N°87 - **FÉVRIER 2017** - GRATUIT

la ficelle

L'histoire de Lyon va vous surprendre

LA REMONTÉE DU FLEUVE
LE HALAGE

Ilia Efimovich Repin- Bateliers de la Volga- 1870-1873 Musée de l'Hermitage.

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

Home Fenêtres
® bien chez vous avec nous

Profitez des offres anniversaires !

-15%

RGE CERTIBAT Rénovation énergétique

Découvrez nos produits sur www.homefenetres.com

Isolation

Confort

Domotique

Venez nous rendre visite dans l'un de nos 3 showrooms

Villeurbanne
15 Place des Maisons Neuves
69100 Villeurbanne

Caluire
83 rue Jean Moulin
69300 Caluire et Cuire

Craponne
131 Avenue Pierre Dumond
69290 Craponne

Bon de commande

-15% de réduction sur présentation de ce coupon (FIC26)

- ☐ Fenêtres
- ☐ Volets
- ☐ Porte blindée
- ☐ Porte d'entrée
- ☐ Stores extérieurs
- ☐ Porte de garage
- ☐ Porte de placard
- ☐ Dressing
- ☐ Véranda
- ☐ Pergola
- ☐ Isolation des combles
- ☐ Portail

Home Fenêtres
® bien chez vous avec nous

Nom : ..... **Prénom :** .....

Adresse : .....

..... **Code postal :** .....

Tél : ..... **Port. :** .....

N°87 - Février 2017

la ficelle
L'histoire de Lyon va vous surprendre

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

Rédaction :
Julie Bordet-Richard
(09 53 16 34 19)
Josette Bordet
(04 78 28 16 58)

Publicité
Véronique Segard
Secteur Lyon
(06 51 30 00 71)
publicite@laficelle.com

Françoise Peltier
Secteur Caluire
pub@laficelle.com

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
Gérant : A. 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.

Les lieux où trouver La ficelle

Édito

Depuis l'antiquité, le transport fluvial, plus sûr et moins cher que le transport terrestre, se pratique couramment et le halage est la seule technique de transport de marchandises à contre-courant jusqu'au milieu du XIXe siècle. Mais ce sont les hommes, bien avant les chevaux, qui tirent les embarcations pour remonter les fleuves. Ce sont eux qui tractent les convois à la force de leur corps. Découvrez l'histoire du halage…

Bonne lecture !

Julie Bordet-Richard

Sommaire

La Ficelle démêle
La remontée du fleuve : le halage

La Ficelle démêle
Les joutes à Lyon

En images
Lyon d'autrefois

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

Le journal ne vit que par ses annonceurs, en les privilégiant lors de vos achats, vous aiderez La ficelle.

Retrouvez *La ficelle* en téléchargement sur www.laficelle.com

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

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

LYON 1 MARTINIERE
CENTRE VILLE BEL IMM BOURGEOIS ASCENSEUR T5 COSSU EST/OUEST/SUD 134M2 PARQUET MOULURES CHEMINEES SALON D'ANGLE SALLE A MANGER GDE CUISINE GD BAINS NBX RGTS CHAUFF INDIVIDUEL GAZ CAVE GRENIER CE=C114 CHGS 1316/AN 10 LOTS
572 000 € fai 4% acq

LYON 4 PIED CROIX-ROUSSE
QUAI GILLET VUE SAONE 74M2 BEAU SEJOUR BALCON OUEST PROFITABLE CUISINE SEMI-OUVERTE EQUIPEE COIN NUIT DRESSING BUANDERIE 2 CHAMBRES CHAUFF SEMI-INDIVIDUEL CE=D151 CHGS 2620/AN 133 LOTS PARKING PRIVATIF
250 000 € fai 4,5% acq

LA REMONTÉE DU FLEUVE
LE HALAGE

"Ils tractaient tête baissée, le regard vide, les épaules labourées par la bande de tissu de la bricole. Ils halaient, les dents serrées sur leur fatigue, gesticulant sans cesse pour tenter de chasser les mouches nombreuses qui voltigeaient sur le chemin de halage..." Arilde Bacon (batelier romancier)

Depuis l'antiquité, le transport fluvial, plus sûr et moins cher que le transport terrestre, se pratique couramment et le halage est la seule technique de transport de marchandises à contre-courant jusqu'au milieu du XIXe siècle. Mais ce sont les hommes, bien avant les chevaux, qui tirent les embarcations pour remonter les fleuves. Ce sont eux qui tractent les convois à la force de leur corps. « Il faut avoir à l'esprit que le halage à col d'homme fut utilisé pendant des siècles et qu'il représente le mode de propulsion le plus longtemps employé en navigation fluviale »[1]

Munis d'une sangle qui entoure leur poitrine, ils tirent pendant des kilomètres les énormes charges. Pendant longtemps ils sont préférés aux animaux pour leur rentabilité. La main-d'œuvre est nombreuse, peu exigeante et mobile.

A l'époque romaine, d'importantes compagnies de navigation sur le Rhône, les Nautes, assurent la remonte du sel, des huiles, vins, dattes, céramiques, marbres venant des pays méditerranéens. Au départ d'Arles jusqu'à Lyon, les bateaux à fond plat sont tirés depuis la rive par des centaines d'hommes et la remontée peut prendre plus d'un mois. On note des convois tirés par 150, 250, jusqu'à 400 hommes[2]. Le nombre de haleurs dépend du convoi à tracter. Au XVIe siècle, plusieurs milliers d'hommes, travailleurs occasionnels ou bateliers de métier, sont employés chaque année sur le Rhône, dont 500 sur l'Isère à la remonte du sel. Des marchands de travail recrutent pour des patrons bateliers.

Le travail est difficile : lourde charge à tirer par tous les temps, sous la pluie, dans le froid, sur des chemins boueux ou gelés. Le tracé du halage n'est pas fixe. Balayés régulièrement par les crues répétées, les abords ne sont pas toujours en état de passage et doivent être aménagés au fur et à mesure de l'avancée du convoi. « *[Les hommes de peine] coupaient les arbres, défrichaient, jetaient des ponceaux sur les ravines pour faire passer les cordées [..] Les conditions naturelles se révélaient écrasantes[..] Les rapides et les passes dangereuses nombreuses. Un armement complexe des convois était nécessaire : brassières et hâvres ainsi qu'une parfaite connaissance des eaux pour les mariniers et une technique de halage très élaborée, ainsi que des moyens de traction d'une grande ampleur. Les embarcations étaient probablement aidées par une voile pour alléger la tâche des hommes. Cependant l'irrégularité du vent, les orages, les pluies, ainsi que la sinuosité du chenal ne permettaient pas l'utilisation de la voile et obligeaient les hommes à tirer.* »[3].

