

NOS MOULINS FLOTTANTS D'AUTREFOIS

H. COGOLUENHES

En sa qualité de voie navigable ancienne et influente, le sillon Saône-Rhône intéressa beaucoup d'historiens. La batellerie puis la navigation à vapeur, ont surtout retenu leur attention, au détriment des paisibles installations de traversée que furent les bacs à traîlle puis les ponts. C'est à peine si la colossale énergie tirée de nos modernes usines hydro-électriques inspira d'autres littératures que celle d'ingénieurs spécialisés. C'est dire que nos archaïques moulins flottants eurent peu de chance d'intéresser les chercheurs, hormis quelques esthètes attendris par la déshérence des derniers survivants.

Il est vrai que l'histoire de nos vieux moulins ouvre d'obscurs labyrinthes ; même la simple ébauche tentée ici nous tendra le piège de parenthèses inattendues. Dans chaque examen d'un domaine propre à des gens de labeur, on se heurte à la carence de leurs souvenirs écrits. Car, à l'inverse des puissants de ce monde, les besogneux n'ont jamais écrit ni dicté leurs mémoires.

Ainsi, parmi les moulins dont la force motrice fut tirée de nos deux rivières, il reste malaisé de distinguer ceux qui changeaient le grain en farine de ceux qui feutraient les draps ou forgeaient du métal. Sans trop s'attarder sur la spécificité de leur production, il n'est pas inutile de savoir quelle place les moulins flottants purent tenir, jadis, sur nos deux cours d'eau.

TECHNIQUES

Très tôt, les hommes de l'antiquité surent utiliser la force motrice des eaux courantes, même les moins généreuses. Tous les pays du monde conservent quelques bâtiments, parfois très anciens qui, dans toutes les langues, ont engendré des toponymes.

L'ambiance agreste des moulins bâtis le long des ruisseaux en fit les cadres attrayants de nombreux romans ou poèmes.

Au XVII^e siècle, la quantité de ses moulins faisait, du Royaume de

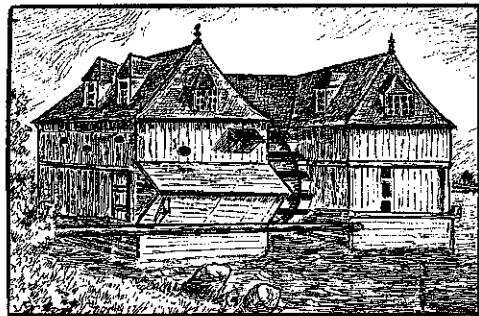
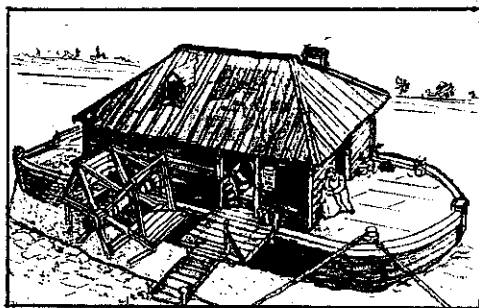


France, la principale puissance industrielle mondiale. Vauban déclara qu'en 1680, cent mille moulins y tournaient (85 000 à eau dont 70 000 meuneries, plus 15 000 moulins à vent). Leur puissance globale équivalait à celle de notre usine de Génissiat.

Notre époque n'a plus le moyen d'imaginer qu'en 1721, par exemple, une "mouche", affluent de rive droite du Rhône et choisie pour limite entre Oullins et Irigny pouvait "actionner" quatre moulins ou battoirs sans jamais tarir, déborder ni geler".

Des villes eurent le privilège de rivières dont la générosité permit d'y faire flotter des moulins dont elles entraînaient les roues à aubes. L'avantage de ces moulins flottants était de monter et descendre avec le niveau des eaux motrices, donc de tenir leur "tournant" immergé avec constance.

Les uns comportaient un seul bateau équipé d'une ou deux roues "hors bord". Mais les meilleurs dits "à simple harnais" comportaient deux bateaux jumelés de manière à former entre eux un "courrier d'eau" dont une vanne contrôlait le débit. Leur unique roue était bien protégée et régulièrement alimentée en eau puissante.



