La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône, 1783-1863 [Felix Rivet]

Autor(en): **Moeckli, Gustave**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **13 (1963)**

Heft 4

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

vices. Son index est précieux sinon impeccable[2], ses vingt pages d'appendices contiennent des documents inédits intéressants; certains de ses chapitres, dont le sujet s'accommode des défauts de l'auteur, sont valables; la dernière partie surtout réunit de nombreux renseignements utiles qui retiendront sans doute l'attention des historiens de l'Illuminismo.

Genève *J.-D. Candaux*

FELIX RIVET, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône, 1783—1863.* Paris, Presses universitaires de France, 1962, 619 p. in-8°, pl., portr., cartes. (Coll. des Cahiers d'histoire publ. par les Univ. de Clermont, Lyon, Grenoble, 5.)

Les vallées du Rhône et de la Saône constituent une voie naturelle admirable. Pendant une trentaine d'années, cette voie sera exploitée surtout par la navigation à vapeur. M. Rivet en a retracé l'histoire dans une monographie massive.

Il décrit tout d'abord les différents moyens de transport en usage avant la mise au point du bateau à vapeur: la diligence, le roulage, la navigation halée. Il rappelle ensuite les premiers essais de navigation à vapeur. En 1783 déjà, Jouffroy d'Abbans effectua une démonstration de «pyroscaphe» sur la Saône à Lyon. Précurseur méconnu, il fut relayé par des Américains. Vers 1830, la navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône passe des expériences parfois périlleuses au stade de l'exploitation industrielle.

Plusieurs compagnies se forment sous la Monarchie de Juillet. De 1839 à 1845, d'importantes améliorations techniques s'accompagnent d'une concurrence acharnée. Malgré les difficultés géographiques, les entraves financières, économiques et politiques, la batellerie se développe et connaît même une période de grande prospérité de 1846 à 1848, alors que dans le même temps les chemins de fer ne parviennent pas à surmonter les obstacles.

L'auteur accorde ensuite son attention aux débuts des chemins de fer qui deviendront bientôt le grand rival de la navigation. Il suit de très près la naissance difficile de la ligne Paris–Lyon–Marseille. Peu à peu, le nouveau moyen de transport va nécessairement prendre le dessus. Le second Empire assurera son triomphe. Les compagnies de chemins de fer fusionnent en 1857, mais les compagnies de navigation ne parviennent pas à s'unir complètement. Contre le puissant P.L.M., elles ne peuvent pas lutter. Elles cherchent alors à survivre en échappant à leur destin local. La batellerie

[2] Les fautes d'impression sont répandues d'ailleurs dans tout l'ouvrage et le folio d'errata, qui est annexé au volume, est loin d'en donner une liste complète. L'auteur a laissé échapper également quelques bévues amusantes: les lettres des consuls sont adressées, dit-il (p. 87), aux ministres des Affaires étrangères; «au début du siècle» un libraire gênois vendait un ouvrage destiné à combattre «l'Infâme» (p. 420), etc. D'autre part ce «certain Mornay qui attaque violemment la Papauté» dans un ouvrage paru en 1796 (p. 423) n'est-il pas précisément le fameux Duplessis-Mornay dont l'auteur signale (p. 347) que son *Histoire de la Papauté* a été publiée à Pavie en 1796?

lyonnaise envisage pendant la guerre de Crimée de transférer tout son matériel sur le Danube, puis tente de réinvestir ses capitaux dans la navigation transatlantique. Sans succès, dans un cas comme dans l'autre. En 1862, quand les dernières compagnies fusionnent enfin, il est trop tard.

M. Rivet a reconstitué l'essor et la décadence de la navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône avec une patiente minutie. Il est attentif aux questions techniques et géographiques comme aux aspects économiques, financiers et politiques. Ce chapitre intéressant de l'histoire des transports s'appuie sur une documentation très abondante. De nombreuses illustrations et citations animent un texte qui va parfois très loin dans le détail.

Carouge *Gustave Moeckli*

JEAN EGRET, *La pré-révolution française (1787—1788)*. Paris, Presses universitaires de France, 1962. In-8°, 400 p.

M. Egret vient de réaliser le désir exprimé un jour par Albert Mathiez. Il a examiné et présente à notre génération, basée partiellement sur des documents nouveaux, l'histoire de cette crise souvent baptisée la révolution «aristocratique» ou «parlementaire», et à laquelle le nom plus neutre, plus extensible qu'il donne, me paraît mieux approprié.

M. Egret étudie et interprète donc les événements français de l'échec de Calonne le 8 avril 1787 à celui de son successeur Loménie de Brienne le 25 août 1788. Quoiqu'il présente encore les débuts de Necker, jusqu'à la publication de la fameuse Réunion du Conseil du 27 décembre, on considérera ce dernier chapitre comme une sorte de postface de son vrai sujet qu'un sous-titre aurait pu appeler: Lutte des pouvoirs constitués et privilégiés de l'Ancien régime contre le roi et ses ministres. C'est de cette lutte, on le sait, et non d'une crise financière que les ressources naturelles de la France auraient dû surmonter, qu'est sortie la Révolution qui ruina roi, ministres et privilégiés. Et les circonstances, les intentions, voire les actes des deux camps ont été si souvent travestis par l'ignorance et les passions qu'il faut savoir le plus grand gré à M. Egret d'avoir contribué à les éclairer par sa peinture excellente de l'ancien régime de la justice et des lois, cet assemblage d'anciens morceaux taillés et rognés de François 1er à Louis XV, qui, de Bourges à Besançon, de Rennes à Aix, n'est jamais pareil.

Pourquoi les Parlements se sont-ils lancés dans cette révolte qui, après coup, paraît folle et suicidaire? Habitués aux raisonnements marxistes, nous sommes d'abords enclins à penser qu'ils se sont simplement comportés en possédants égoïstes, en privilégiés qui refusent de devenir des contribuables, en riches qui ne veulent pas payer. Un de leurs contemporains s'exclamait déjà: «Misérable avarice qui les a tous perdus!» Et certes l'horreur déjà traditionnelle du portemonnaie français devant l'impôt joua un rôle très important dans la crise, mais beaucoup d'autres éléments ont agi. On le voit au récit de M. Egret, qui montre la désagrégation de l'édifice