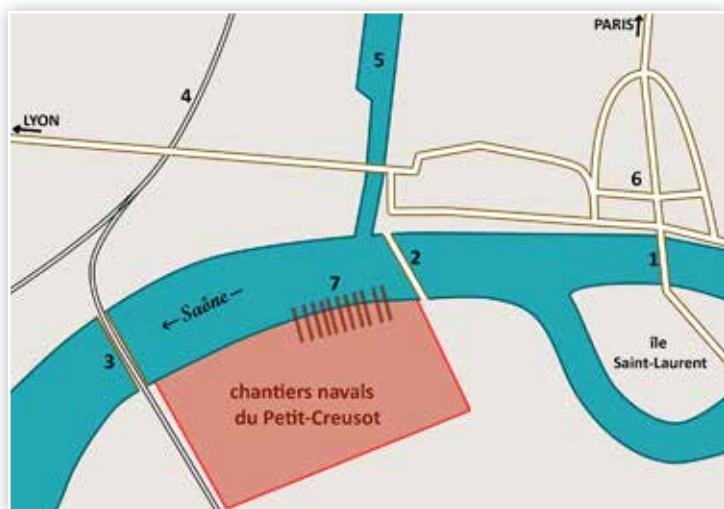


# L'AVENTURE DU « BATEAU DE FER » À CHALON

Claude Elly

*Aussi étonnant que cela puisse paraître, on a construit des bateaux de guerre à Chalon dont des torpilleurs et des sous-marins. Ces « bateaux de fer » (en tôle rivetée) ont tous été lancés sur la Saône avant de rejoindre la Méditerranée. Une aventure qui a duré cent ans et marqué l'histoire chalonnaise.*



*Plan : Quand les « chantiers » s'installent à Chalon en 1839, le pont Saint-Laurent (1) existe depuis longtemps face à la ville ancienne (6) mais ni le pont Jean-Richard (2) qui ouvrira en 1913, ni le pont des Dombes (3) qui supportera la ligne de chemin de fer de Gray à partir de 1870. La ligne Paris-Lyon (4) est inaugurée en 1854 alors que le train arrive à Chalon depuis 1849. Les « chantiers » sont juste en face du débouché du canal du Centre (5) qui transporte le charbon de Montceau et Blanzy. Les bateaux construits au Petit-Creusot sont lancés sur des rampes (7) dont les vestiges sont toujours visibles en 2021.*

La ville de Chalon s'est installée sur la rive droite de la Saône et jusqu'à une époque très récente, la rive gauche était majoritairement occupée par des champs. Quand, en 1839, les frères Schneider (Adolphe né en 1802 et Eugène né en 1805) décidèrent de créer une succursale de leur usine du Creusot, ils l'installèrent rive gauche, en pleins champs, loin de tout. En fait l'endroit était stratégique. On était au bord de la rivière mais aussi au débouché du canal du Centre. Celui-ci allait permettre d'acheminer la matière première et le combustible, ce

charbon venu de Montceau et de Blanzy. De plus, aucun pont ne permettait d'accéder aux chantiers qui, en cas de conflit, « pourront toujours continuer à produire sans avoir jamais à craindre les conséquences d'un bombardement » (avec la guerre de 1870 il en sera autrement). Cet isolement du site obligea les ouvriers à traverser la Saône en barques pour aller à leur travail. Il y eut un bac, interdit par les Schneider suite à un accident. Moins de problèmes au cours de l'hiver 1880 : les ouvriers allèrent aux « chantiers » à pied en mar-

chant sur la Saône gelée ! Ces traversées dangereuses prirent fin avec la création du pont « Jean-Richard » à hauteur des chantiers Schneider en 1913. Ce pont porte le nom d'un sénateur-maire de Chalon.

