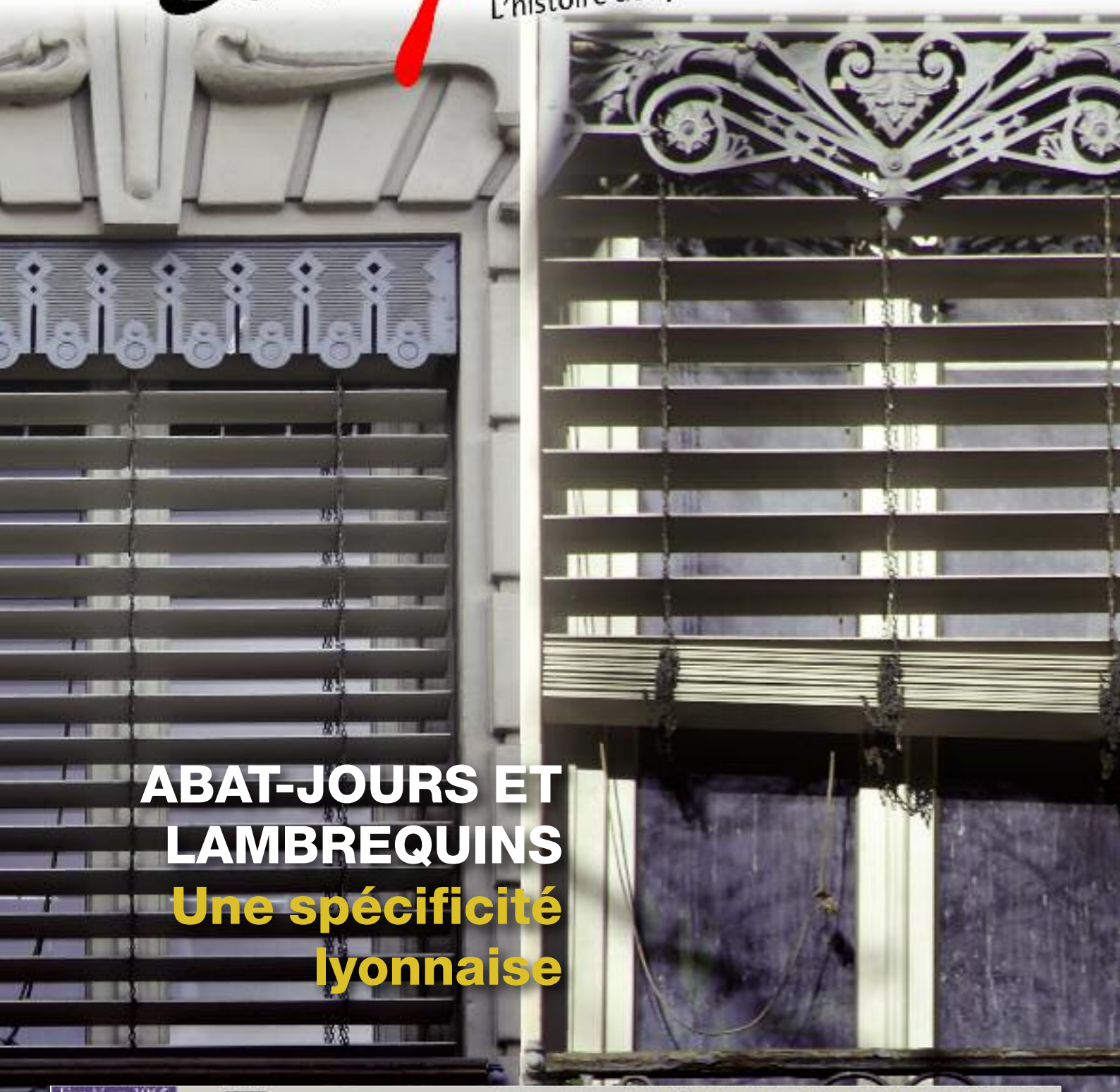
N°117 - FÉVRIER 2020 - GRATUIT

la ficelle

L'histoire de Lyon va vous surprendre



ABAT-JOURS ET LAMBREQUINS

Une spécificité lyonnaise

Fondé en 1965
BIP
Bureaux Immobiliers du Plateau
Spécialiste sur Croix-Rousse, Lyon 1er, Caluire
Bureaux Immobiliers du Plateau
113, bd Croix-Rousse 69004 Lyon
Consultez nos annonces sur www.agencebip.com
Cabinet Balland 04 78 28 46 36

Offres 100% santé
sur les aides auditives

AUDITION CONSEIL va plus loin
et s'engage pour une audition de qualité
avec une dépense mesurée

Afin d'améliorer l'accessibilité et mieux contrôler la qualité de prise en charge, le Gouvernement instaure une nouvelle politique « 100% santé ». A compter du 1er janvier 2019, le remboursement par la Sécurité sociale augmente de 50%.

Les audioprothésistes **AUDITION CONSEIL** vous proposent de faire le point sur les axes fondamentaux de cette réforme.

OFFRES 100% SANTE	LES PLUS AUDITION CONSEIL
Les essais sont sans obligation d'achat et durent 1 mois	Les essais sont totalement gratuits quel que soit le type d'aide auditive choisi (intra-auriculaire, aides avec embouts sur-mesure...)
Une garantie panne des aides auditives de 4 ans est obligatoire	Nous étendons gratuitement la garantie 4 ans à la perte, le vol et la casse*
Le suivi de l'appareillage comprend au moins 2 rendez-vous par an	Afin d'améliorer l'observance, nous relançons par courrier 4 fois par an pour leur rendez-vous de suivi.
Le prix d'un appareillage avec des aides auditives de catégorie 1 est limité à 1300€ par oreille (soit un reste à charge max de 700€ pour un remboursement moyen de 600€ Sécurité sociale + mutuelle*)	Nous proposons ces types d'aides auditives à partir de 950€ par oreille* (soit un reste à charge max de 350€ pour un remboursement moyen de 600€ Sécurité sociale + mutuelle*)

* Voir conditions en magasin

JNA ASSOCIATION
Partenaire officiel

DÉPISTAGE, INFORMATIONS ET CONSEILS GRATUITS
vous attendent dans vos centres **AUDITION CONSEIL**
Prenez rendez-vous

Pr Stéphane GALLEGO

Tiphaine BIGEARD — Marie PASKO

Pour faire le point sur votre audition,
prenez rendez-vous dans l'un de nos centres **AUDITION CONSEIL**

AUDITION CONSEIL
Lyon 1
22 rue Constantine
04 72 41 88 03
Métro A et C, arrêt Hôtel de Ville – Louis Pradel
Bus : 19, C3 et C14, arrêt Terreaux
C13, C18 et S12, arrêt Hôtel de Ville

AUDITION CONSEIL
Lyon 4
130 bd de la Croix-Rousse
04 78 39 28 52
Bus : C13, 45 - Arrêt Mairie du 4ème
Bus : 2, 33 - Place des Tapis
Métro C - Arrêt Croix Rousse

AUDITION CONSEIL est présent à Lyon (8 Centres) - Villeurbanne (2 Centres)
Charbonnières - Craponne - Lentilly - Bessenay - Mornant - Pierre-Bénite - Vaulx-en-Velin
Rillieux-la-Pape - St-Didier-au-Mont-d'Or - Villefranche/Saône - Bourgoin-Jallieu

AUDITION CONSEIL

AUDITION CONSEIL, n°1 de la correction auditive ■ auditionconseil.fr

N°117 - Février 2020

la ficelle

Directrice de la publication
Julie Bordet-Richard
(06 14 03 75 34)

Rédaction :
Julie Bordet-Richard
(09 53 16 34 19)
Josette Bordet
(06 52 12 82 58)

Publicité
Véronique Segard
(06 15 78 03 03)
publicite@laficelle.com

Pascal Cacciatore
(06 29 10 13 39)

La Ficelle.
94 bd de la Croix-Rousse
69001 Lyon
Tél. 04 78 28 16 58
redaction@laficelle.com

Impression :
IPS (Reyrieux -01)
Edité à 15 000 exemplaires

Distribution :
Société Goliath, Lyon 1er

La ficelle SARL
Capital : 8000 euros. Siège social : 94 boulevard de la Croix-Rousse 69001 Lyon. Objet social : édition de publications de presse et de sites Internet
Gérante : Julie Bordet.
RCS : 503 200 487 RCS LYON
ISSN 2111-8914

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle par quelques procédés que ce soit, des pages et des publicités publiées dans la présente publication, faite sans autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon.