Sous Louis Philippe, on estimait que pour transformer un bateau en moulin, il fallait un équipement de l'ordre de 51 500 francs-germinal (228 000 euros). Pendant des siècles, Lyon resta doté des deux sortes d'installations flottantes qui, en fait, furent nos premières usines. Leurs "tournants" battaient l'eau porteuse à bruyantes gifles de leurs palettes.

Sur les toits poudrés de "fleurage" (farine fine) des meuneries, des pigeons voletaient tout le jour. La nuit, les cafards y festoyaient. Mais d'autres moulins-bateaux actionnaient des "artifices" de techniques diverses : battoirs, foulons, meulières à polir, laminoirs, pilons, martinets ou malaxeurs. Chaque roue à aubes (aussi bien sur le Rhône qu'en Saône) pouvait fournir, en continu, une puissance vingt fois supérieure à celle qu'un travailleur de force n'aurait déployé que par intermittence.

Les moulins à farine ayant toujours été les plus nombreux, voyons comment oeuvraient ces minoteries flottantes. Leurs pierres meulières pouvaient atteindre un diamètre de deux mètres. Celle du dessous était "la gîte", d'une texture moins ardente que la meule "courante" dont, par l'intermédiaire de renvois rustiques, le ou les tournants assuraient la rotation continue. Un "baille-blé" distribuait le grain (froment, seigle ou orge). La farine obtenue était mise en sacs. Les mesures s'exprimaient en bichets (celui de Lyon valant près de 26 litres).

D'autres moulins étaient de véritables ateliers motorisés. Selon leur spécialisation, ils étaient dotés de soufflets, de martinets, de foulons de tannerie, de draperie, de feutrage ou de chanvrerie, de scies alternatives, etc...

Les tournants de ces installations industrielles justifiaient ainsi leur surnom de "roués à tout faire". Il est possible que le Rhône puis la Saône aient porté des moulins dès le XIII^{ème} siècle. Le dernier d'entre eux (à Saint Clair) fut démoli à la fin du XIX^{ème}. Des inventeurs avaient perfectionné certains d'entre eux et l'on peut citer les lyonnais Jean-Baptiste Pinet et surtout

Dubost dont nous espérons, bientôt, mentionner les grands mérites.

LES PROFESSIONNELS

Une littérature lyonnaise abonde sur les tisseurs mais, beaucoup moins sur les travailleurs "flottants". Pourtant, pendant des siècles, les maîtres-meuniers furent, sur leurs bateaux, des personnages essentiels pour l'alimentation urbaine. Leur lieu de travail était aussi celui de leur habitation. Pendant que la farine s'élaborait, ils avaient à calfater la coque, pêcher pour nourrir leur famille, chasser rats et cafards, écarter les épaves, récupérer les bois morts pour l'hiver, recevoir clients et fournisseurs, et au dégel, protéger le moulin contre les glaces en décize ;

La rengaine populaire : "meunier tu dors" ne pouvait guère leur être dédiée. Parfois, une rupture d'amarrage lançait le bateau en dérive au risque d'une catastrophe parfois mortelle. Pendant le siège de 1793, le sort des meuniers du Rhône devint dramatique.

Dès le XV^e siècle, Lyon eut sa Halle aux grains, rue des Albergeries (future Basse rue Grenette). Au XIX^e, cette Halle fut au port Charlet puis rue Ferrandière, et enfin, quai Saint Vincent. On eut aussi des entrepôts de farines rue Vaubecour et rue Lanterne. Les artisans de la meunerie aimaient s'y retrouver.

AU FIL DES SIECLES

C'est au début du XIV^e siècle que des bourgeois lyonnais firent, au comte de Savoie, la première demande connue d'une "licence d'établir des moulins sur le Rhône du côté de la Guillotière et de Béchevelain". En 1377, on mentionnait, pour le futur quartier Grolée, treize meuniers travaillant sur le Rhône. Cent ans plus tard sont mentionnés treize moulins mais : devant Saint Clair (dont onze à simple roue) plus un en amont du "Grand Pont du Rhône" et trois en aval de ce pont.

Un état de 1493 mentionne le nom de 13 meuniers possédant 15 moulins devant Saint Clair dont deux seule-

ment sont à double coque. Le même état mentionne quatre bateaux amarés devant l'Hôtel-Dieu ou "à Bécheveleyn" selon la commodité. Le seul bateau double produit annuellement 28 asnées de froment contre 17 à 18 pour les bateaux simples. Le plan scénographique de 1550 montre 33 moulins à deux coques dont seize dans la brassière de Saint Clair. En 1575, le plan géométral de Braun montre 28 "bateaux à moudre le blé" dont 24 entre Saint Clair et la rue Neuve. A la même date existent huit moulins à fonction non-meunière.