## LE BATEAU DE FER

Sur leur site chalonnais, les frères Schneider décidèrent de construire des bateaux d'un nouveau genre : coques en tôle et propulsion par hélices. Ce fut une révolution. Jusqu'alors les bateaux étaient en bois et tirés par des chevaux. Les frères Schneider n'étaient toutefois pas les inventeurs du système. Jouffroy d'Abbans et les frères Niépce avaient travaillé avant eux sur une propulsion de navires par moteurs. Les premiers paquebots à vapeur sont apparus sur la Saône en 1826. Ils étaient en bois.

Le chantier chalonnais des frères Schneider comptait au départ une quarantaine d'ouvriers et leur production inhabituelle étonna les Chalonnais au point qu'ils baptisèrent le site « le bateau de fer ». Une expression qui ne resta pas puisque, suivant les époques, l'usine fut nommée « Le petit Creusot » ou tout simplement « les chantiers ». Il n'empêche que, bien plus tard, lors de sa séance du 12 juillet 1967, le conseil municipal de Chalon décida de nommer une rue de la ville « rue du Bateau-de-Fer » en mémoire de cette révolution technique.

## NIL ET VOLGA

En 1845, le « Papin » fut le premier bateau à coque métallique construit à Chalon à relier cette dernière ville à Lyon en 12 heures avec 300 passagers. Entre 1839 et 1866, les chantiers chalonnais produisent 80 bateaux destinés à la Saône et au Rhône mais aussi à la Moselle et au Rhin. Cette production attira des clients du monde entier et sortirent du site de Chalon des bateaux pour le Nil, des remorqueurs pour la Volga, des chalands pour le canal de Suez. À cela il faut ajouter la construction de grues flottantes, de bateaux de servitude pour les ports coloniaux français et pour des ports du Japon, d'Espagne, d'Égypte, d'Argentine, de Turquie et de Russie.