Édito

Morand. Seul le nom d'un pont nous rappelle l'architecte du XVIIIe siècle. L'ancien cours Morand, l'ancienne place Morand ont disparu, remplacés par Roosevelt et Liautey. Peut-être est-ce son soutien au roi Louis XVI qui valut à Morand et l'échafaud et l'absence de mémoire. Pourtant nous lui devons les plans réguliers des Brotteaux, les longues artères et les places de ce nouveau quartier. Les Ficelle de février et mars nous retracent les grandes lignes d'un parcours souvent difficile à une époque riche en évènements.
Après avoir levé les yeux sur les façades lyonnaises du centre-ville et leurs cariatides, il est évident de s'arrêter sur les abat-jours et lambrequins, ces spécificités lyonnaises où la profusion et l'inventivité ornementale sont un véritable patrimoine.
Et comme cerise sur le gâteau, nous découvrons la passionnante histoire de la Compagnie des voituriers du Rhône au XIXe siècle.
Bonne lecture

Julie Bordet-Richard

Sommaire

Le gone du mois
Jean Antoine, Morand fondateur des Brotteaux

La ficelle se bambane
Abat-jours et lambrequins

Lyon d'autrefois
La Société des voituriers du Rhône

Les rendez-vous de La ficelle
L'agenda de février

URGENT
CHERCHE TOUTE PERSONNE MOTIVÉE POUR PROSPECTION COMMERCIALE

Les lieux où trouver La ficelle

La ficelle en téléchargement sur
www.laficelle.com

Les lieux de dépôt du journal figurent sur www.laficelle.com

MORAND FONDATEUR DES BROTTEAUX

Morand, un nom lié à la naissance du quartier des Brotteaux et au pont qui porte son nom. Une période mouvementée et un pont qui lui valut l'échafaud en 1794.

Première partie LE PROJET

Nous sommes en 1761. La rive gauche du Rhône est dans son état naturel, non aménagée, à la différence de la rive opposée bénéficiant déjà de quais. Quelques propriétés et domaines, dont ceux de l'Hôtel-Dieu, occupent les terres, en partie marécageuses « les breteaux », où l'on pratique l'élevage des bovins et la culture des céréales. Le passage du Rhône est desservi par deux bacs à traille qui facilitent la circulation des denrées et des marchandises, moyennant péage au profit de l'Hôtel-Dieu (une source de revenus dont il sera difficile de se séparer). Après l'importante inondation de 1756, il fut entrepris la construction de la digue de la Tête d'Or qui s'achève en cette même année 1761. Le coût du chantier à la charge du Conseil d'Etat, de la Ville et de l'Hôtel-Dieu, rend nécessaire la rentabilisation des terrains. Ventes, achats et constructions sont à l'ordre du jour, mais aussi espaces verts et promenades, peu nombreux à Lyon.

Les terrains près des bacs sont débroussaillés et plantés d'arbres divers. Dans l'axe de la rue Puits-Gaillot, une grande allée d'un demi-kilomètre est aménagée. Les cabaretiers s'y installent, le nombre des promeneurs augmente, ainsi que le trafic des bacs qui ne manque pas d'entraîner les hausses des péages/octrois. Problème récurrent.

Les recteurs de l'Hôtel-Dieu envisagent de construire un pont afin de résoudre les problèmes d'engorgement des bacs, mais le projet n'est pas retenu compte tenu de la nécessité de la construction du grand dôme dans un but d'aération et ventilation du bâtiment. Le choix de la guérison des malades l'emporte, la construction du dôme est décidée. L'aménagement du secteur rive gauche est soumis à plusieurs architectes. Le projet de Morand, déjà connu pour avoir réalisé différents travaux, retient l'attention.

C'est un véritable plan d'urbanisme que l'architecte propose. Afin d'agrandir et d'améliorer la voirie de la deuxième ville du royaume devenue trop petite et insalubre,

Jean Antoine Morand peint par Pierre Bernard (1764) wikipedia

Morand envisage un agrandissement à forme circulaire, à la manière des villes idéales de la Renaissance, englobant les terrains situés à l'est du Rhône tout en réaménageant le centre-ville et ses rives. Une ville ronde, centrée sur l'église Saint-Nizier, qui permet à tous les citoyens d'être au moins à mi-chemin du centre religieux et administratif. Les fortifications au nord, à l'ouest et au sud en forment les limites, tandis qu'un canal creusé à l'est sur une partie de ce cercle remplit la fonction d'axe de circulation et de rempart protecteur que n'aura plus le Rhône, celui-ci se situant à l'intérieur de la cité. Des axes tracés dans le centre-ville permettent la circulation de l'air et favorisent la clarté. Dans le nouveau quartier du « Broteau », Morand s'inspire des villes nouvelles et prévoit un quadrillage de voies, dont certaines très larges sont bordées d'arbres. Tout en agrandissant la ville, espaces verts et promenades sont aménagés, ainsi qu'un pont, élément essentiel pour une communication optimale entre les nouveaux habitants aisés et le centre administratif.

Le nouveau plan, grâce à son agrandissement, offre à la ville une nouvelle circulation de l'air et des personnes. Les maisons du bord de Saône, les pieds dans l'eau, seront démolies et remplacées par des quais et des ports, tandis que l'utilisation des gravats permettra la surélévation du nouveau quartier, assurant sa protection contre les inondations. De grands entrepôts pour les bois de chauffage et matériaux de construction, ainsi que des manufactures que l'ancienne ville ne peut plus recevoir, seront construits dans les nouveaux espaces. L'installation de nombreuses écuries répondra à l'accroissement du nombre de voitures à chevaux. Pour l'architecte, le plan de la cité doit être pensé dans son ensemble. Il s'agit de ne pas répéter les erreurs de constructions sans ordre des générations antérieures mais de s'emparer du nouveau territoire pour en faire un espace organisé avec des voies larges et bien alignées.

En 1766, Morand remet au Consulat son plan circulaire, tout en vantant ses mérites quant à l'amélioration des conditions de vie et d'hygiène de la ville mais aussi à l'atout pour son économie. Des arguments qui ne laissent pas insensibles les autorités qui, cependant jugent le projet un peu trop immense dans l'immédiat et le remettent à plus tard, moyennant quelques aménagements. Seul le projet du pont reste envisagé, sous-entendant l'approbation de l'Hôtel-Dieu. L'affaire n'est pas gagnée, les recteurs de l'Hôtel-Dieu n'ayant jamais été favorables aux projets de Morand.