La peste de 1628 tua dix meuniers sur 19. En 1694, le Consulat lyonnais devait régler 135 livres et 14 sols pour dédommager les dégâts causés aux moulins par la débâcle des glaces.

En 1766, Antoine Michel Perrache proposait son canal Saône-Rhône pour y installer des moulins flottants. L'essai fut ridicule. Car le courant était si faible (et d'ailleurs réversible) que le canal suffisait tout juste à alimenter lentement la gare d'eau. On dut, très vite, replacer les bateaux en pleine eau. Cela poussa Perrache à imaginer, avant les frères Seguin, d'équiper sa presqu'île de machines à vapeur.

De son côté, Morand prévoyait que son futur canal circulaire (jamais réalisé) pourrait, à son débouché des îles de l'Archevêque, alimenter des moulins flottants.

Un plan dressé le 2 juillet 1817 montre treize moulins (doubles) devant Caluire, onze autres de la Boucle à la rue Neuve et dix entre Ainay et Perrache.

A ces 34 meuneries flottantes, on pouvait ajouter 54 bateaux mal identifiées (à laver, à nager, pontons d'accostage, bacs de traversée, magasins, viviers, etc...

C'est dire l'encombrement des berges du fleuve !

La sécheresse de 1822 mit en panne complète les moulins de Saône. Un mémoire d'avocat du 31 Octobre 1823 indique que 25 usines (soit 48 "tournants" fonctionnent en

amont de la Boucle et 7 à Perrache (avec 12 tournants). A cette date, la minoterie lyonnaise employait deux mille personnes et en nourrissait 100 000.

ACCORDS ET COMPROMIS

A - Dès 1320, l'archevêque Pierre III de Savoie devait rappeler son droit d'attache des moulins flottants. Le Consulat rétorqua que la communauté lyonnaise devait prendre à sa charge les dégâts causés par ces installations (arrachage des ancrages, dérives, etc...) et qu'il serait de bonne justice que la communauté jouisse seule de ces droits. Or, cent dix ans plus tard, le Consulat devait encore renouveler la même réclamation.

En 1493, Jean du Peyrat possédait "sous le pont du Rhône" un moulin qu'il louait à un meunier contre redevance annuelle de 17 asnées de froment.

En 1516, vingt moulins (dont 19 simples) étaient la propriété de marchands ou de notables qui les louaient à des meuniers à raison de 16 à 18 asnées de froment chaque an (soit environ 2 500 kilos de grains). En Juin 1558, les deux hôpitaux construisirent un moulin à frais communs. L'Hôtel-Dieu n'engagea que 200 livres, ce qui fut prétexte à de vifs litiges.

Une ordonnance royale du 1^{er} avril 1684 réunissait au domaine de S.M. Louis XIV les vingt moulins du Rhône qui, de Saint Clair à la queue d'Ainay, appartenaient, jusque-là, à des particuliers. "Ceux qui refuseront cette cession devront faire abattre leurs moulins".

Cette "réquisition" s'accompagnait évidemment d'une indemnité. Autant que Colbert, Louvois savait "étatiser".

En 1695, le Consulat devait payer plus de 42 000 livres (près de 180 000 de nos euros) le rachat au domaine royal des droits de barrage et d'attache des moulins sur le Rhône.

Pour se faire confirmer ces droits, en 1711, le Consulat dut verser encore 11 000 livres (61 000 euros).

En 1833, le maire de Lyon, Gabriel Prunelle, décidait que toute autorisation de stationnement des moulins serait, désormais "précaire et révocable sans indemnité".

Cette mesure découlait évidemment des difficultés causées à la navigation à vapeur et dont nous allons parler.

B - En 1515, le Consulat dut s'arroger le droit de faire peser les "bleds" confiés aux meuniers et les farines qu'ils rendaient car la pratique se plaignait souvent d'être grugée à chaque mouture.

Au début de 1595, l'Hostel-Dieu s'indignait que le moulin construit en copropriété soit dit, par l'Aumône possession de celle-ci, sous prétexte qu'elle avait payé la plus forte part des dépenses.