"Dès la prime aube, vont partir de Lyon les voiturins qui règnent sur le Rhône"
Frédéric Mistral

Les bateaux doivent être pourvus de mâts de halage « fortement haubanés »[3] mais pouvant se coucher pour le passage des ponts, de bittes d'attache, d'un « gouvernail susceptible de redresser la force oblique du tirage »[3], de cordages reliant le bateau à la terre et de harnais pour les hommes (bricoles). Le câble de halage, fixé en hauteur sur le mât, permet la traction du bateau. Sa longueur empêche les hommes (et plus tard les chevaux) de tomber à l'eau, en diminuant la forte traction oblique.

Le Rhône est une voie de circulation très utilisée pour le transport des denrées, mais le fleuve est rapide avec des zones dangereuses

Halage d'un bateau sur la Durance à l'époque gallo-romaine.
Bas relief exposé au musée Calvet d'Avignon.

Ilia Efimovich Repin
Bateliers de la Volga
1870- 1873
Musée de l'Hermitage.

Dans les deux tableaux, la pénible avancée des hommes et des chevaux haleurs et la force spectaculaire qu'ils déploient pour tracter les bateaux interpellent. Nous entrons dans les images. L'énergie déployée laisse imaginer les coups de fouet et les souffles des hommes et des bêtes qui tirent. Les scènes se passent au XIXe siècle. Les images sont fortes. Qu'en était-il de la réalité ?

et difficiles de circulation qui augmentent la pénibilité. Pentes, affleurements de rocher, bancs de sable, goulets et remous obligent les équipages à passer d'une rive à l'autre (une vingtaine répertoriées entre Arles et Lyon).

Le halage permet le transport de lourdes charges. Certains chantiers dont celui de la construction du Pont du Rhône nécessitent de nombreux allers-retours des convois. Venus des carrières de Couzon et Curis au Mont d'Or, chargés de pierres, ils descendent la Saône jusqu'au confluent, remontent le Rhône jusqu'au pont et retournent à vide jusqu'aux carrières.

Le salaire des haleurs varie suivant les charges et le trajet. Plusieurs pièces d'argent ou quelques deniers. L'embauche d'une dizaine d'hommes peut se faire sur les ports pour des petits convois d'un jour ou deux entre Givors

Alexandre Dubuisson - *La remontée du Rhône 1843* - Musée des Beaux-Arts de Lyon

et Lyon, ou pour des renforts ponctuels. Groupes instables d'hommes de tous horizons, professionnels de la rivière ou non, venus pour gagner leur pain du jour. Pour les convois réguliers, le sel en particulier, l'embauche ne se fait pas au hasard des étapes. Des centaines de travailleurs sont recrutés en amont, pour des remontes de un ou deux mois. Le salaire du tireur n'est pas fixé à l'avance, à la différence du revendeur de travail qui reçoit des arrhes pour nourrir les hommes pendant les longs convois, et reste très inférieur à ceux des nombreux intermédiaires tous plus ou moins maquignons. Seuls quelques rares professionnels du halage, « aptes à tirer » durant une vingtaine d'années dans la même entreprise, peuvent espérer gagner maison et terre.
Vers la fin du XVe siècle, bien que le travail au col soit reconnu rentable, celui-ci est remplacé par le tirage animal. Les causes du changement ne sont pas certaines. Une démographie en baisse (famine, épidémies) ? des convois de plus en plus lourds et nombreux ? Des possibilités de travail moins fatigant et mieux payé dans d'autres secteurs ? Les raisons restent floues.

"Les haleurs, les humbles du travail fluvial" [3]

Les hommes à tirer de plus en plus difficiles à recruter, obligent la batellerie à choisir les équipages, qui bien que plus onéreux, présentent des avantages de disponibilité et de fiabilité. Tous les grands marchands adoptent le nouveau mode de transport animal. Les attelages remplacent de plus en plus les hommes, mais il est encore fréquent de voir des hommes attelés aider les chevaux dans les passages difficiles.
Moins mobiles que les hommes, les animaux font l'objet d'aménagements spéciaux : bateaux avec écuries, foin, avoine et fourrage, pour la nuit et les voyages retour. Des solides ponts en bois, bien amarrés pour l'embarquement et débarquement des animaux, un pont revêtu de planches non glissantes et des barrières pour empêcher les chutes. Les bateliers prennent soin de leurs équipages, sources de revenus. « *[Afin d'éviter] les risques de noyade des chevaux, au cas où la corde, parfois longue de près de 80m, s'accroche dans un arbre ou un obstacle, les mariniers prévoyaient toujours un couteau fixé aux colliers de cuir, permettant de couper rapidement le cordage* »[4]
Le harnachement permet de tirer parti au maximum de la force musculaire de la bête de somme. Le collier rigide, relié à la charge par des courroies, repose sur le poitrail et les épaules, Bien que le collier d'épaules soit adapté à la morphologie de l'animal, les blessures sont fréquentes. « *Sueur et frottements usaient la peau qui partait en lambeau…Aussi*

Frédéric Mistral

(écrivain et lexicographe français de langue d'oc Provençale-1830/1914 Né et mort à Maillane/Bouches-du-Rhône)

