



Le Parisien II

Un parisien perdu sur la Saône

Conçus pour remplacer les coches d'eau, les « paquebots » à vapeur, comme on les appelait à l'époque, assurèrent un service régulier sur la Saône au XIX^e siècle, jusqu'aux années 1920.

Auteur : Didier Fontaine • Photos : Patrick Chaloyard

HISTORIQUE

A partir de 1850, dix-sept « ronflards », comme ils étaient surnommés, effectuaient leur service sur le fleuve, se livrant une concurrence acharnée au travers de deux compagnies ; petit à petit, seul *Le Parisien*, le plus grand d'entre eux (67 m), continua le service des passagers car le

Le Parisien à quai à Lyon.

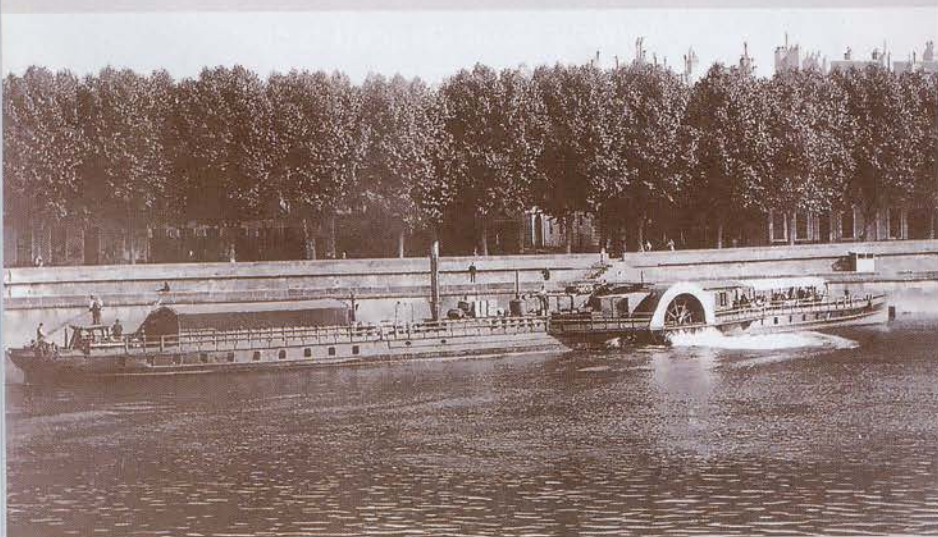
service batelier avait périclité à la suite de la prolongation de la ligne de chemin de fer de Chalon à Lyon.

En 1888, vingt et un points d'amarrage ont été répertoriés, tombant à dix-huit au début du XX^e siècle.

Chaque voyage du *Parisien* pouvait transporter jusqu'à 100 passagers, la capacité de charge de marchandises était de 17 t ; celle-ci était généralement constituée de fûts de vin, de volailles et de cochons.

Les conditions de vie étaient très différentes suivant la classe dans laquelle les passagers voyageaient : la première classe, qui disposait d'un salon et d'un orchestre, proposait un excellent repas dans une salle à manger confortable, tandis que la deuxième classe voyait ses passagers partager leur repas « tiré du sac » dans une salle rustique, sur le pont, ou à l'abri des tentes de toile au milieu des marchandises et des animaux transportés. Mais quelle que soit leur classe, il n'était pas rare que des passagers soient brûlés par des escarbilles sortant de la cheminée.

Victor Hugo emprunta souvent ce mode de transport, le trouvant beaucoup plus confortable et rapide que la diligence.





Le Parisien en navigation.

Les Parisiens, car en fait ils étaient 2, l'un de 55 m de long, l'autre de 67 m, naviguaient à grande vitesse et desservait 16 localités en franchissant 5 écluses en 10 à 11 heures. Ils se livraient à des courses pour être le premier à quai, ce qui entraîna de nombreux accidents.

Par exemple, le quatorze novembre 1912, *Le Parisien 2* (67 m) heurta une pile du pont du Change à Lyon et coula dans la nuit, sans qu'aucune victime ne soit à déplorer. Il fut renfloué et remis en service après réparations ; sa carrière se termina en 1925, date restant à vérifier. Mais l'on retiendra que ses soixante-quinze années de service restent exceptionnelles.