LE NOUVEAU PLAN, GRÂCE À SON AGRANDISSEMENT, OFFRE À LA VILLE UNE NOUVELLE CIRCULATION DE L'AIR ET DES PERSONNES

Pour Morand, les premières difficultés avaient commencé avec l'acquisition des terrains. Les époux Morand s'étaient heurtés aux recteurs, déjà propriétaires de plusieurs hectares, et qui avaient des intentions de mise en valeur du secteur. Morand, après de nombreuses négociations, réus-

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Projet d'un plan général de la ville de Lyon, et de son agrandissement, en forme circulaire, dans les terrains des Brotteaux, présenté à Monsieur, Frère du Roi, lors de son passage à Lyon, le 6 septembre 1775 / par son très humble Serviteur, Morand, architecte (Gallica). Le plan se trouve aussi aux Archives municipales de Lyon, cote 35/115.

sit cependant à acheter le Pré de Deschamps en 1765 et put commencer à le matérialiser. Des voies perpendiculaires pour un lotissement en forme de grille, prolongation de la Grande Allée réalisée par l'Hôtel-Dieu (cours Franklin Roosevelt) avec tracé d'une place rectangulaire (place Kléber), à l'intersection du Petit Cours perpendiculaire (Boileau) et trois allées parallèles : allée des Soupirs(Tronchet), allée des Désirs (Sèze) et allée des Amis (Bossuet). De grands îlots à l'est du Petit Cours bénéficient de parcelles assez grandes destinées à la construction d'hôtels particuliers entourés de jardins. Le Pré, appelé maintenant Pré-Morand, garde en partie son côté campagnard avec vergers, prairies pour laisser paître les animaux avec production de lait, fourrage et céréales. Le but du Pré n'étant pas l'agriculture mais le lotissement, Morand y installe sa maison. A l'angle du Grand Cours et de la place du bassin (actuel restaurant Orsi), un hôtel particulier « La Paisible » est construit, avec colonnade et fronton triangulaire, parterres, pièces d'eau et manège d'équitation. La famille s'y installe en 1776 avant la fin des travaux. L'exemple donné ne sonne cependant pas l'engouement pour les constructeurs. Le bénéfice de l'investissement se fait attendre.

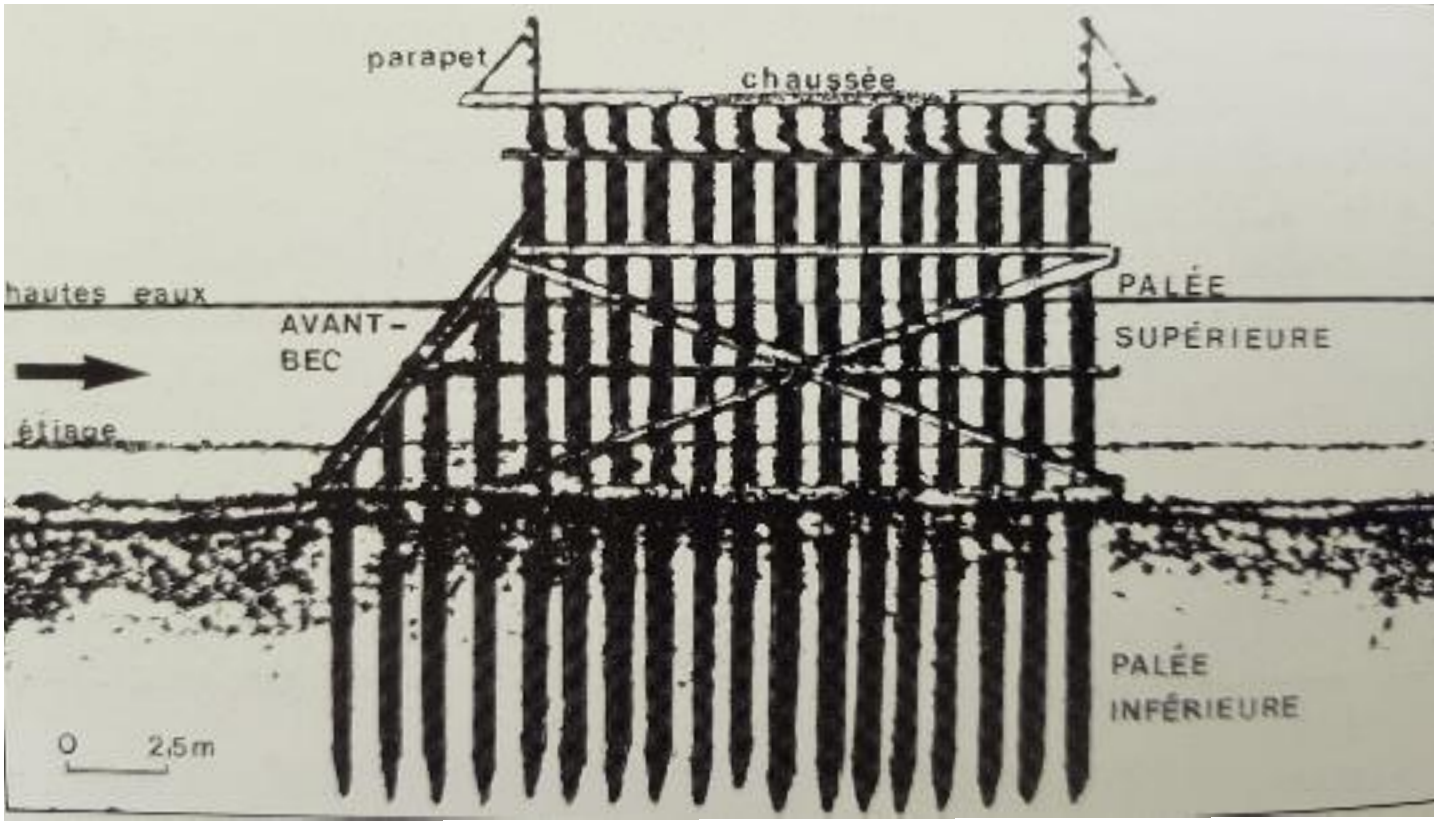
Quant à la construction du pont, un nouvel épisode de conflits se profile. Le Consulat, rallié aux arguments des recteurs qui défendent

LE CONSULAT, RALLIÉ AUX ARGUMENTS DES RECTEURS QUI DÉFENDENT LES MÊMES INTÉRÊTS FINANCIERS, TENTE DE FAIRE STOPPER LE PROJET DU PONT

les mêmes intérêts financiers, tente de faire stopper le projet du pont et use de stratégies diverses en barrant l'accès au Pré et interdisant aux bateaux d'accoster hors des accès aménagés par l'Hôtel-Dieu. Les ennemis de Morand sont nombreux et les problèmes divers : indemnisation des bacs, concurrence de Perrache qui présente son projet d'aménagement du sud de la Presqu'île, calomnies et vexations émanant de diverses parties. Morand lutte contre la mauvaise foi des uns et des autres, propose des compromis, cherche des soutiens, consulte les architectes parisiens Soufflot et Gabriel et entame des démarches auprès des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussée, sollicite les politiques, et en désespoir de cause, envoie une requête au roi qui donne son accord avec le droit de construire un pont de bois et de percevoir le tarif du péage pour 99 ans, ainsi que celui d'établir des bacs aux endroits nécessaires. Non seulement le privilège accordé à l'Hôtel-Dieu en 1743 est aboli, mais les recteurs devront céder les terrains situés sur le périmètre du chantier du pont. Mais tout n'est pas fini, ceux-ci n'en démordent pas et somment Morand de stopper la construction en prétextant des nuisances pour le commerce et les habitants et l'accusent de « spolier les pauvres en les privant des recettes des bacs ». Le conflit s'éternise. Les requêtes fusent de part et d'autre. Mais, enfin en 1772, le roi annonce officiellement la construction du pont.