CHANT I, PATRON APIAN

texte écrit en langue d'oc et traduit en français par l'auteur

Dès la prime aube, vont partir de Lyon
les voiturins qui règnent sur le Rhône.
C'est une race d'hommes robustement musclée,
gaillarde et brave, les Condrillots. Toujours
debout sur les radeaux et les sapines,
le hâle du soleil et le reflet de l'eau
leur dorent le visage comme un bronze.
Mais en ce temps, vous dis-je, plus encore
on y voyait des colosses à barbe épaisse,
grands, corpulents, membrus, tels que des chênes,
remuant une poutre comme on fait d'un fétu,
de la poupe à la proue criant, jurant sans cesse
et largement, pour se donner courage,
au pot énorme humant le rouge piot,
tirant à beaux lopins la chair de la marmite.
C'était le long du fleuve une haute clameur
que du nord au midi on entendait sans trêve:
« Proue en aval, ho! royaume! empire !
Amont la proue! sus! fais tirer la maille !
Leur nid était Condrieu, où se meuvent
les premiers souffles de notre Vent-Terrail.
Saint Nicolas, patron de la marine,
a dans Condrieu son autel, sa chapelle.
En chape d'or et en mitre fourchue
le bienheureux, ayant près de lui la cuve
d'où l'on voit émerger les têtes des trois mousses
réchappés sains et saufs de l'horrible saumure,
étend sa main sur tout ce qui navigue.
Là, tous les ans, on célèbre sa fête;
et les marins, sur les épaules, dignes,
en procession y portent une barque;
et lorsque au Rhône un noyé se débat ;
« Au grand saint Nicolas, tout le monde lui crie,
recommande-toi bien; mais nage ferme ».
De Vernaison, de Givors, que parle-t-on ?
Épandant son renom sur tout le cours du fleuve,
Condrieu en ce temps était la mère
des grands patrons du Rhône. Les belitres
des ports de Vienne ou de la Mulatière
et les Canuts falots de la Croix-Rousse
avaient beau leur crier « culs de peau ! Eux,
bien que portant la culotte de cuir,
faisaient aller leurs dames et leurs filles
cossues et braves autant comme bourgeoises.
Maîtresses femmes ! les belles Condrillotes,
aussitôt que bourgeonne la feuille des mûriers
dans la bonne chaleur de leur poitrine forte
mettaient la graine des vers à soie couver ;
puis en dentelle fine et piqûre fleurie,
par passe-temps, elles brodaient le tulle ;
elles savaient aussi piquer à petits points
la peau des gants et, vaillantes nourrices,
faisaient un gars superbe chaque année
[…] Car Maître Apian, lui, avait l'équipage
le plus fameux de toute la rivière.
Calfatées de flocons d'étoupe
que retenaient les têtes des crampons,
et de poix noire goudronnées en dehors,
il possédait, pontées ou non pontées,
sept bonnes barques construites en bois brut
le Caburle d'abord, avec sa cabine
qui s'élevait en poupe, sous laquelle
chacun la nuit dormait dans son hamac ;
avec sa proue taillante, enorgueillie
par l'éperon de son étrave forte ;
puis la penelle ou barque civadière,
qui portait la pâture des chevaux;
puis à la suite le bateau de carate
bâti comme les autres en varangues de rouvre;
puis une sisselande toute plate, convexe sur l'avant, carrée sur l'arrière;
deux grandes savoyardes à transporter
les houilles de Givors et une sapine
pour charger les châtaignes vivaraises.
Sans compter deux coursiers ou chaloupes,
amarrés sur les flancs de la flottille,
pour embarquer les gros chevaux haleurs
qui, sur la berge, au retour de Provence,
gaillardement remontaient le convoi.
Patron Apian avait pour la remonte
quatre-vingts beaux chevaux à queue rognée
qui n'avaient pas leurs pareils sur le Rhône
et qui, en remorquant la maille et la voiture,
aux coups de fouet du baile du halage
et aux jurons des charretiers brutaux,
faisaient trembler le bord du fleuve….

Texte intégral sur le site de la BNF (Gallica)

le collier d'épaules était-il soigneusement lavé à grande eau tous les soirs pour éliminer les concrétions de sueur du jour, le rembourrage était périodiquement tapé au manche de fouet pour l'assouplir »[3]. Le soin des chevaux représente un travail quotidien. Penser, bouchonner, frotter les croupes, donner à boire et à manger, refaire la litière..

Pour haler les grands convois, les équipages comptent entre 30 et 90 chevaux et une cinquantaine d'hommes. Conducteur de convoi, patron, sondeur (la hauteur de l'eau n'est pas toujours la même), cuisinier, mariniers, conducteurs de chevaux, charpentiers se répartissent les tâches.

Ces convois comportent bateaux porteurs, bateaux de manœuvres, bateau coursier porteur de matériel, bateau éclaireur, bateau de ravitaillement.. Au total une quinzaine d'embarcations qui s'échelonnent sur plusieurs kilomètres. « A la remonte, le convoi s'étire longuement, les ordres hurlés repris de barque en barque annonçant de loin son passage »[3].

Pour haler les grands convois, les équipages comptent entre 30 et 90 chevaux et une cinquantaine d'hommes.

Les obstacles des gravières, des piles de ponts, obligent l'équipage à passer d'une rive à l'autre. Les animaux traversent sur des barques. Ces manœuvres sont difficiles et nombreuses entre Avignon et Lyon.

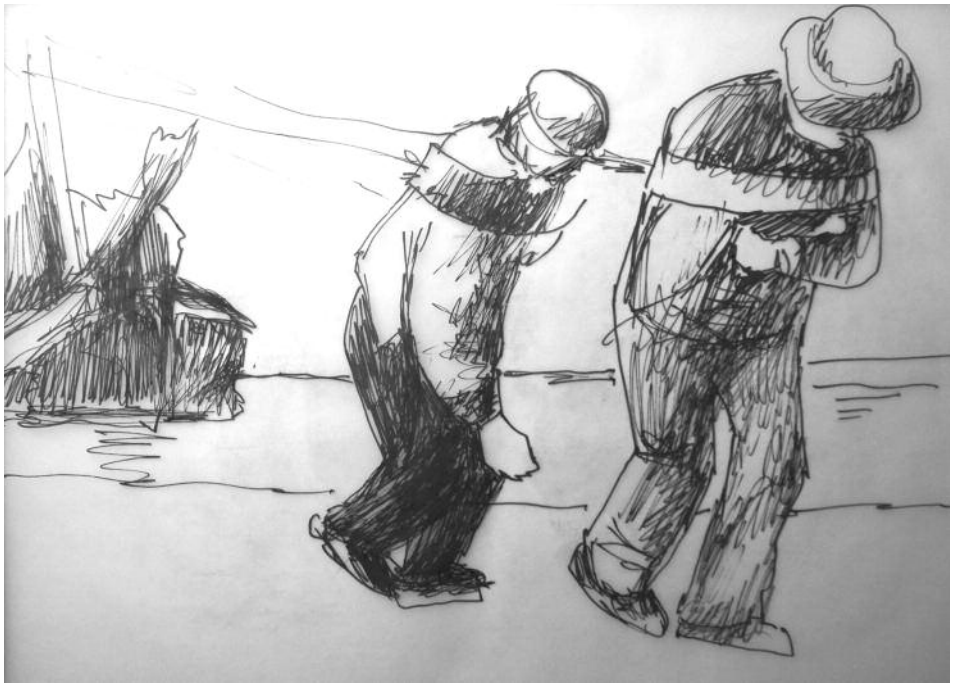
La traversée des villes nécessite des techniques particulières, celle de Lyon est intéressante. Après avoir stoppé les convois au confluent d'Ainay, ce sont des mariniers spécialistes, Les Modères, qui conduisent les bateaux sur la Saône. Deux compagnies, de Saint-Georges et d'Ainay, se partagent le travail jusqu'au XIXe siècle. Le nombre d'hommes par bateau peut varier, de six pour un petit bateau jusqu'à trente en fonction de l'importance du chargement et du niveau des eaux. A cet endroit, les bords de la rivière ne comportent pas de quais. Les maisons les pieds dans l'eau empêchent toute forme de halage et contraignent les mariniers à employer un système de treuil, actionné par la force humaine. Un anneau fixé sur le pont en amont du bateau, sert de point d'ancrage pour la traction. Un gros cordage relie l'arrière du bateau à l'anneau et aux hommes qui vont tirer. Un système de cordes, de nœuds coulants et d'échelles fixées aux bords du bateau permettent aux « tireurs » d'avancer en prenant appui sur les échelons. Sanglés, penchés en avant, ils tirent en direction de l'aval pour tracter le convoi vers l'amont. En arrivant au bout de l'échelle chacun rejoint rapidement l'avant du bateau et recommence l'opération. Le convoi avance de points d'attache en points d'attache. Il faut une journée pour remonter les convois entre Ainay et Serin.