LA MAQUETTE

La documentation sur ce vapeur est rare et spartiate, aussi notre constructeur, Patrick Chaloyard du club de modélisme Chatenoyen, a établi son propre plan à partir d'épure et de cartes postales trouvées dans la brochure *Voyage sur la Saône de Chalon à Lyon avec Le Parisien*, de la collection Nathalie et François Murtin. L'idée de construire ce bateau est venue du fait que son grand-père, qui était pêcheur professionnel sur la Saône, lui avait raconté qu'il voyait passer *Le Parisien* étant enfant ; aussi quand il vit la documentation dans une librairie, il s'empressa de l'acheter. Trois ans se sont passés entre l'établissement du plan et la construction, mais pour une première maquette, c'est un coup de maître. L'échelle retenue est le 1/60, ce qui donne un modèle de 106 cm de long pour 17 cm de largeur, accusant un poids de 916 g (sans lest, les images sont suffisamment explicites). Cette maquette est très fine, ce qui lui donne une allure très particulière et inédite.

LA CONSTRUCTION

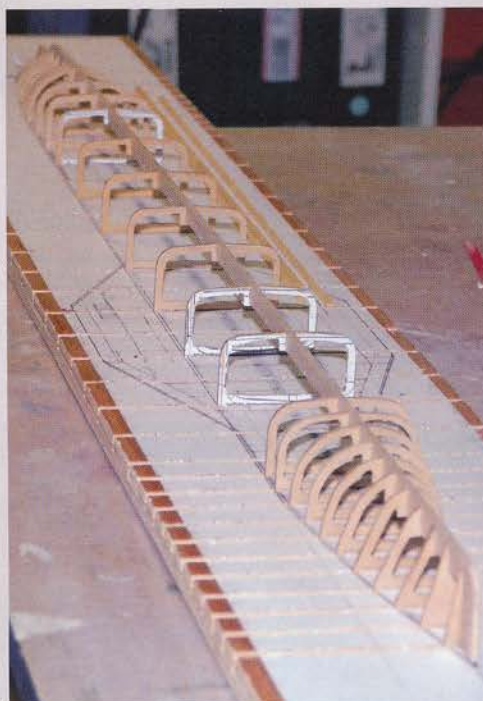
La construction du modèle n'apporte aucun commentaire, celle-ci se faisant dans les règles de l'art du bordé sur membrure. Les lattes sont en ramin de 3 x 1 et les couples en CTP de 3 mm, les parties planes sont faites en CTP, la poupe est constituée de blocs qui sont creusés pour laisser place au système de direction. Les ponts et superstructure sont en CTP de 0,3 mm ; ils sont démontables, leur maintien étant assuré par de petits aimants. Les coffres des aubes sont en bois également. L'intérieur de la coque est entièrement passé à la résine. La coque est enduite et poncée jusqu'à obtenir une surface lisse pour peinture.

La chasse au poids dans les hauts étant primordiale, la chaudière est confectionnée dans un tube PVC et peinte en gris métal. Seules les conduites de vapeur et la cheminée de la cuisine sont en laiton de façon à donner un peu de couleur.

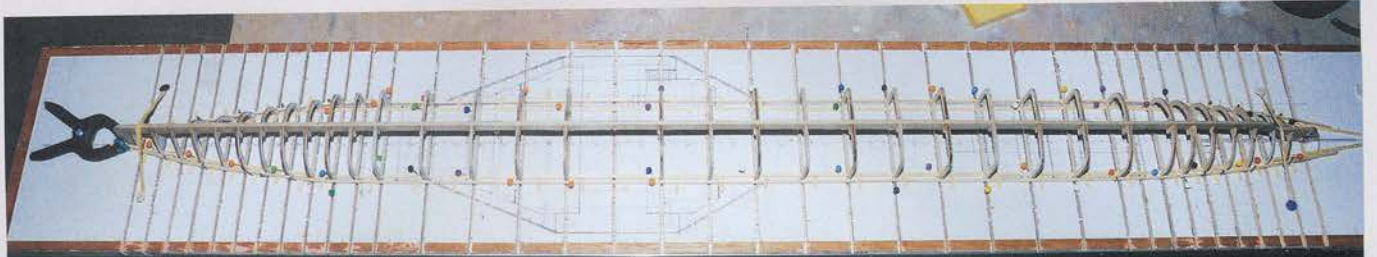
La cheminée de la chaudière en IRO Ø15 mm est articulée à l'aide d'une charnière confectionnée en laiton et découpée à la main, les hublots ainsi que tous les marquages sont élaborés en photo découpe.



Traçage des couples.



Positionnement des couples sur le chantier.



