du Rhône par les frères Coustou	
.....	193
16Les inondations de 1856 à Lyon par Louis Froissard, photographe du service	
municipal de la voirie.....	194
17Ponts de la Saône entre 1780 et 1860.....	195
18Rapport de l'ingénieur en chef.....	196
19Auguste Delacroix « Le flâneur », in Léon Curmer, Les Français peints par	
eux même, encyclopédie morale du XIXe siècle, Éditon Philippart, Paris, 1876-	
1878.....	199
20Illustrations d'une robe à crinolines d'été de 1867 en toile de lin beige,	
soutaches et galon noirs.....	204
21Accident du dimanche 16 septembre 1866, note sur le nom et les blessures	
des victimes.....	205
22Machine à vapeur atmosphérique de Newcomen.....	206
23James Watt.....	209
24Le Pyroscaphe, premier bateau à vapeur au monde.....	211
25Explosion du Rhône.....	212
26Halage, compagnie des modères.....	213
27Historique des essais de navigation à vapeur à l'étranger.....	215
28Les roues à aubes.....	216
29Organisation administrative sous le Second Empire.....	218
30Préface d'Albert Faivre de la loi municipale du 5 avril 1884 : texte complet,	
annoté, commenté et expliqué par les circulaires et documents officiels, 1885	
.....	219
31Organisation de l'administration municipale en 1874.....	221
32Cahier des charges du contrat passé entre la ville de Lyon et la Compagnie	

des bateaux à vapeur omnibus.....	222
33 Première ficelle funiculaire reliant la presqu'île au quartier de la Croix-Rousse, ouverte en 1862.....	225
34 Projt de règlement d'administration publique pour les droits de stationnement, 1880.....	227
35 Montant des tarifs perçus à Paris pour le stationnement des établissements flottants.....	229
36 Les dix premières lignes de tramways à Lyon.....	231
37 Photographies des tramways utilisés par l'OTL dans les années 1880.....	232
38 Intervention de Monsieur Gourju au conseil municipal lors de la séance du 13 septembre 1904.....	236
39 Passage du Pont de la Guillotière avec la traction hippomobile.....	237
40 Tramways électriques utilisés par l'OTL.....	238
41 Plan indiquant la ligne de Monsieur Berchet.....	239
42 Projet de service de bateaux-mouches dans Lyon et sa banlieue en 1912...	240
43 Lettre de la Cie des Bateaux-Omnibus indiquant les services que l'entreprise effectue, le 25 janvier 1907.....	241