Jusqu'en 1950, sur les canaux, le halage humain continue de faire ses adeptes. Par souci d'économie, hommes, femmes et enfants tirent encore la péniche familiale.

Une technique bien rôdée avec des hommes bien entrainés mais qui ne mettent cependant pas les convois à l'abri des naufrages. Les bords étroits et les crues génèrent rapides et remous aux abords des ponts, dont celui du Change, célèbre par « la mort qui trompe » où tourbillons et rochers rendent le passage dangereux. On note des bateaux détruits et des chargements engloutis. Organisés en coopératives ouvrières, les Modères semblent bénéficier d'un salaire égal, toutes spécialités confondues, d'une garantie de travail et d'un système de retraite. D'origine ancienne, les Modères sont déjà cités au Ve siècle par Sidoine Appollinaire (poète latin évèque de Clermont Ferrand)) qui mentionne leurs éclats de voix et leur « *chant rythmé le long du fleuve* ». Abusant quelquefois de leur situation de monopole, ils restent cependant populaires par leur fonction active au sein de la Société Lyonnaise de Sauvetage. Au XIXe siècle, les Modères installent à la Mort qui Trompe « *un cabestan à bras d'hommes* »[3], actionné ensuite par les chevaux puis remplacé par la machine à vapeur. Petit à petit, les Modères disparaissent, les compagnies de navigation possédant chacune leur propre remorqueur pour passer la Saône.

Au XVIIIe siècle, les coches d'eau, diligences fluviales pour voyageurs peu pressés, ont leurs heures de gloire. Sur la Saône, une compagnie régulière transporte les voyageurs de Lyon à Chalon : une cinquantaine de passagers sur un bateau tiré par des attelages de quatre à six chevaux. Le voyage s'effectue en deux jours, à la descente comme à la remonte, les chevaux étant constamment maintenus au trot, parfois au galop. Les récits des voyageurs mentionnent un certain inconfort.

Au XIXe siècle, le halage animal sera détrôné par la machine à vapeur, supprimant de ce fait la dangerosité des cordages entravant la circulation sur les quais des villes. (des écrits



mentionnent le halage animal encore présent Cependant sur les canaux, le halage animal continue son activité, malgré quelques tentatives de halage mécanique au début du XXe siècle : engins de traction divers aux nombreux inconvénients. Vitesse, encombrement dégradation des chemins due aux roues métalliques et chenilles (tentative de récupération des chars de la guerre de 14/18). « *C'est finalement la traction sur rail ou sur pneus qui allait assurer la relève* » [4].

Jusqu'en 1950, sur les canaux, le halage humain continue de faire ses adeptes. Par souci d'économie, hommes, femmes et enfants tirent encore la péniche familiale.

Aujourd'hui le halage n'est qu'un souvenir. Les chemins sont devenus des pistes cyclables et lieux de promenade.

Quelques communes françaises, dans une démarche de protection de l'environnement remettent au goût du jour la traction animale pour des tâches agricoles : labour, fauchage…et tourisme. Le retour « à l'ancienne » a les faveurs du moment.

Sources

1. Guichet du savoir
2. Rossiaud -r. Les haleurs du Rhône au XVe siècle (renseignements trouvés dans les comptes de chantier et carnets de recettes de péages du XVe)
3. René Descombes – Des métiers et des hommes
4. Site internet « Traits en Savoie »

DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR TRAITER LES ACOUPHÈNES

L'équipe lyonnaise d'Audition Conseil s'est spécialisée depuis plus d'une dizaine d'années dans la prise en charge des acouphènes. Stéphane GALLEGO, professeur à l'Université, et Tiphaine BIGEARD, audioprothésiste, nous expliquent les spécificités de ce traitement.

Pouvez-vous nous expliquer ce que sont les acouphènes ?

Selon les sujets, les acouphènes peuvent prendre la forme de bourdonnements ou de sifflements. Ils peuvent se manifester ponctuellement ou au contraire s'inscrire dans la durée. Dans la majorité des cas, les symptômes acouphéniques sont liés à un trouble auditif.

Existe-t-il un lien entre une baisse de l'audition et les acouphènes ?

Tout à fait, c'est pour cette raison que le premier réflexe dans le traitement de l'acouphène est de rechercher une perte auditive aussi légère soit-elle. Dans 93% des cas, l'acouphène est un effet secondaire de la surdité qui s'est autonomisé. À force d'écouter l'acouphène, le cerveau l'a mémorisé, on appelle cela l'impregnation. Le cerveau entend un signal «fantôme» qui dans la réalité n'existe pas, créant ainsi le bruit acouphénique.

Est-il possible aujourd'hui de traiter les acouphènes ?

Oui, pour cela nous avons développé une méthodologie exclusive. Elle dérive des travaux publiés par le Docteur Arnaud Norena chercheur au CNRS. L'acouphène est généralement associé à une perte auditive, cette baisse n'est pas obligatoirement perçue par le patient et n'affecte pas forcément la compréhension de la parole. Cette anomalie crée un déséquilibre de perception soit entre l'oreille gauche et l'oreille droite, soit entre deux fréquences proches. Rééquilibrer les entrées par une amplification bien calibrée en fréquence et en intensité indique au cerveau qu'il n'y a plus de surdité. Cette méthode de réglage que nous avons publiée récemment dans une journal scientifique international « Hearing Research » avec le Dr Arnaud Norena est très efficace. Généralement l'acouphène s'estompe ou disparaît au bout de 4 semaines avec l'appareillage. Sur les 200 patients traités récemment, le taux de réussite est de plus de 79%.