Les travaux démarrent très vite. La Compagnie du pont est constituée par Morand. Après s'être entouré de nombreux associés, l'architecte dirige les travaux. Les premiers pilotis sont enfoncés dans le lit du fleuve à la fin de l'année 1772. 14 gros pieux reliés entre eux par des croisillons composent la base d'une pile. 16 piles et leur avant-bec en brise-glace, 17 arches supportées par des poutres assemblées aux pilotis et recouvertes de planches forment le plateau du pont, pour un chantier qui s'achèvera en 1775.

L'ouverture aux piétons s'effectue le 7 avril et celle des voitures quelques mois plus tard. Le tarif du péage est affiché, un bureau de douane est installé, des mesures sont prises pour éviter le stationnement aux extrémités du pont et une cloche annonce sa fermeture le soir. Des conditions de passage sont établies : les trottoirs sont réservés aux piétons,



Coupe d'une pile du pont Morand - Photo La ficelle d'après l'ouvrage de Josette Barre et Paul Feuga : Morand et les Brotteaux

les voitures roulent à droite et au pas. Les attelages et tous les types de bateaux passent. C'est une réussite appréciée par tous, bien que le Consulat, qui a la rancune tenace, déprécie ce pont et l'accuse de ne pas être une entrée dans la ville mais une simple promenade qui lèse les habitants de la Guillotière. Par brimade, le Consulat décide de le nommer Pont Saint-Clair.

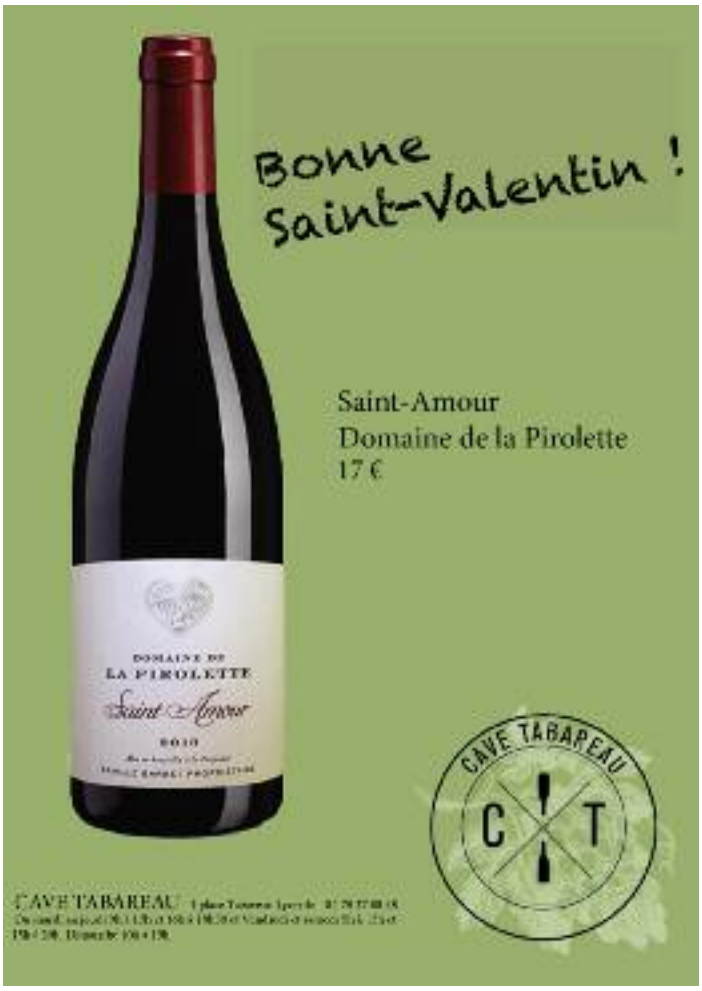
Le pont a belle allure. Sa charpente est en même temps esthétique et résistante aux passages des attelages de toutes catégories, ainsi qu'à tous les types de bateaux. Cependant ce pont de bois suscite des critiques. A l'heure où les ponts de pierre ont du mal à résister aux crus du Rhône, qu'en sera-t-il de celui-ci, avec sa charpente en bois ?

Il faut attendre 1789 pour prouver la solidité du pont. L'hiver de cette année-là est très rigoureux. Le Rhône qui est pris dans les glaces sur une trentaine de centimètres d'épaisseur va, quelques jours plus tard, amorcer un dégel qui risque d'être catastrophique pour le pont. « Les blocs de glaces se fendent, d'autres s'avancent près du pont, se soulèvent et se brisent sur les avant-becs, se divisent, puis s'engouffrent sous les arches. Des bateaux et des moulins amarrés au quai Saint-Clair rompent leurs attaches. Tous passent sous le pont, sauf un qui se brise sur une pile. Vers minuit les glaces plus épaisses de l'Ain et du Haut-Rhône se précipitent sur le pont. Toute la nuit Morand assiste impuissant à ce spectacle. »(1) Quand le calme revient, le pont a tenu. Seuls quelques avant-becs ont été détruits sans ébranler la structure. Les éléments défectueux seront remplacés. Comme l'avait prévu Morand, tous sont indépendants, tous sont interchangeables.

LE PONT A BELLE ALLURE. SA CHARPENTE EST EN MÊME TEMPS ESTHÉTIQUE ET RÉSISTANTE AUX PASSAGES DES ATTELAGES DE TOUTES CATÉGORIES, AINSI QU'À TOUS LES TYPES DE BATEAUX

On félicite Morand pour la solidité du pont et l'ingéniosité du constructeur.

Les finances de l'Hôtel-Dieu ne sont pas au beau fixe, avec des dépenses annuelles excessives et des constructions d'envergure : le Grand Dôme, la Grande Digue, des aménagements de l'hôpital de la Quarantaine et de l'école vétérinaire de la Guillotière, deux maisons en ville, et les réparations de certaines zones des Brotteaux touchées par les crues. Une nouvelle gestion des biens (ils sont nombreux) est envisagée et une entente (quelque peu forcée)avec la Compagnie de Morand est décidée. Des terrains sont vendus, d'autres sont échangés et le plan des Brotteaux revisité. Morand aménage l'espace retenu qui va, au nord, du Rhône jusqu'à la future rue Duquesne, à l'est par le Pré-Morand et la rue Morand (Duguesclin). Les voies déjà existantes seront prolongées. Un quadrillage de voies, au milieu desquelles seront aménagés jardins, pépinières et maison d'agrément. Une symétrie s'opère par rapport à la Grande Allée, avec des places carrées ou rondes, en fonction de leur utilisation. Deux places sur la même grande voie, une à l'est et l'autre à l'ouest près du pont Morand (place Morand/Liautey), et deux autres sur une même voie perpendiculaire, au nord et au sud. Une large voie est prévue le long du Rhône pour rejoindre le pont de la Guillotière en traversant les terres agricoles de la Part-Dieu. Sans avoir renoncé à son projet initial de ville ronde, l'architecte reprend l'idée du canal en arc de cercle pour fermer le quartier, agrandit l'espace, trace un autre grand cours planté d'arbres (emplacement du cours Lafayette) et envisage des espaces verts aménagés jusqu'à la Guillotière, avec places en étoiles et marché aux chevaux. L'agrandissement ne convainc pas les recteurs qui font appel à l'architecte Decrenice pour un projet plus modeste. Des nouveaux plans sont établis, de nouvelles autorisations sont sollicitées. Enfin, en 1781, Paris autorise