Le 7 octobre 1636, les échevins étaient avertis que "les deux moulins jouxtant le grand port mettent en péril de naufrage les bateaux qui abordent cet estuaire".

Au cours de sept hivers presque successifs (1753 à 1776), des embâcles de nos deux rivières (leur glaciation) paralyserent les moulins, créant d'irréremédiables pénuries pour la population.

Au début du siège de 1793, les "rebelles" lyonnais firent submerger tous les moulins du Rhône afin d'éviter leur incendie par l'artillerie conventionnelle. Cela aggrava davantage la pénurie de vivres dont allait souffrir la population. Or, 21 mois plus tard, onze meuniers survivants de la répression et tous pères de famille, se plaignaient de ne pouvoir récupérer librement leurs épaves dont la "nationalisation" les avait classés comme simples locataires et dont ils restaient privés.

En 1817, le préfet (comte de Chabrol) sommait les sieurs Vachon père et fils de combler un affouillement du fleuve apparu en face de leur moulin du cours d'Herbouville. Il est évident que ces gens n'avaient nul moyen d'exécuter un tel ordre.

À la même époque, un rapport de technicien considère les 27 usines amarrées de Saint Clair à la Mulatière

comme "délabrées, branlantes, crevassées, étayées, rapiécées, depuis les roues moussues jusqu'aux tavelles gondolées de leurs toitures".

En 1823, les moulins étaient vilipendés et accusés de toutes parts de provoquer des ensablements nuisibles à la batellerie. L'avocat Jean Guerre fut chargé de défendre leur corporation.

En 1835, devant la décrue résultant d'une forte sécheresse, les meuniers demandèrent à déplacer leurs bateaux vers des eaux plus vives. L'administration municipale refusa de répondre. Ils durent passer outre et furent condamnés à l'amende prévue pour tout déplacement non autorisé.

Chaque meunier fut frappé d'une taxe de 330 francs-or.

L'année 1894 marqua l'agonie du dernier moulin sur le Rhône, devant Saint Clair. Après avoir tenté de le sauver comme foulon, il fallut l'abandonner à la seule contemplation des dessinateurs et photographes amoureux du passé qu'il évoquait.

LES GRANDES ENTRAVES À LA NAVIGATION

Les griefs les plus vifs opposés à la présence des moulins sur le Rhône et

la Saône s'inspiraient de la gêne qu'ils présentaient pour la navigation et, en particulier au voisinage immédiat des accostages de batellerie.

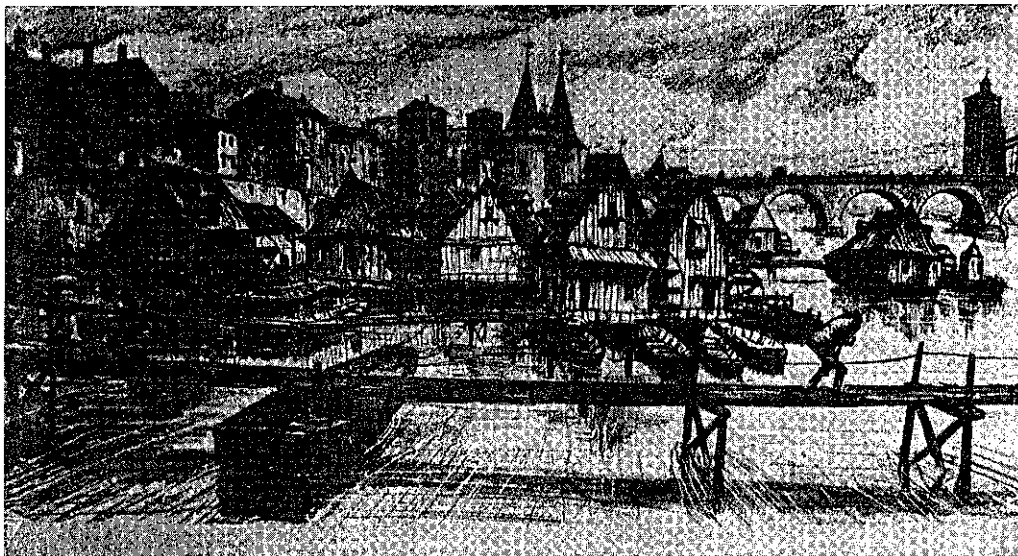
Le 20 mai 1628, la sénéchaussée devait ordonner au meunier Badin d'éloigner son moulin de celui de l'Aumosne sous peine d'une amende de dix sols. Cette proximité rendait, en effet, très malaisés les accès de la berge d'Ainay.

