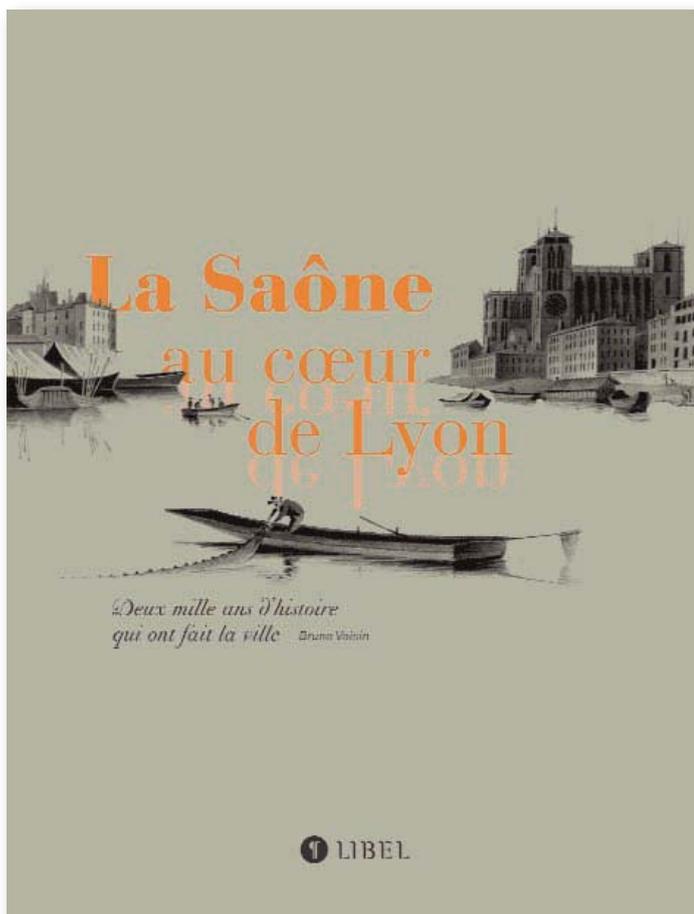


# La Saône au cœur de Lyon

Deux mille ans d'histoire qui ont fait la ville



..... **Dossier de presse**

## SOMMAIRE

---

Communiqué	2
Informations pratiques	3
Extraits	4
L'auteur	6
Libel / Iconographie	7
Libel / Dernières parutions	8



## LA SAÔNE : UNE BELLE DAME FANTASQUE

Lyon recèle un trésor oublié.

À l'épicentre de la ville, la Saône formait un bassin semblable au Grand Canal de Venise : bordé d'églises, de palais et de monastères, il accueillait ports et marchés ; c'était l'artère principale de la cité, espace public et pôle d'approvisionnement, véritable rue marchande et marchante, familière à chacun. S'il est aujourd'hui méconnaissable, Lyon s'est développé sur ses rives pendant deux mille ans, de part et d'autre du pont de Saône construit dès le XI<sup>e</sup> siècle.

## LYON ET SA RIVIÈRE

La Saône au cœur de Lyon nous fait revivre cette histoire bimillénaire, quand la rivière occupait une place centrale dans la vie de la cité, avec ses processions et grandes vogues organisées lors des entrées royales ou princières. Au fil des pages se dessinent ainsi les étapes de l'installation de la ville autour de la rivière et les événements qui ont marqué les Lyonnais à chacune d'elles, jusqu'au projet actuel des Rives de Saône, qui vient questionner le futur de la cité : Lyon a-t-elle vraiment renoué avec sa rivière ?

« Aujourd'hui, seules les vedettes de Navig'inter et une navette fluviale desservant le nouveau quartier de la Confluence apportent un peu d'animation. La navigation de convois marchands de grande ampleur (convois poussés de plusieurs barges, passages de cargos fluviomaritimes) a contribué à rendre impossibles dans le centre de Lyon toutes les autres pratiques liées à la rivière : pas de transports publics fluviaux, pas de marchés sur l'eau, pas de canotages, pas de baignade. Tout le passé de la rivière et sa relation si intime à la ville ont disparu... »

*Bruno Voisin*



# LA SAÔNE AU CŒUR DE LYON

Deux mille ans d'histoire qui ont fait la ville

---

## Parution

Septembre 2014

---

## Auteurs

Bruno Voisin

---

## Fiche technique

**La Saône au cœur de Lyon**  
Deux mille ans d'histoire qui ont fait la ville  
176 pages, format 16 x 22 cm  
22,00 euros TTC  
ISBN 978-2-917659-37-3

