

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

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

**Band:** 13 (1963)

**Heft:** 4

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

**Autor:** Moeckli, Gustave

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 02.10.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

vices. Son index est précieux sinon impeccable<sup>2</sup>, 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

<sup>2</sup> 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 genevois 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 1<sup>er</sup> 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? Habitué aux raisonnements marxistes, nous sommes d'abord 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