Vue du Pont Morand, prise des Brotteaux. Détail (gravure de Nicolas Victor Fonville publiée en 1831). Wikipedia

L'AGRANDISSEMENT NE CONVAINC PAS LES RECTEURS QUI FONT APPEL À L'ARCHITECTE DECRENICE POUR UN PROJET PLUS MODESTE

l'Hôtel-Dieu à lotir.
Le nouvel aménagement reprend en partie celui de Morand mais n'améliore pas pour autant les finances des uns et des autres. L'attraction du nouveau quartier n'est pas celle escomptée. Les prix des terrains sont revus à la baisse mais restent difficiles à vendre, et les promoteurs difficiles à convaincre. Une véritable campagne publicitaire est lancée. Les tarifs des péages diminuent pour les résidents ou pour tous ceux qui établiraient des écuries ou des remises. Des événements et manifestations sont organisés sur les vastes terrains. Les premiers ballons des frères Montgolfier y prennent leur envol. L'intendant Flesselles lance des souscriptions pour les frais occasionnés (La ficelle n°69). La presse en parle, les spectateurs sont nombreux et la recette du pont explose. Les retombées restent pourtant modestes. Une ou deux parcelles sont vendues. Les es-

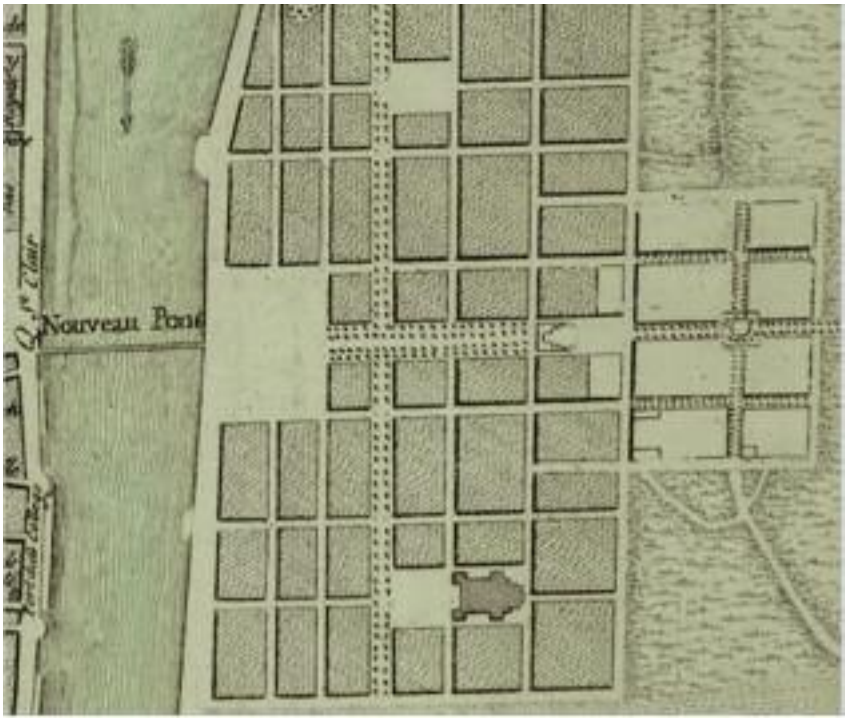
Vue du pont Morand, prise des Brotteaux » in Promenade à Lyon, lithographie de H. Brunet à Lyon 1834, Wikipedia

poirs de rentabilité s'amenuisent. L'Hôtel-Dieu réussit cependant à vendre une dizaine de terrains tandis que les Morand sont contraints de vendre une partie de La Paisible, les jardins et une partie du mobilier au profit de la loge maçonnique La Sagesse, fondée par Vuillermoz à la Croix-Rousse.
Ce sont dans les trois années précédant 1789 que les premières ventes ont lieu. Les acquéreurs viennent d'origines différentes. Artisans, spéculateurs, banquiers, professions libérales et commerçants, investissent les lieux du nouveau quartier. De nouvelles voies sont ouvertes. On y trouve de nouveaux édifices et de belles promenades, le tout relié à la vieille ville par un solide pont. Les Brotteaux commencent leur existence.

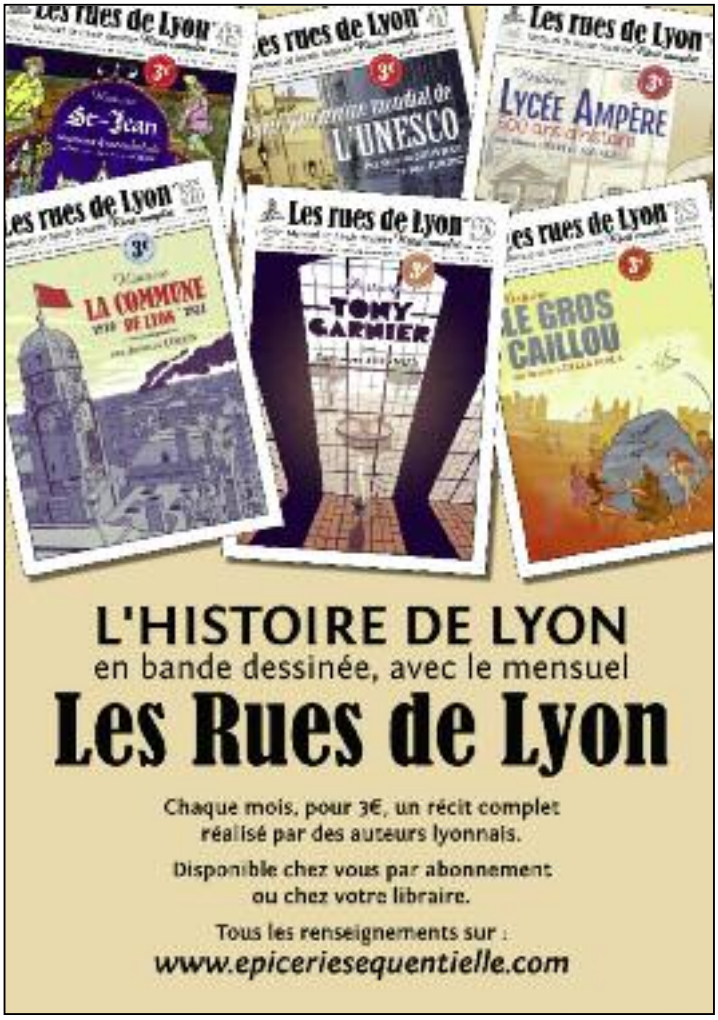
Fin de la première partie

Deuxième partie dans le numéro de mars 2020 : Les Brotteaux et Morand dans la tourmente révolutionnaire

Sources
Sylvain Cheuzeville - La « Ville ronde » de Jean-Antoine Morand, ou comment agrandir Lyon
1/ Josette Barre et Paul Feuga – Morand et les Brotteaux
Catalogue exposition Archives Municipales 1985 : Morand architecte lyonnais