---

## Maison d'édition

**Libel**  
9, rue Franklin - 69002 Lyon  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
b.roux@editions-libel.fr  
www.editions-libel.fr

---

## Diffusion

**Libel**  
9, rue Franklin - 69002 Lyon  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
contact@editions-libel.fr

---

## Contacts presse

**Libel**  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
e.bourgeon@editions-libel.fr  
www.editions-libel.fr



Ce sont, en rive droite d'amont en aval : le port Saint-Paul à la hauteur de la grille du même nom, le port de Saint-Eloi (ou de la Doune) à l'emplacement actuel du palais de Bondy puis, en aval du pont de Saône, les ports de la Belleyme, de Roanne, de l'Évêché puis le port Sablat à la hauteur de la commanderie de Saint-Georges.

En rive gauche, les bateaux stationnent nombreux vers le port de Neuville, le port des Augustins et le bourg Saint-Vincent, la Ficherie avec son entassement de bachelés (bateaux viciés), le port de Chalamont avec ses grandes embarcations tirées sur la grève, les ports du Temple et Saint-Antoine, puis le port d'Anay. Ce qui reste frappant dans ces représentations c'est la continuité des ports de l'amont à l'aval du cours de ville. La Saône constitue ainsi une sorte de rue centrale animée sur tout son parcours urbain.

Ces ports connurent très tôt une spécialisation qui perdura dans l'histoire. Le port Sablat était plutôt dédié aux matériaux pondéreux (bois et pierres) et comme son nom l'indique au sable. Assez exige, cela ne l'empêchait pas d'être un pôle d'activité important. Les archives donnent les noms des locataires exerçant une profession directement liée aux activités de la rivière : pêcheurs, vanniers, crocheteurs (déchireur), rochers (batailliers) et portormières. Le port de la Belleyme recevait le bois de chauffage pour les riches du quartier Saint-

Jean. En rive gauche et en amont, le port ou quai Saint-Vincent accueillait les grains et les vins. Plus tard, en amont encore, le port de Neuville fut principalement dédié aux vins.

Les grands personnages, les représentants des autorités civiles ou religieuses, étaient plutôt accueillis dans les ports des servants les équipements du pouvoir, les ports de l'Archevêché, celui de Roanne ou plus tardivement le port du Roi, à la hauteur de Bellecour. À vrai dire, du haut Moyen Âge jusqu'à la Renaissance, toutes les institutions et tous les pouvoirs religieux ou laïcs, quand leur siège bordait la rivière, possédaient leur propre port. Il en était ainsi pour l'évêque et le chapitre de Saint-Jean, pour celui de Saint-Paul, pour les représentants du roi devant le palais de Roanne, pour la commanderie des tanniers ou celle de Saint-Georges. Ils y recevaient leurs hôtes, y débarquaient et stockaient leurs marchandises, y amarraient leurs navires.

En aval et en rive gauche, le port de Chalamont (et ses différentes extensions) resta longtemps le lieu d'approvisionnement principal de Lyon et fit au cours des âges l'objet d'une attention constante des pouvoirs publics. Son bon fonctionnement était un enjeu important pour la ville et la régulation des marchés. Le Consulat et les municipalités successives accordèrent toujours une importance à son accessibilité et à la combinaison de ses différentes fonctions : dé-

Vue du bassin de Saône dessiné par C. Et. Une représentation particulièrement riche de la pratique sociale en bord de Saône. Gravure commandée par le Consulat et réalisée en 1719 pour le Duc de Villars, gouverneur royal de Lyon. (Musée de la Ville de Lyon)

Le naufrage de la « Mouches » n° 4 en amont de la nouvelle passerelle du palais de justice. Musée de la Ville de Lyon

La suocée s'avère rapide, mais le développement de ce nouveau trafic fluvial n'est pas toujours sans risque. Le 10 juillet 1894, la Mouches n° 4, se dirigeant dans le courant vers la rive droite, fait naufrage en amont du pont de Tilsitt. Une cinquantaine de passagers se retrouvent à l'eau ; seule une vingtaine d'entre eux seront sauvés par les badauds utilisant des barques pour leur porter secours<sup>190</sup>.

*Mouches est accidenté*, Michel Félixat rapporta l'appel d'offres pour fournir trente bateaux similaires à Paris qui préparait l'exposition universelle de 1887. Félixat adapte son modèle au profil de la Saône et construit les trente embarcations en moins d'un an ! Il avait embauché près de deux mille ouvriers pour réussir ce pari. Les bateaux gagnent Paris par les canaux et transportent plus de deux millions de passagers pendant l'exposition.