Jusqu'au 28 février 2017

BILAN GRATUIT

de vos acouphènes

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 1
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

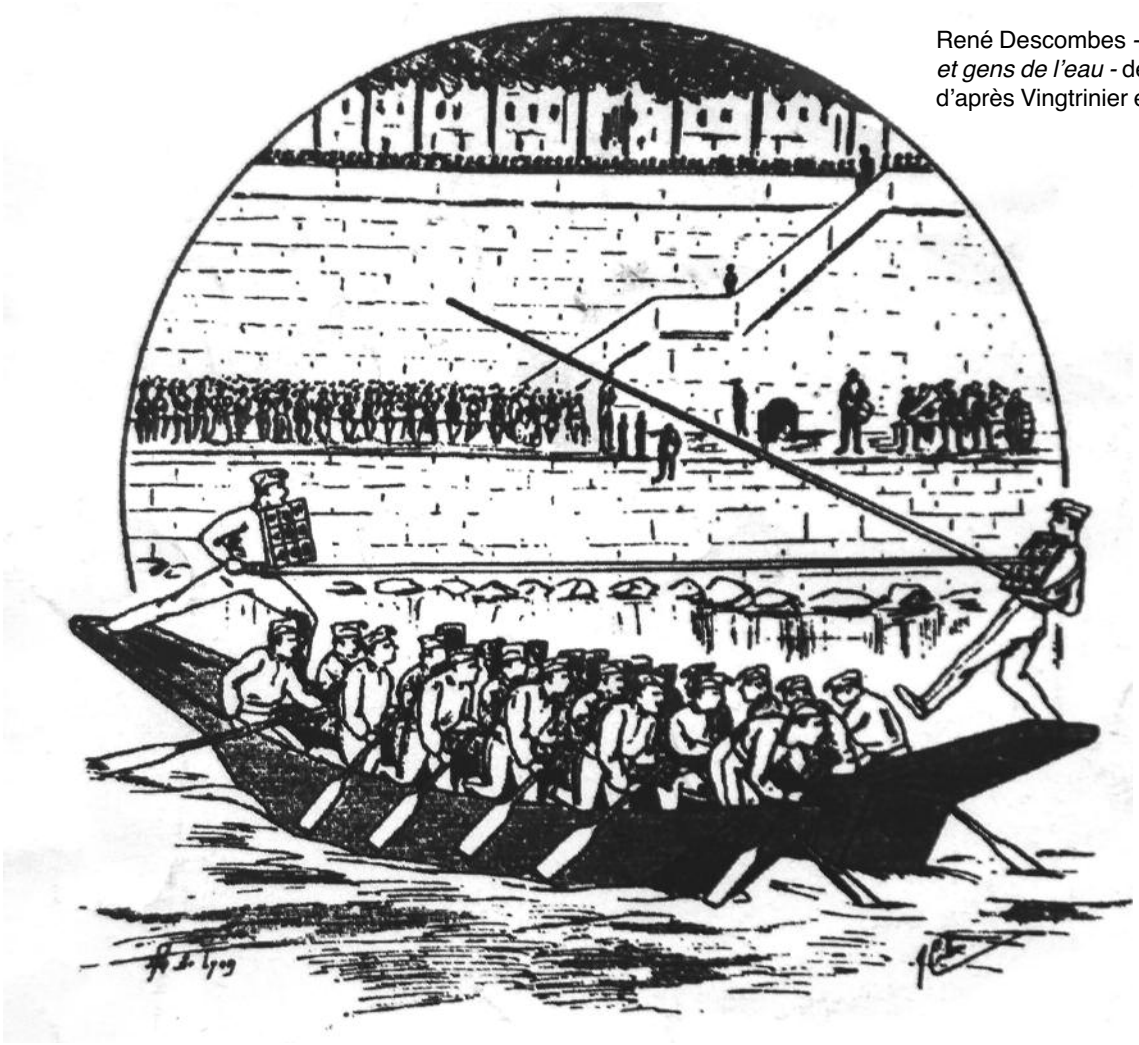
AUDITION CONSEIL

LYON 3e LACASSAGNE 04 72 12 01 08
LYON 6e FOCH 04 78 93 98 61
LYON 6e LAFAYETTE 04 78 42 95 28
LYON 7e GAMBETTA 04 37 28 08 05
LYON 9e GARE DE VAISE 04 78 15 95 81
VILLEURBANNE CHARPENNES 04 37 48 08 01
VILLEURBANNE GRATTE-CIEL 04 37 43 04 54
BESSENAY 04 78 43 55 56
CRAPONNE 04 72 66 16 73
LENTILLY 09 81 95 70 58
PIERRE-BÉNITE 04 78 51 10 13
RILLIEUX-LA-PAPE 04 78 06 55 48
ST-DIDIER AU-MONT-D'OR 04 72 18 95 37
VILLEFRANCHE SUR-SAÔNE 04 74 06 28 24
BOURGOIN-JALLIEU 04 74 43 01 30

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

LES JOUTES À LYON

Les joutes, une histoire de tournois nautiques qui remonte à l'antiquité.



René Descombes - *Chevaux et gens de l'eau* - dessin d'après Vingtrinier et Coulon

Quelles soient joutes d'apparat ou joutes populaires, elles sont pratiquées depuis plusieurs siècles à Lyon. Probablement répandues à l'époque gallo-romaine, on les mentionne cependant pour la première fois au XIIe siècle lors de la commémoration du millénaire des martyrs chrétiens. Les écrits se multiplient à partir du XVIe siècle faisant état de nombreux tournois nautiques sur la Saône en l'honneur des souverains en visite à Lyon. *"Les pêcheurs de St Vincent (Lyon) tirèrent l'oye et joustèrent, sur la Saône a St-Jean pour distraire la reine Anne de Bretagne et ses gens"**. L'histoire mentionne des joutes à Lyon en 1548, lors de l'Entrée Royale de Catherine de Médicis et Henri II, puis les évoque comme pratique festive des bateliers des ports de St Georges et St Vincent au XVIIe. Des témoignages les citent au XIXe siècle, particulièrement à l'occasion des fêtes votives « les vogues », et c'est à cette époque qu'elles vont prendre une dimension sportive. De nombreuses sociétés de joutes voient le jour le long de la Saône, *« à Vaise dans la gare d'eau ou sur la rive gauche au Port de Serin, à St-Georges et la Quarantaine au Port du Sablet »** . Toutes se rassemblent sous le nom d'Union fédérale des Sociétés françaises de natation et de sauvetage. Cette dernière organise en juin 1901 le premier championnat de France sur le lac du parc de la Tête d'Or à Lyon. Mais pourtant, les joutes nautiques ne seront reconnues officiellement comme sport qu'en juin1960.