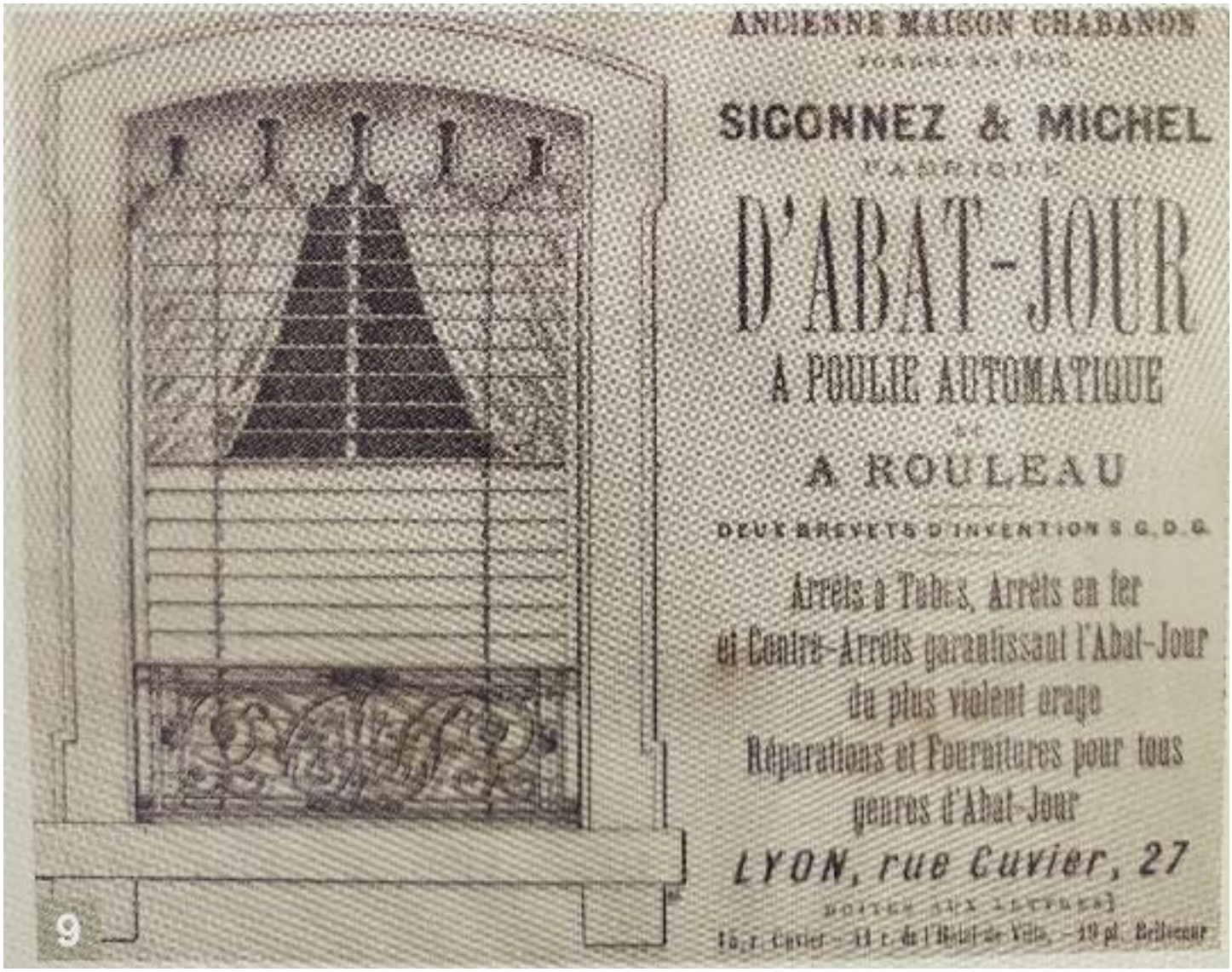


Détail du Nouveau Plan géométral de la ville de Lyon, 1789 Source : gallica.bnf.fr



ABAT-JOURS ET LAMBREQUINS

L'abat-jour et son lambrequin, une spécificité lyonnaise du XIXe siècle et début du XXe. L'abat-jour est un store en lamelles de bois, placé à l'extérieur de la fenêtre, que l'on peut orienter. Il s'enroule (avec un bruit caractéristique) autour d'un axe dissimulé sous une plaque de bois ou de métal, souvent ornée, appelée lambrequin. Le procédé remplace les volets extérieurs, permet d'augmenter le nombre de fenêtres et favorise le jeu des rythmes des façades. D'objets fonctionnels, ils deviennent décoratifs et se mettent au goût du jour ou affichent la position sociale des propriétaires. Simple plaque de bois ou de tôle festonnée, il peut devenir fer forgé élaboré ou fonte d'art. Les formes se déclinent à l'infini, s'harmonisent aux garde-corps et aux baies, et montrent l'inventivité des menuisiers, serruriers et fondeurs qui répondent aux demandes des architectes, et constituent un véritable patrimoine.



Publicité pour fabrique d'abat-jour à poulie automatique et à rouleau, La Construction lyonnaise, 1884 (SAAL) ».
Photo La ficelle d'après l'ouvrage de Dominique Bertin et Nathalie Mathian : Lyon, silhouettes d'une ville recomposée

Lambrequin en fonte d'ornement. Lyon 1er

Tôle découpée

Lambrequin en fonte d'ornement. Début du XXe siècle

Fonte

Abat-jours et lambrequins en bois, tôle ou fonte, de différents quartiers de Lyon

XIXe SIÈCLE
LA SOCIÉTÉ DES VOITURIERS DU RHÔNE

Cette passionnante histoire nous est transmise grâce à un fonds privé remis aux Archives Départementales du Rhône en 2015, suite à sa découverte dans le grenier d'une maison de Vernaison. Il retrace l'histoire de la Société des Voituriers du Rhône créée par deux lyonnais : André ABEL et Ferdinand CLERC.

André ABEL est né à Lyon le 5 mars 1817, fils de Mathieu ABEL voiturier sur eau à Vernaison et de Jeanne VARICHON. Dans son ascendance on observe une lignée de voituriers en eau à la Tour de la Génetière à Vernaison (lieu de péages au XIIIe siècle) aujourd'hui Tour de Millery. Vernaison fut aux XVIIIe et XIXe siècles un grand port fluvial situé au carrefour d'importantes voies de communications. Le plus ancien ancêtre étant Gesseran ABEL voiturier à Vernaison en 1650.

Ferdinand CLERC est né à Bilbao le 20 décembre 1810, fils de Claude CLERC commissaire des guerres et de Jeanne Françoise HOBITSCH. Il épousa le 15 juillet 1835 Pierrette ABEL, soeur d'André. Les deux associés sont donc beaux-frères.