À Lyon, devant la demande qui se développe, plusieurs compagnies s'organisent pour faire concurrence aux Mouches : les Abailles et les Guispiés, entre autres. Le service s'étend. On installe tout au long de la rivière, jusqu'à Neuville et Trévoux, des embarcadères aménagés semblables aux pontons des vaporettes vénitiennes.

Un convoi remonte la Saône. Musée de la Ville de Lyon

Le développement des bateaux-mouches renforce l'animation des bas-ports. Les aires de débarquement ou d'entreposage des marchandises et les installations artisanales de toutes sortes se multiplient. Entre les ports du Change et de la Feuillée, de nombreuses plates sont à quai et accueillent les lavandières. Leur travail à façon est indispensable à une époque où l'eau courante est peu répandue

Années 1900, les machines à vapeur de la Saône. Une corporation très présente sur les quais de Saône. Par beau temps ils s'installent pour causer et ne tiennent pas compte de la pluie. Ils profitent du soleil de fin d'après-midi comme le petit et rapportent leur matériel à l'abri le soir à leurs clients (Musée de la Ville de Lyon)

dans les appartements. Les plates sont munies d'une chaudière à vapeur installée en position centrale pour chauffer l'eau. La lingée sèche sur des étagères aménagées sur leur toit.

Par les chants, les cris, les interpellations des lavandières, l'activité des plates contribue à l'ambiance sonore colorée des bords de Saône<sup>191</sup>. Les lavandières sont souvent en litige avec les bateaux navigants dont elles réduisent les remous qui les éblouissent et les scorbilles noivistes qui salissent le linge mis à sécher. Les procès sont pourtant moins nombreux que les prises de bec, mais tout aussi pittoresques : une des revendications constantes de la société de secours des bateaux-lavoirs, qui coulent ou brûlent à saerz souvent, était la substitution du coke au charbon dans les machines à vapeur des bateaux navigants pour diminuer la projection d'escorbilles.

Sur la rivière, des embouteillages se produisent en tous points de la traversée de Lyon, notamment en aval ou en amont pour le passage des ponts, dangereux en temps de crue. Pour l'acoestage, la concurrence est rude entre les bateaux navigants et les bateaux dormants, amarrés à demeure, telles les plates ou les bateaux usines où l'on fabrique des pâtes à alimentaires, fixe les teintures des soieries, moule les formes, forgeait des chaudrons, carde le laine des métaux... Le service de la navigation s'efforce de définir strictement les emplacements, mais les bagarres pour les meilleurs sont fréquentes.

190. Jean PÉRISSON, BODIN.

La municipalité cherche à faciliter le transbordement des marchandises et les activités économiques, notamment sur le quai Saint-Antoine qui en fourmille. Elle installe des grues destinées au débarrasement du charbonnet des gruyers tirés de la rivière et une bascule pour la pesée du charbon. Elle agrandit la criée aux poissons en reliant les deux bâtiments existants par une halle<sup>191</sup>.

191. D'après le plan de la Ville de Lyon, p. 59.

190 - La Saône à Lyon

Titre partie

191

EXTRAITS

Éditions Libel // La Saône au cœur de Lyon

4



La mauvaise passe  
des « Trente glorieuses » :  
1950-1980

1950-1980  
« Trente glorieuses »  
1950-1980

**Tout avait mal commencé.** Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> septembre 1944, les Allemands, avant de se retirer de la ville, tentent d'en faire sauter systématiquement les ponts. Tous les ponts du Bassin de Saône sont touchés. Le pont d'Irigny est anéanti par explosion et on ne le reconstruit pas. Le tablier de la passerelle Saint-Georges bascule, mais résiste et demeure traversable en prenant des précautions. Les arches et les piles du pont de Tiliatt sont entièrement détruites. La travée centrale de la passerelle du palais de justice s'écroule dans la rivière. Les explosifs détruisent deux arches du pont de Nemours. L'arche de forme du pont de la Feuillée est anéantie. Seule la passerelle Saint-Vincent en échappe par miracle. Pour faire face à ce désastre, on mobilise des moyens de fortune : on improvise des bacs, on pose des passerelles temporaires pour enjamber les arches détruites. La reconstruction du pont de Tiliatt ne s'achève qu'en 1950. Solidement reconstruit en béton, et habillé de pierres de Hauteville (Ain), on le dote de parapets ajourés néogothiques, pour qu'il ne dénote pas dans le site historique du Bassin de Saône.