Le 4 décembre 1635, alarmé par des naufrages et autres incidents, le Consulat arrêta que "les molins estans au dessus du pont du Rhosne seroyent transportés ailleurs, attendu qu'ils ne peuvent demourer en cet endroit au préjudice de la navigation".

L'ordonnance consulaire du 27 mai 1700 mit le meunier Grange en demeure de retirer son moulin en aval de ceux de l'aumosne dont le sien coupait le flot.

Le 16 mai 1736, une barque de service public percutait un moulin. 34 voyageurs furent noyés.

Vers 1820, de toutes parts, on accusait les moulins flottants de modifier gravement le lit du fleuve et, sous prétexte de progrès, certains faisaient l'éloge d'usines terrestres mues par



Les Moulins devant l'Hôpital général de Notre-Dame de la Charité, en 1625

"la pompe à feu". Maître Guerre eut à plaider contre cette nouveauté "dont les coûts de construction et d'entretien constitueraient un nouvel impôt pour la cité, l'ouvrier et le pauvre".

Il devenait évident, dès l'apparition des "vapeurs", qu'en raison de leur longueur considérable, ils allaient être contraints, pour aborder proue vers l'amont, à de difficiles manœuvres en travers du courant.

Ainsi apparut, mieux encore, la gravité des entraves constituées par des installations fixes qui occupaient, parfois, un tiers de la largeur de nos deux rivières.

C'est surtout devant Saint Clair et le cours d'Herbouville que la gêne était importante.

Il est vrai que, par commodité, les meuniers, préféraient s'amarrer au voisinage immédiat des ports, où, pour accoster "en douceur", les bateaux devaient se présenter selon une obliquité opportune.

Or certains moulins flottants s'avançaient dans le courant d'une quarantaine de mètres (un quart de la largeur du Rhône, la moitié de celle de la Saône).

Leur présence devenait donc incompatible avec l'arrivée de bateaux de grande longueur qui, pour accoster devaient d'abord réussir un large et difficile changement de cap.

Sur la Saône, pourtant moins violente, les meuneries présentaient d'autres dangers. Lors de la grande crue de 1840, un moulin flottant rompit ses amarres et alla fracasser la passerelle Saint Vincent.

Sur le Rhône, le 20 juin 1854, un moulin en dérive alla s'incruster sous une arche du pont "égyptien" construit par Garella. Le tablier de l'ouvrage se tordit et, en déchirant la toiture du bateau, stoppa sa course.

Le meunier et les siens purent détacher leur barque de service et se tirer du naufrage. Mais les câbles de suspension du pont et les colonnes "égyptiennes" furent abattus dans le fleuve.

Vers 1880, le moulin de Vaulx fut heurté par une rigue et entraîné vers l'aval. Gravement disloqué, il sombra peu après. La même époque connut d'autres naufrages de moulins devant Saint Fons et Vernaison.

Ainsi, la fin du XIXe siècle allait marquer celle des moulins flottants. Les minoteries terrestres à vapeur précipitèrent la ruine des installations fluviales.

L'une des dernières à moudre du grain fut la meunerie à deux bateaux et trois étages amarrée devant Saint Clair. On tenta de prolonger son existence en la convertissant en tannerie mais, malgré les souhaits de quelques nostalgiques, il fallut se résoudre à éliminer sa désuétude encombrante.

À PROPOS DE LA FÊTE DES MÈRES

Notre ami et sociétaire Maître Léon LAPRA fut très intéressé par les articles parus dans nos numéros 161 et 162 sur les origines de la Fête des Mères et sur les célébrations qu'on en fit dans notre ville ou dans son voisinage.

Il s'est souvenu d'une photographie parue, entre les deux guerres dans l'ILLUSTRATION et qui montrait,

place Bellecour, un touchant défilé de mamans poussant fièrement leur landaus.

Cette manifestation, moins agressive que celles de certains "lobbies" actuels avait été organisée par l'A.I.C.A. où Madame Edmond Gillet exerçait une essentielle activité.