Etude
de
Me TAVERNIER
NOTAIRE
à
LYON

Prorogation

jusqu'au 31 Octobre 1854

de la

Société des Voituriers du Rhône

sous la raison sociale

Abel, Clerc & Cie

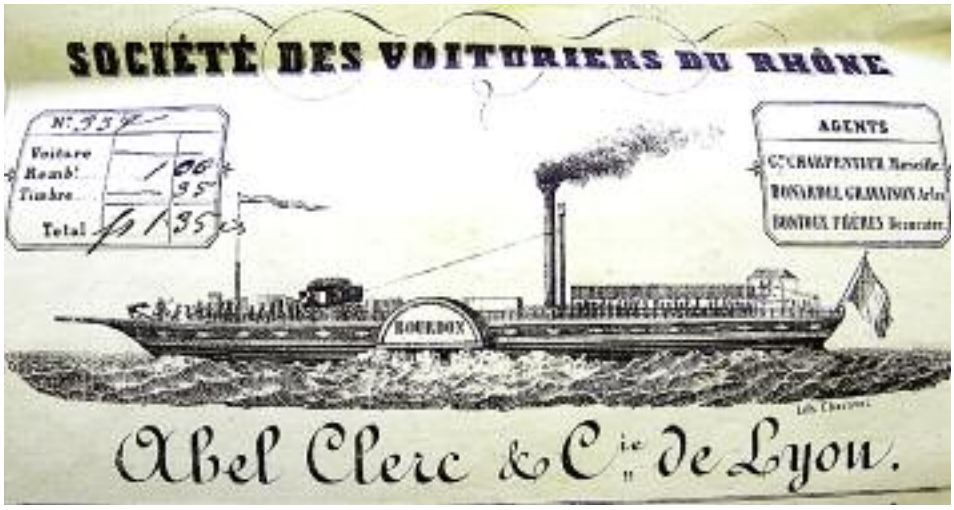
24 Novembre 1852

Le siège de la Société était établi à Lyon 7 Quai de la Charité, puis plus tardivement 18 Quai Rambaud.

Cette Société assurait un service de transport de marchandises et de voyageurs par bateaux à vapeur entre Lyon et Arles aller et retour. Elle fut fondée en octobre 1847 pour une durée de cinq ans. L'acte a été enregistré au greffe du tribunal de Lyon le 8 février 1848.
La Société fut prorogée en novembre 1852 pour deux années et dissoute le 30 janvier 1854.

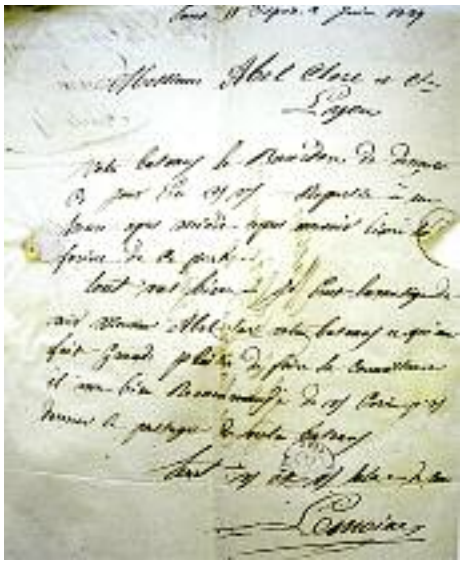
Le bateau à vapeur supplantant les coches d'eau et supprimant le halage apparaît comme le moyen le plus efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises sur le Rhône. Jusqu'au XIXe siècle le Rhône présente des méandres et des bras secondaires, des bancs de sable et de graviers ainsi, qu'une hauteur d'eau variable le rendant navigable les deux tiers de l'année seulement.
Deux lyonnais les frères BONNARDEL construisirent en 1845 des bateaux à vapeur avec une coque en fer plus résistante améliorant la navigation et le cours du Rhône fut également aménagé par des digues.

La Société des voituriers du Rhône faisait naviguer 2 bateaux :
- Le BOURDON, nommé ainsi en hommage à l'ingénieur français François BOURDON qui inventa le marteau-pilon à vapeur.
- Le FULTON en hommage à l'américain Robert FULTON qui fût le premier à faire naviguer un bateau à vapeur sur la Seine le 9 août 1803. La ligne desservait Vienne, Valence, Bourg, Pont Saint-Esprit, Avignon, Beaucaire et Tarascon.



Le Bourdon le 31 mars 1849

On possède de nombreux registres de départ des marchandises appelés décizes, et de leurs réceptions à destination.
Les bordereaux des bateaux précisent la cargaison et les destinataires.



Le Bourdon départ de Lyon le 29 mai 1848

Tout au long du trajet, des correspondants donnaient des nouvelles des bateaux.
Un certain LEMOINE basé à Pont Saint-Esprit entretient une correspondance abondante avec la Société : telle sa lettre du 8 juin 1849 dans laquelle il dit que tout va bien et qu'il a été heureux de faire la connaissance de Monsieur ABEL qui voyageait à bord du bateau.

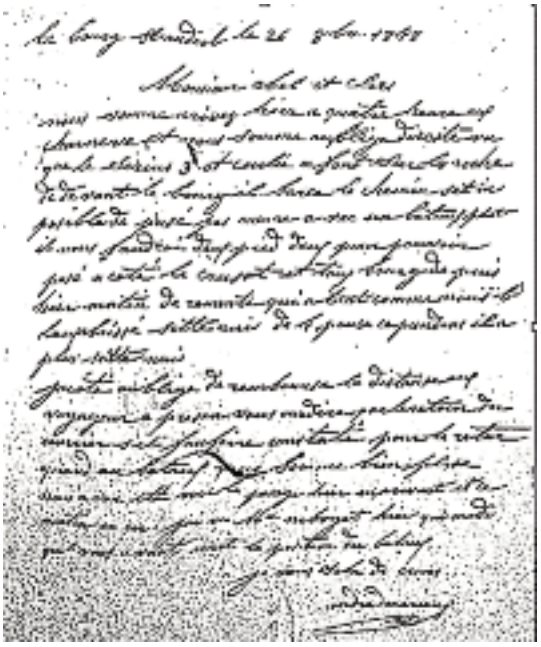
Les capitaines des bateaux correspondaient également par lettre ; c'est ainsi que

Le capitaine BONNET du FULTON écrit « *Le vent du midi souffle toujours mais sans pluie, quoique nous soyons grandement menacés. Le Rhône cru cette nuit de quelques pouces et le temps nous fait prévoir que la crue continuera….* »

Le capitaine André DONNERIEU du BOURDON a une orthographe qui laisse à désirer comme le montre la lettre ci-dessous.
Monsieur ABEL et CLERC
Nous somme arrivez hier à quatre heure aux Charneve et nous somme aubligé diresté vu
que le Sirius 3 et couché afont la roche de devant le Bourg, il barre le chemin, set imposible de pasé mesme avec un bateau plat il nous faudrait deux pied daux pour pouvoir
pasé à coté le Crusot et tous bourg depuis hier matin de remonte qui a tout comme nous, si
laux a baissé cette nuit de 4 pouce, cependant il a plus cette nuit etc…

La période 1840 à 1850 est considérée comme l'apogée de la navigation à vapeur, les nombreuses compagnies de navigation se livraient à une concurrence effrénée.
Une dizaine de compagnies se groupèrent pour former la Compagnie Lyonnaise de Navigation qui fusionna avec la Compagnie Havre Paris Lyon en 1893 prenant alors le nom de Compagnie Générale de Navigation Havre Paris Lyon Marseille.
Les sociétaires essayeront d'obtenir la concession de la voie ferrée du Rhône à Marseille mais elle fut attribuée à la Compagnie PLM.
Devant la concurrence du rail, la Compagnie Générale de Navigation cessa son activité en 1905.

J. Peyrachon



Le Bourg St Andéol le 26 octobre 1848

Agenda

FÉVRIER

◆ La Part-Dieu, 800 ans d'histoire

Jusqu' au 14 fév. 2020, Archives départementales et métropolitaines

À travers des documents d'archives, des maquettes et des plans ; découvrez l'évolution du quartier de la Part-Dieu depuis le Moyen Âge.