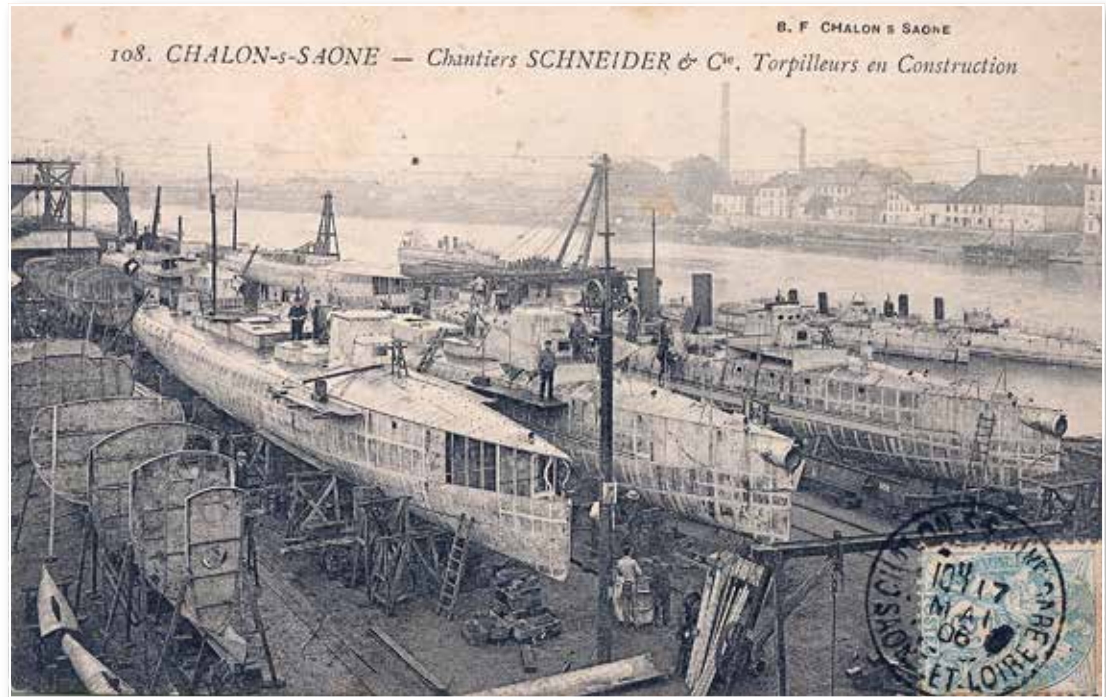
## TORPILLEURS

Nos livres d'histoire en parlent bien peu mais les soldats français sont allés se battre en Chine entre 1881 et 1885. Leurs victoires dans les territoires du sud ont permis la création de l'Indochine française. Au cours de cette guerre franco-chinoise est apparue une nouvelle arme : la torpille, bombe flottante et propulsée, lancée d'un bateau.



## L'aventure du « bateau de fer » à Chalon

Les militaires passèrent donc commande de torpilleurs, bateaux légers et peu visibles. Onze d'entre eux furent construits sur les chantiers chalonnais à partir de 1885. Ces navires mesuraient 35 mètres de long et étaient munis d'une hélice et d'un gouvernail de rivière pour descendre la Saône et le Rhône jusqu'à Port-Saint-Louis sur la Méditerranée. D'autres torpilleurs furent réalisés pour le Japon. Démontés, ils étaient transportés puis remontés au Japon sous la surveillance d'ingénieurs Schneider. Qui dit torpilleurs dit... contre-torpilleurs ! Il en fut construit à Chalon à partir de 1900. Ces navires étaient plus gros (56 m de long) mais pouvaient toujours descendre la rivière car la navigabilité de celle-ci avait été améliorée au cours de la même période (vers 1880 et plus).



Une série de torpilleurs en construction. La carte postale a été tamponnée en mai 1906.



Un torpilleur de la marine impériale ottomane (turque) devant les rampes de lancement.



Un sous-marin de type SC1 en place sur les rampes.



Lancement par le travers d'un sous-marin SC4 face à la foule massée sur le quai Saint-Cosme.



Un garde-côte de la marine ottomane. À gauche, le pont Napoléon au débouché du canal du Centre.

Le contre-torpilleur le plus gros construit à Chalon fut le « Mangini » en 1911 ; il pesait 800 tonnes. Mais ce qui a certainement le plus marqué la mémoire collective c'est la construction de sous-marins.

### SOUS-MARINS

La volonté humaine d'aller sous l'eau remonte à des temps immémoriaux. Mais c'est en 1896 que Maxime Laubeuf a mis au point une technique permettant, par un système de ballasts plus ou moins remplis d'eau, de rendre submersibles des bâtiments conçus pour naviguer en surface. Une autre invention, allemande cette fois, le schnorchel, permettait de respirer en plongée et, partant, d'imaginer de véritables bâtiments sous-marins.

Maxime Laubeuf est entré au service des Schneider en 1906, les études furent lancées en 1908 et un premier sous-marin, « l'Aguire », sortit des usines chalonnaises le 15 juin 1910. Son lancement fut transformé en fête à laquelle participèrent 24 personnalités étrangères rassemblées rive gauche avec les invités des Schneider. Sur la rive

droite se trouvait massée la foule des curieux venus voir l'étrange lancement, par le travers, de ce sous-marin chalonnais construit à 500 kilomètres de toute mer ! Ce sous-marin et les suivants furent lancés au moyen d'une douzaine de rails, inclinés à 12 cm par mètre, aboutissant en Saône sur un espace creusé pour faire une fosse pouvant recevoir la masse du bateau. Ce plongeon par le travers soulevait une énorme vague qui impressionnait les curieux d'en face, massés sur le quai Saint-Cosme.

### LE DERNIER EN 1939

La construction de ces sous-marins s'est accompagnée de la construction d'une embarcation bien spécifique nommée « Le Porteur » qui avait un faible tirant d'eau lui permettant de descendre la rivière en portant un sous-marin. Une vingtaine de ces sous-marins (quatre types différents) furent construits à Chalon et portés jusqu'à Hyères ou Toulon.