**Les usages citadins** des rives de Saône se sont maintenus jusque dans les années 1950-1980. Promenades sur les quais hauts et baignades aménagées sont très fréquentes. On ne se baigne plus tout nu au pied du pont du Change. La ville installe une piscine flottante dotée de plusieurs bassins et de plongeoirs, quai de la Pêcheur. En aval, vers les Célestins, le stade nautique dédié au water-polo, est une initiative privée, mais il ouvre son bassin à tout un chacun en dehors des heures d'entraînement ou des matchs. On joute toujours sur la Saône.

**Les marchés de gros** de l'agglomération perdurent, quai Saint-Antoine et des Célestins, en rive gauche, et quai Romain Rolland, en rive droite. Ils apportent aux quartiers attenants un remue-ménage continu et beaucoup de nuisances pour l'habitat. Cela dure jusqu'en 1964, quand commence à fonctionner le **nouveau marché** : soit derrière les voûtes de Perrache. Le transfert effectue progressivement jusqu'en 1965, date à laquelle les installations du marché fonctionnent à plein. Quai des Célestins, le marché aux fleurs résine. Quai Saint-Antoine et quai des Célestins, un marché quotidien se substitue au marché de gros. Euvettes et pieds humides en tête de pont, tant rive droite que rive gauche, participent au maintien d'une sociabilité urbaine, mais l'animation qu'on y observe n'est qu'une pâle réplique de celle de l'époque précédente.

Septembre 1944, le tablier du pont de la Feuillée, détruit dans la Saône, est hissé par les explosifs allemands, aux quais.

142 - La Saône à Lyon



Titre partie

143

Carte postale, la Lyre Lamartinière de jeunes filles. Bâtiment Art Nouveau, finement décoré et construit par les architectes Ribout et Clermont, en 1907.



Riboud désirent et réalignent les deux équipements et vingt-cinq grands immeubles dans le style Art nouveau : ensemble exceptionnel à Lyon. L'opération fut terminée en 1910.

**La salle Rameau** possède une décoration de mosaïques, de frises et de sculptures à laquelle ont participé de nombreux artistes. La façade de l'école de la Martinière forme une cour ouverte : elle est ornée de mosaïques et d'une vaste verrière en éventail. L'immeuble d'angle au 46 quai Saint-Vincent est particulièrement soigné avec un balcon filant haussmannien au cinquième étage et un dôme. En face de lui, l'immeuble du 49 est resté isolé par la percée de la rue de la Martinière. Sur ses façades aveugles, la Cité de la Création réalisera, en 1995, la Fresque des Lyonnais célèbres. Trompe-l'œil de 800 mètres carrés, où, entre autres, on reconnaît installés à des balcons Tony Garnier, Auguste et Louis Lumière, Paul Bocuse, mais aussi l'abbé Pierre sortant faire une visite charitable, Frédéric Dard attablé au bistrot et Bernard Pivot au seuil d'une librairie. L'opération Saint-Vincent est la dernière notable avant la guerre de 1914 sur le bassin de Saône. Sous l'impulsion d'Edouard Herriot, les plans d'expansion de la ville se tournent vers la rive gauche du Rhône.

**Cependant**, les berges de la Saône continuent à vivre. Les quais hauts gardent leur animation intense, entre les marchés qui s'y tiennent le matin, les promenades de l'après-midi et les manifestations civiles ou religieuses, notamment les grandes processions dont raffole l'archevêché en pleine reconquête missionnaire : c'est l'époque de l'édification de la nouvelle basilique de Fourvière.

**Le matin**, quai Saint-Antoine et quai des Célestins, les étals des marchands empêchent la circulation, gênent l'accès aux embarcadères des derniers ba-

130 - La Saône à Lyon



Vers 1910, deux bateaux-mouches remontent la Saône, en arrière le chantier de reconstruction en fonte du pont de la Feuillée, au nord.

teaux-mouches et le chargement des bateaux. On envisage donc de construire des escaliers supplémentaires et de dégager une allée de deux mètres de large au milieu des étals. Les quais bas sont également fréquentés, plusieurs projets d'installation de W-C publics voient le jour. Ces projets aboutiront dans les années 1930. Il reste quelques-unes de ces toilettes historiques sur les deux rives en amont de la passerelle Saint-Vincent. Le plus ancien, qui date de 1860, est toujours visible et fut utilisable jusqu'en 2010, quai Pierre-Scize. Sur le quai Saint-Antoine, l'intensité de l'activité marchande, mène à l'agrandissement de la criée et à la mise en place d'une bascule publique. Fin 1925, les travaux sont terminés.

**Les tramways** qui se multiplient pour desservir la ville, mais aussi les petites villes environnantes, ont leurs rails sur les quais. Les Lyonnais empruntent le Train Bleu pour se rendre à Neuville ou à Île-Barbe. Devant cette concurrence, les bateaux-mouches perdent de la clientèle. Leur fabrication s'arrête en 1891. En 1901, la Compagnie des bateaux-mouches est rachetée par celle des Tramways, puis cinq ans plus tard par l'OTL. Les derniers services ont lieu en 1933.