La compagnie des jouteurs lyonnais au XIXe siècle

Les joutes nautiques sont pratiquées par des membres de travailleurs du fleuve. Au-delà de leur objectif de défense de leurs intérêts, les bateliers, groupés en corporation, se déclarent Société de sauvetage des riverains et Société sportive de joutes.

En 1807, au sein de la Société des jouteurs, des bateliers officialisent leur existence sous le nom de Société des Trente-Trois. Elle compte un effectif de trente-trois membres, dont beaucoup de Modères (haleurs de la traversée de Lyon) et pratiquent les joutes lors des fêtes locales, perpétuant les gestes transmis de générations en générations.

Comme dans un tournoi de chevalerie, les deux adversaires se font face. A chaque extrémité du plan d'eau, se tient une barque spécialement conçue pour supporter douze rameurs, deux pilotes, un lieutenant et le jouteur. Celui-ci debout sur un plateau incliné situé à l'arrière de la barque, est équipé d'une lance en bois de plusieurs mètres et d'un plastron rigide. Les Trente-trois forment deux

équipes de joutes, l'une rouge, l'autre bleue. Au signal, les rameurs saluent debout, les rames relevées à la verticale, puis font avancer la barque en direction de l'autre. A la vitesse requise, les rameurs se baissent laissant les deux jouteurs s'affronter. Par la gauche des embarcations (méthode lyonnaise), les jouteurs pointent leur lance en direction du plastron de l'adversaire pour le désarçonner. Le vainqueur a réussi à conserver son équilibre et faire tomber son adversaire. Puis les jouteurs prennent la place de deux rameurs qui s'arment de la lance et deviennent eux-mêmes jouteurs. Sont proclamés champions ceux qui ont pu faire tomber l'adversaire deux fois de suite. Les joutes sont accompagnées de divertissements divers nautiques ou pas. Les Trente-Trois se feront enterrer ensemble, au fur et à mesure des décès, au cimetière de Loyasse.

Aujourd'hui les joutes nautiques sont toujours pratiquées à Lyon. Des rencontres entre communes voisines ont lieu régulièrement, Givors, étant l'une des plus dynamiques, qui malgré le déclin des joutes lyonnaises pendant quelques décennies, a continué l'activité et remporté les championnats de France en 2010. Les joutes, qu'elles soient languedociennes, givordines ou strasbourgeoises, se déroulent toutes suivant le même principe de tournoi nautique mais diffèrent dans les détails. Dans la méthode lyonnaise, les bateaux se croisent par la gauche.

Comme dans un tournoi de chevalerie, les deux adversaires se font face. A chaque extrémité du plan d'eau, se tient une barque spécialement conçue pour supporter douze rameurs, deux pilotes, un lieutenant et le jouteur.

Les barques à fond plat propulsée par des rameurs (ou à moteur) ne dépassent pas 7m et sont lestées pour éviter la repousse. Le jouteur de chaque barque est placé sur une plateforme d'environ 1 mètres sur 2, recouverte de caoutchouc. Pour gagner la passe, il doit faire tomber l'adversaire en plantant le fer de sa lance au centre de son bouclier, les deux pieds devant rester en contact avec la plate-forme durant toute la poussée.

Sport de haut niveau il demande des mois de préparation pour obtenir souplesse, musculature et endurance nécessaires à la discipline. L'entraînement est long pour un effort de quelques minutes. La position du jouteur est proche du grand écart : jambe gauche en avant légèrement pliée, ou tendue comme la jambe arrière, et pied droit calé. La lance, de plus de 4m, est tenue à deux mains, la droite la maintenant sur la cuisse droite tandis que la gauche la soutient tout en tenant le bouclier-cible.

Aujourd'hui, les joutes nautiques se pratiquent toujours dans la région lyonnaise, les clubs proposant initiation au sport et compétitions masculines et féminines. Des épreuves diverses, finales de la coupe de France, pardon des mariniers et démonstrations, se déroulent à différents endroits dont celui de la darse du quartier Confluence.

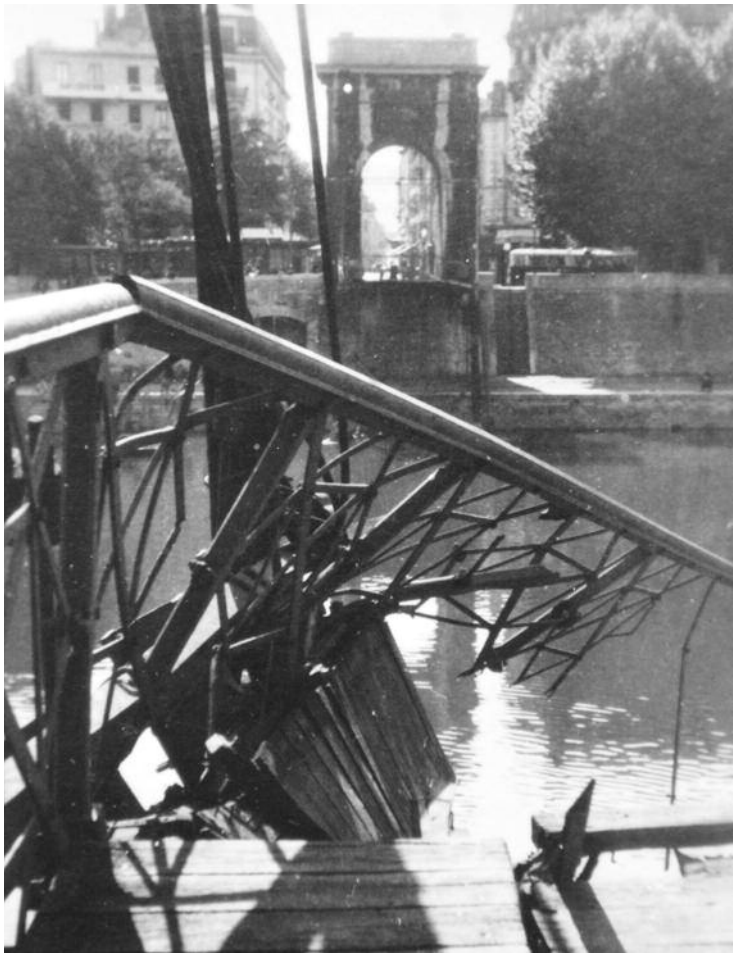
Sources
**André Vincent, directeur adjoint et référent scientifique de la Maison du fleuve Rhône..*
René Descombes – Les joutes nautiques

Cour entre deux rangées d'immeubles de la Grande-Rue de la Croix-Rousse. Escalier en bois, banc et végétation apportent une note campagnarde.