La dernière commande date de 1939 et ne fut jamais terminée. La carcasse de ce qui aurait dû être « L'Antigone » fut finalement



Mai 2021 : les vestiges des rails de lancement au pied du nouveau pont Jean-Richard.

ferraillée en 1950. Deux autres commandes de 1940 ne furent jamais mises en chantier. Les chantiers navals Schneider de Chalon effectuèrent des réparations sur des bateaux-citernes et des péniches avant de cesser toute activité en 1957.

### SOURCES

Deux articles du *Courrier de Saône-et-Loire* écrits par l'auteur de ces lignes en septembre 1977.

Bulletins et cahiers techniques de l'Académie Bourdon (Le Creusot) contenant des textes signés Lucien Gandrey : *La construction navale aux chantiers de Chalon-sur-Saône 1839-1957*, Cahier technique n° 5, 2002. – *Les débuts de la navigation à vapeur sur la Saône 1783-1860*, Cahier technique n° 8, 2004. – *Quelques bateaux singuliers construits aux chantiers Schneider de Chalon-sur-Saône 1839-1940*, Cahier technique n° 10, 2006. – *Un bateau nommé « Creusot »*, Bulletin de l'AFB, n° 9, 2008, p. 28-30 ; *Le yacht impérial Eugénie*, idem, p. 26-27.

### LE YACHT « EUGÉNIE »

*En 1858 a été publié un dessin représentant le yacht sur la Seine mais cette image ne tenait absolument pas compte des proportions du navire. Avec ce que l'on en sait nous vous proposons cette illustration.*

Les chantiers navals de Chalon ont construit toutes sortes d'objets flottants dont des navires militaires et des navires marchands. Ils ont également réalisé des bateaux de prestige comme l'« Ariel », commandé pour le pacha d'Égypte, et le « Dauphin » qui était destiné à son fils. En 1852, c'est l'Empereur des Français, Napoléon III, qui passe commande d'un yacht auquel on donne le nom d'« Eugénie » en hommage à l'Impératrice, née Eugénie de Montijo. La commande date précisément du 15 juillet 1852 et elle émane de l'intendant général de la Maison du prince que l'on surnommera le Ministère du Fasto. Trop long pour pouvoir emprunter les canaux, le yacht est coupé en deux et remonté jusqu'à Montereau où les deux moitiés sont assemblées. Le navire complet arrive à Paris le 15 juillet 1853. Pendant cinq ans il participe à quelques commémorations protocolaires de l'Empire comme la victoire de Sébastopol ou la naissance du prince impérial. L'« Eugénie » mesure 48,90 m de long et 4 m de large. Cette largeur est de 9,20 m à hauteur des deux roues à aubes permettant sa propulsion. La machine à vapeur a une puissance de 90 CV. Ce yacht a un tirant d'eau de 60 centimètres et le pont est à 2,30 m au-dessus de l'eau. Il est entièrement blanc avec des décors dorés. Les bastingages sont en cuivre. La partie avant du bateau est occupée par les cabines du personnel et une salle à manger avec au centre une table d'acajou pour quinze personnes et des décors de fleurs aussi bien sur les panneaux latéraux que sur les divans qui entourent la salle. La partie centrale est occupée par la chaudière, la machinerie et la cheminée. La partie arrière du bateau accueille les appartements impériaux auxquels on accède par un escalier à rampe de cristal. Les tapis sont d'Aubusson, les meubles blancs et or. L'Empereur a droit à un boudoir vert et or avec cabinet de toilette en marbre blanc et lavabo en porcelaine de Sèvres. La chambre de l'Impératrice est dotée d'un divan en satin blanc quadrillé de filets d'or ; son cabinet de toilette est garni de porcelaine de Sèvres et d'acajou. Ces salles sont éclairées par des ouvertures munies de vitraux représentant les lieux d'enfance de l'Empereur et des vues d'Espagne pour l'Impératrice. Ce yacht « Eugénie » a fait son dernier voyage sur la Seine en 1858 puis il a rejoint Cherbourg où il a été démantelé.