Qui songe, en circulant dans le quartier de la Part-Dieu, que ce territoire est identifié depuis le Moyen Âge et qu'il a connu déjà une longue histoire ? Le nom des rues rappelle encore la présence de la grande caserne qui a précédé le centre commercial et les immeubles de bureaux, mais aussi la donation de Madame de Servient, née Mazenod. Et l'examen des projets architecturaux et des débats auxquels ont donné lieu la plupart d'entre eux rappelle la difficulté d'adapter un quartier aux enjeux de la société contemporaine.

En présentant documents d'archives, plans, maquettes et films, les Archives départementales et métropolitaines, elles-mêmes désormais implantées au cœur de la Part-Dieu, souhaitent permettre à chacun, et en particulier à ceux qui vivent ou qui travaillent à la Part-Dieu, de mieux connaître ce quartier et sa mémoire, pour le comprendre et pour en préparer l'avenir.

Cette exposition est accompagnée de l'ouvrage : La Part-Dieu, 800 ans d'histoire, sous la direction de Damien Richard. En vente à l'accueil des Archives au prix de 9 €

Exposition réalisée grâce au concours des Archives municipales de Lyon, de l'Institut national de l'audiovisuel et de la Société publique locale Lyon-Part-Dieu.

Archives du département du Rhône et de la métropole de Lyon
34 rue Général Mouton-Duvernet 69003 Lyon
04 72 35 35 00
Accès le lundi de 13h à 17h, du mardi au vendredi de 8h30 à 17h
Le jeudi jusqu'à 18h hors vacances scolaires.

◆ Le Maire et l'Architecte

Archives municipales de Lyon Jusqu'au 21 mars 2020

Tony Garnier (1869-1948) s'illustre par son audace alors qu'il est pensionnaire de la Villa Médicis à Rome : il bâcle son relevé d'architecture

Tony Garnier

antique pour proposer la "Cité industrielle", œuvre conceptuelle majeure. Il revendique une architecture qui restitue « à l'artiste sa tâche de penseur et de créateur à l'usage des besoins modernes ».

Alors que Lyon célèbre les 150 ans de sa naissance, l'exposition des Archives municipales de Lyon propose de relire les réalisations de Tony Garnier au prisme de la Cité industrielle.

Le parcours comprend deux parties reliées entre elles par un espace consacré à l'œuvre artistique de l'architecte.

• La première partie (Lyon-Paris-Rome-Lyon) retrace sa formation technique au collège de la Martinière, puis son apprentissage de l'architecture dans les écoles des Beaux-Arts de Lyon et de Paris et enfin à Rome, où il se révèle avide de modernité.

• La seconde partie, cœur de l'exposition, entend dépasser la tradition qui enferme l'œuvre d'un architecte dans la chronologie. Il est proposé aux visiteurs d'entrer dans l'œuvre et de comparer le projet de « ville neuve », exposé en regard, avec les projets réalisés. La Cité industrielle, matrice de ses projets, tenant compte des besoins des cités industrialisées, est au cœur du propos. Une reconstitution en 3D permettra de visiter une vraie ville avec ses espaces verts, son administration, ses loisirs et habitations... Nul doute que cette visite virtuelle aurait exaucé les rêves de l'architecte.

Le tandem entre Edouard Herriot et Tony Garnier a fait couler beaucoup d'encre, à tort ou à raison. L'exposition propose une approche inédite de cette relation. Les deux hommes étaient convaincus des voies nouvelles que Lyon devait prendre pour répondre aux besoins de son temps, mais les visions respectives ne concordaient pas toujours… L'exposition, accessible, esthétique et immersive, est construite à partir du fonds des Archives municipales de Lyon, complété par d'autres collections, privées et publiques. Plus d'une centaine d'œuvres et documents sont présentés.

Elle s'adresse à tous : amateurs d'architecture, mais aussi amoureux de Lyon.

Exposition proposée dans le cadre des 150 ans de la naissance de Tony Garnier
Entrée libre
Du mardi au samedi de 13h à 18h
Fermeture les jours fériés

• **13 février 2020**
Tony Garnier et André Vermare : témoignages retrouvés d'un bref compagnonnage artistique
Par Gérard Bruyère

• **20 février 2020**
Un simple effet d'école ? Elèves et suiveurs de Tony Garnier
Par Philippe Dufieux

• **12 mars 2020**
Tony Garnier et le projet de désaffectation de l'Hôtel-Dieu avant la Grande Guerre
Par Véronique Belle et Didier Repellin

• **19 mars 2020**
Le stade, la politique sportive et l'olympisme à Lyon
Par Sylvain Bouchet

Archives municipales de Lyon
1 place des Archives
69002 Lyon
04 78 92 32 50 - 04 78 92 32 99

◆ Visite découverte pour les enfants « du papillon au tissu de soie »

Maison des Canuts
Mer. 12 févr. à 14 h + autres dates
Maison des Canuts - Lyon
Une visite découverte pour les enfants autour de la soie avec un atelier de dévidage du cocon.
Dans un premier temps, les enfants découvrent les principales matières textiles naturelles puis découvrent la soie. La visite se construit autour des connaissances et des questions des enfants.
Puis, place à une démonstration de tissage sur un authentique métier à bras Jacquard du 19 ème siècle ! A la fin, les enfants repartiront avec un cadeau.
A travers cette visite, les enfants découvrent le cycle du ver à soie et le tissage à travers le toucher, la vue et l'ouïe (découverte des différentes matières par le toucher, le bruit des métiers à tisser…).
Cette visite ludique et interactive ravira les plus petits comme les plus grands.
Visite pour les enfants accompagnés de leurs parents, à partir de 6 ans.
Réservation obligatoire sur
www.maisondescanuts.fr
Durée de la visite : 50 minutes
Maison des Canuts et traboules
Lun. 10 févr. de 15 h 30 à 18 h + autres dates
Maison des Canuts - Lyon
Les samedis et à d'autres dates suivant la saison, nous vous proposons un parcours découverte de 2h30 sur les pas des Canuts.
15h30-16h30 : visite commentée de la Maison des Canuts avec démonstration de tissage. Durée 50 minutes.
16h45-18h00 : visite commentée des traboules de la Croix-Rousse. Arrivée place des Terreaux. Durée 1h30.
Le billet de la visite commentée donne accès à l'exposition permanente.
Seule la moitié des places est en vente en ligne, l'autre moitié est en vente le jour de la visite, trois quarts d'heure avant le départ, directement à l'accueil de la Maison des Canuts. Si une visite est complète en ligne, il y a encore la possibilité de venir acheter vos places directement à la Maison des Canuts.
Maison des Canuts
10/12 rue d'Ivry 69004 Lyon
04 78 28 62 04

JET DEBARRAS

Partenaire des Petites Soeurs des Pauvres
Lyon Croix-Rousse

DEBARRASSAGE OFFERT SELON VALORISATION DES PRODUITS RECUPERES

Prise de rdv pour un état des lieux de la pièce, maison, appartement ou local à vider.

Estimation du coût de l'enlèvement de vos encombrants sur devis gratuit.

Ramassage de vos objets et de votre mobilier.

Collecte, tri et recyclage de vos objets et de votre mobilier.

CONTACTEZ VALÉRIE : **06 36 10 02 02**
contact@jet-debarras.fr

WWW.JET-DEBARRAS.FR