Josette Aschenbroich-Bordet

1944

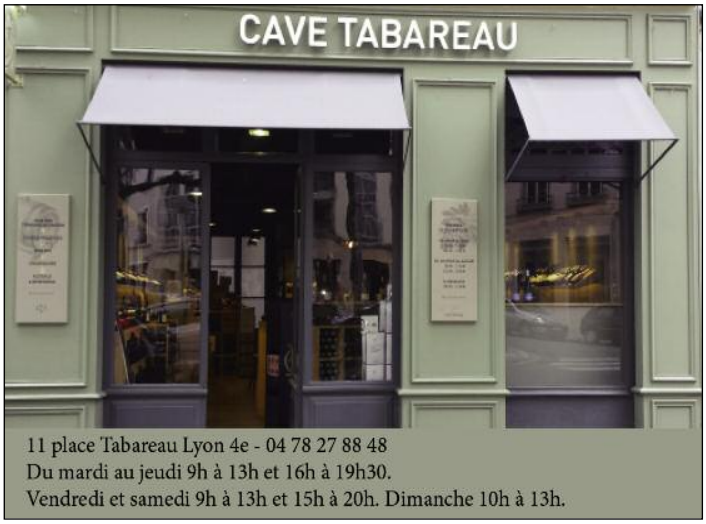
PASSERELLE DU COLLÈGE



Destruction des ponts de Lyon par l'armée allemande : passerelle du Collège. Seule la partie supérieure des piles fut endommagée et reconstruite. La passerelle fut réouverte en 1945.

Photo aimablement mise à notre disposition par madame S.Goujon

Pour les besoins de notre rubrique "Lyon autrefois", La ficelle recherche tout document photographique relatif à Lyon : objets, photographies, affiches… Merci de nous contacter : **redaction@laficelle.com**
Nous remercions les lecteurs pour leurs envois.



Agenda

FÉVRIER

◆ **Visite-atelier de l'exposition Henri Matisse, le laboratoire intérieur**
Du 20 fev. au 2 mars, Musée des Beaux-Arts
Une visite-atelier de l'exposition pour les 8 - 10 ans.
Quand les lignes et motifs dansent. Dans l'atelier et devant les œuvres, expérimenter et découvrir comment Matisse joue avec les formes et les couleurs, les contours et les décors.
En partenariat avec l'URDLA - Centre international estampe et livre
Vacances d'hiver : lundi 20 et 27 février, mercredis 22 février et 1 mars, jeudis 23 février et 2 mars à 10h15.

Jeune public : Atelier pour tous
Le 12 février, au MBA
En partenariat avec l'École Émile Cohl et l'École nationale supérieure des beaux-arts de Lyon.
Deux dimanches pendant l'exposition, venez gratuitement conclure votre visite de l'exposition par un atelier de pratique libre, accompagné par les étudiants de l'École Émile Cohl et/ou de l'École Nationale Supérieure des Beaux- Arts de Lyon.
Tous Publics
Musée des Beaux-Arts de Lyon
20 place des Terreaux Palais Saint-Pierre - 69001 Lyon

◆ **Bourse aux livres de l'école Jean de La Fontaine**
Samedi 11 Février 2017, de 10h à 16h30
Organisée par "La Cour des Gones", une association de parents bénévoles!
Grande bourse aux livres organisée par "La Cour des Gones", une association de parents bénévoles du groupe scolaire Jean de La Fontaine, dont le but est d'organiser des événements festifs et de soutenir financièrement les projets des enseignants (intervenant, classes vertes…)
Tout au long de la journée, Venez dénicher des trésors de livres, écouter des histoires … Et participer à 2 temps forts :
- Le matin un atelier créatif autour du livre pour enfants, petits et grands.
- L'après-midi, à 15h00, c'est autour de contes que vous pourrez voyager… avec la compagnie Toutatrac.
Sur place, vous trouverez également un stand de gourmandises pour le goûter.
Samedi 11 Février 2017, de 10h à 16h30, une bourse aux livres Pour les enfants de 2 à 12 ans à l'école maternelle Jean de la Fontaine, 2 place Picard, Lyon 4.

◆ **Fanny**
Les 18 et 19 février, à l'Agend'Arts
Au fil de sa plume, ou au hasard de textes empruntés, entre slam, chant et théâtre, Fanny raconte. Fanny nous parle, au gré de son humeur, des hommes, des femmes, d'amour, de joie, de larmes, de vie, tout simplement. Et elle tisse ainsi des histoires entre tendresse et réalité.
Du 18/02/17 au 19/02/17 - Sam 18 à 20h, dim 19 février à 18h
L'Agend'Arts
4 rue Belfort - 69004 Lyon

◆ **Les dits du petit (I)**
Du 14 au 25 février
Spectacle jeune public – Théâtre d'objets et de doigts
35 minutes – de 18 mois à 5 ans
Sur les traces – de doigts – du Petit, partons pour un voyage entre rêve et vie quotidienne. Deux aventures, deux « dits du Petit », composent ce spectacle à épisodes, articulé autour d'un personnage coquin, malin, naïf, gourmand, bavard… Toujours « trop » ou « pas assez », mais parfois, aussi, juste au bon endroit : petit doigt de ma main.
Du mardi au vendredi à 10h et 15h - Samedi et dimanche à 11h et 17h - Relâche le lundi
Tarif unique à 8€
Théâtre des Clochards Célestes
51 rue des Tables Claudiennes – 69001
Billetterie : 04 78 28 34 43
billetterie@clochardscelestes.com

◆ **Tony Kazima Trio Jazz Vocal, Soul, Swing**
Samedi 11 février / 21 h
Tony Kazima, pianiste-chanteur énergique et facétieux, s'est beaucoup inspiré de la musique de Ray Charles et aussi celle de Nat King Cole.
Il commença le piano à l'âge de 8 ans et le chant à l'âge de 12. Il sillonne à présent les routes de France et parfois d'Europe en accompagnant des orchestres tels que Fabrice Eulry Trio, la Swingbox de Didier Desbois ou le Washboard Group de Gilbert Leroux (Les Haricots Rouges), ou encore en se produisant lui même sous son nom.
Il sera cette fois sur scène au sein d'un trio.
Hot Club de Lyon
26 rue Lanterne 69001 Lyon