**L'activité portuaire** proprement dite se restreint. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle s'était mécanisée pour faire face aux exigences du commerce moderne et à la concurrence grandissante du transport par fer et sur route. Le fonctionnement insatisfaisant de la gare d'eau de Perrache pousse la chambre de commerce et d'industrie à développer **le port de la Saône**, avec des espaces spécialisés, des embranchements ferrés et des engins modernes de manutention : ports roulants - entre la gare de Perrache et le confluent : le port Rameaud. En conséquence, les nombreux ports du centre-ville disparaissent progressivement au profit de deux pôles aux frontières de la ville : la gare d'eau de Vaise et le quartier de l'industrie, au nord, les ports Kitchener et

Titre partie

139



**Bruno Voisin** est né en 1946. Suite à des études supérieures en histoire économique et sociale et en sociologie, Bruno Voisin a commencé sa carrière dans les années 1970 comme assistant au Groupe de Sociologie Urbaine (bureau d'étude autonome sous le statut associatif de la loi 1901). Il a travaillé plus de vingt ans à l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (Audal) et a occupé le poste de Directeur d'études.

Il a écrit de nombreux articles en sociologie urbaine et il a collaboré à plusieurs ouvrages collectifs dont récemment *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public* (Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001). Il intervient auprès des étudiants en fin de cycle à l'école d'architecture de Lyon et de Grenoble ainsi qu'à l'Ecole des Ponts et Chaussée, sur la pratique professionnelle de la sociologie de l'urbain. Il a contribué au dialogue entre aménageurs et chercheurs en sciences humaines. Sensible à la place des cours d'eau dans la formation et le développement des villes, il nous livre une vision originale de l'histoire de Lyon, vue depuis la Saône.

#### Bibliographie

*Mille ans de présence juive à Lyon*, Lyon, Editions EMCC, 2014



**Les éditions Libel** publient à Lyon depuis 2008 des beaux livres illustrés, dans les domaines du patrimoine, des beaux-arts et de la photographie.

L'image est au cœur des préoccupations de la maison d'édition, qui apporte un soin tout particulier à la direction artistique de ses ouvrages : il s'agit toujours de gagner la confiance des amoureux du livre en proposant des livres élégants et ambitieux, où le dialogue entre l'image et le texte occupe une place centrale.

L'ouvrage « La Saône au cœur de Lyon » s'inscrit ainsi dans une ligne éditoriale qui poursuit au moins 3 axes : la singularité de l'objet-livre, l'excellence de l'impression et la recherche de sujets susceptibles de renouveler notre appréhension de tous les patrimoines.



// Iconographie de l'ouvrage « La Saône au cœur de Lyon » disponible sur demande auprès des éditions Libel dans le cadre de la promotion de l'ouvrage et selon les conditions fixées par l'éditeur

// Catalogue et « actus » consultables sur [www.editions-libel.fr](http://www.editions-libel.fr)

// Site également développé pour iPhone et Smartphones (voir flashcode ci-dessous)





## Viennent de paraître aux éditions Libel :

- **Pour vous, Mesdames ! la mode en temps de guerre:** Plongée dans les vestiaires des femmes sous l'Occupation, cet ouvrage raconte les astuces et prouesses pour continuer à se vêtir avec élégance malgré les restrictions et les difficultés de la vie quotidienne.
- **Un artiste en Italie. Les voyages de Lucien Mainssieux :** Sur les traces du jeune Lucien Mainssieux. Surtout connu comme orientaliste, le peintre dauphinois a aussi connu l'expérience du voyage italien. De nombreuses illustrations : crayonnés, peintures racontent l'Italie classique et lumineuse d'un jeune artiste à l'orée de sa carrière.
- **Petites chroniques de Savoie :** L'ouvrage réunit huit chroniques parues dans la revue *Alpes magazine*. L'écrivain savoyard Maxence Ferminé et le photographe de montagne Pierre Witt arpentent les Alpes à la rencontre des ses habitants et de ses paysages. Verbe fleuri et photos tendres pour une promenade inédite dans les Alpes...
- **Lyon, ville internationale :** Cent ans d'une histoire plurielle et passionnante. À travers son urbanisme et son architecture, les choix économique et politiques pris par ses acteurs mais aussi ses événements culturels, Lyon se dévoile de l'exposition internationale de 1914 à l'aménagement du nouveau quartier de La Confluence.