◆ **Charlie Olympe Quartet Hommage à Fats Domino Boogie-Woogie, New Orleans, Rhythm & Blues**
Mercredi 22 février / 21 h
Charlie Olympe (piano, chant) fut plongé dès l'âge de 15 ans dans le rhythm 'n blues qui allait faire le tour du monde sous sa forme commerciale : le rock 'n roll. Autodidacte, Charlie s'est formé à partir des enregistrements des années 40. On perçoit dans son jeu de piano et dans sa voix les influences de champion Jack Duprée, de Professor Longhair et surtout de Fats Domino, tous de la Nouvelle-Orléans !
À l'occasion de cet hommage, le répertoire de l'orchestre nous entrainera sur les sentiers du blues, de la country et du boogie-woogie.
Hot Club de Lyon
26 rue Lanterne 69001 Lyon

◆ Hommage à Boris Vian

15 et 17 février
Anne Davienne, soprano
Xavier Jacquelin, comédien
Ensemble instrumental du Conservatoire de Lyon, direction : Jean-Louis Bergerard.
Ecrivain, traducteur, parolier de chansons, scénariste, peintre, musicien de jazz, inventeur, le "Bison Ravi" a été un touche à tout de génie, qui a fait de Saint Germain des Prés le principal centre de la vie artistique française de l'après guerre.
Ses textes, dont la force poétique et l'engagement n'ont rien perdu de leur actualité, ont été mis en musique par de nombreux musiciens, qu'ils soient " classiques" ou chanteurs auteurs - compositeurs.
Le programme proposé lors de ces deux concerts s'articule autour des Trois cantilènes en gelée mises en musique par Alain Margoni et la Vie en rouge de Edison Denisov.
Proposé par le CRR de Lyon
mer 15 fév 2017 - 12h30
ven 17 fév 2017 - 12h30
Amphi de l'Opéra de Lyon

◆ Ghada Shbeir (Liban)

Samedi 18 février
Chants syriaques
Ghada Shbeir, chant
Maria Makhoul, quanun
Vivante icône, la dame qui porte ce chant en maîtrise parfaitement l'art. Ghada Shbeir est spécialiste du chant sacré syriaque, culture d'un peuple chrétien au parler araméen établi d'Iran jusqu'en Syrie et au Liban. Elle l'enseigne à l'université et parcourt le monde pour en partager les trésors. Elle chante a cappella comme il se doit. Sa voix est donc nue. Sublime, elle éclate dans toute sa beauté. Son infinie pureté séduit d'emblée. Magie de la voix humaine, instrument capable de fomenter tous les prodiges et de manigancer toutes les émotions : Tout dépend des sons qui montent du coeur aux lèvres, dit encore le poète. Mais cette voix-là jaillit d'on ne sait quelle forge secrète. Au fil de la quarantaine de pièces qui tissent le récital, elle attise le feu de la foi, entretient la flamme de la piété et nourrit ce flamboiement de la ferveur qu'éprouvent ceux qui vont dans son temple adorer l'Éternel. Les autres, zélateurs du crépuscule des dieux, voire convaincus de leur mort, sauront que la divinité n'est point ici parée par ce chant d'une vaine splendeur mais plutôt, d'une alarmante beauté. Et, si l'on en croit Dostoïevski, la beauté sauvera le monde. Afin que, dans la brute assoupie, un ange se réveille ?
Sam 18 fév 2017 - 20h30
Opéra de Lyon

◆ Dorsaf Hamdani (Tunisie)

Vendredi 17 février
Oum Kalsoum, Fairouz, Asmahan
Dorsaf Hamdani : chant
Zied Zouari : Violon, Alto
Yassir Bousellam : Violoncelle
Youssef Zayed : Percussions, Oud
Khalil Chekir : Qanûn
Dorsaf Hamdani chante la sophistication et la virtuosité de Oum Kalsoum, les aïgus et les goûts révolutionnaires de Fairouz, la profondeur sentimentale et le tropisme dramatique d'Asmahan.
Ce projet d'hommage aux trois chanteuses est atypique. Pas de grands orchestres à cordes de cinéma ou de synthétiseurs de la modernité arabe. Seuls suffisent oud, qanoun, violon, ney, tar, derbouka : la petite formation d'un cabaret ou d'une salle de concert résolument intemporelle. Dorsaf reprend de grands classiques de ses trois aînées, mais aussi quelques pièces rappelant leur force d'invention et leur liberté artistique, comme Layali El Ons, valse européenne mêlée de tarab créée par Asmahan. "Plus que leur perfection technique, j'essaie de comprendre ce qui les a installées dans la mémoire des peuples arabes."
Ven 17 fév 2017 - 20h30
Opéra de Lyon

◆ Cœur de tigre / Don Juan modulations

Théâtre musical
Samedi 25 février
Ecriture/mise en scène : André Fornier
Musique pour flûtes et électronique : Fabrice Jünger
Scénographie numérique : Charles Boinot
Don Juan : Fabrice Pierre, comédien
Le valet : Fabrice Talon, comédien
La femme : Emmanuelle Goize, comédienne et soprano
Production Opéra Théâtre
Crise des valeurs, retour aux moralisateurs, intégrismes religieux, pression de conformité ;
Ainsi va notre monde…
Et il ne va pas bien.
Don juan s'est insurgé et a combattu les mêmes dérives, en son temps.
Qu'en est-il aujourd'hui de ce combat ?
Sam 25 fév 2017 - 18h
Opéra de Lyon

UNE BANQUE QUI APPARTIENT À SES CLIENTS, ÇA CHANGE TOUT.

Le Crédit Mutuel est une banque coopérative, qui appartient à ses clients-sociétaires : ceux-ci peuvent participer au fonctionnement de leur Caisse locale en votant aux Assemblées générales. Ils élisent leurs représentants au Conseil d'administration suivant le principe "une personne, une voix". C'est donc à ses clients que le Crédit Mutuel rend des comptes, et non à des actionnaires.

Crédit Mutuel

CRÉDIT MUTUEL LYON CROIX ROUSSE
143 boulevard de la Croix Rousse – Place Joannes Ambre – 69004 Lyon
Courriel : 07318@creditmutuel.fr – 0 820 01 46 32 Service 0,12 € / min + prix appel

Le Crédit Mutuel, banque mutualiste, appartient à ses 7,7 millions de clients-sociétaires.