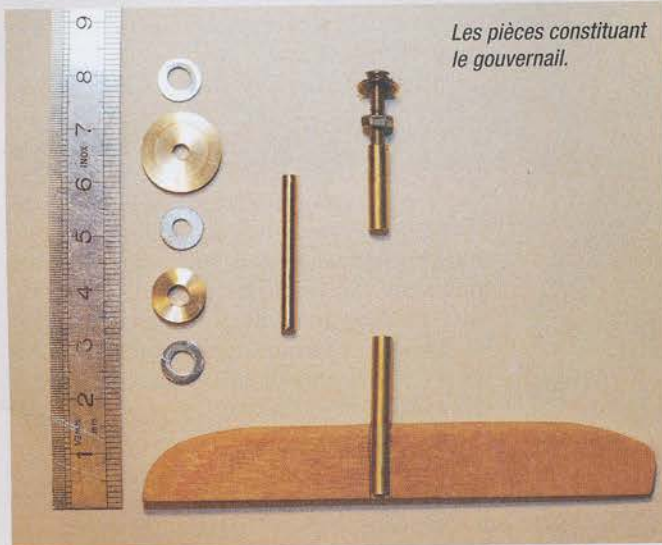
La quille est mise en place.



Le bordage de la coque est presque terminé.



Masticage de la coque pour une finition parfaite.



Les pièces constituant le gouvernail.



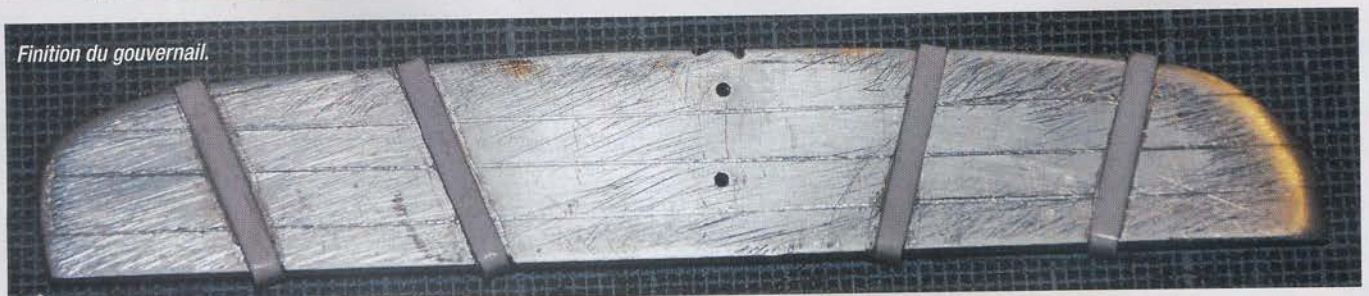
Les poulies de manœuvre du gouvernail.



Creusement de la poupe pour dégager la commande du gouvernail.

Les roues à aubes sont confectionnées en carte plastique à l'aide d'un gabarit, un axe formé d'un tube en laiton les relie, assurant ainsi leur rotation dans le même sens.

La motorisation est assurée par un moto réducteur de récupération alimenté par une batterie Lipo de 11 v commandé par un variateur pour obtenir une rotation d'environ 30 t/mn, ce



Finition du gouvernail.



Le gouvernail peint et mis en place.



Montage des coffres des roues.



Vue tribord sur la partie centrale avec la roue à aubes terminée.



Construction des roues.



qui donne une vitesse à l'échelle de 10 km/h. Le gouvernail est monté sur une mèche en laiton équipée de deux poulies qui serviront à la commande par câbles mus par un mini-servo (toujours la recherche de gain de poids), la barre franche dépasse sur le pont, le barreur étant situé sur le pont, à l'air libre, juché sur une plateforme en élévation qui lui permet de voir par-dessus les superstructures. La radio commande est une deux voies, suffisante

pour commander la direction et la propulsion. Les détails du pont sont très fins, les bancs font 7 cm de long et les lattes qui les garnissent font 1 mm de large pour 0,2 mm d'épaisseur. Les tauds sont reproduits en tissu. Le lattage du pont est reproduit par des baguettes de ramin affinées et collées sur le CTP. Pour la peinture, il faut savoir que plusieurs livrées ont existé, celle choisie date de la période bande blanche sur toute la longueur.

Présentation de la roue à aubes tribord.

Motorisation des roues.

Vue générale sur la plage arrière.



Vue sur les bancs situés à l'arrière du bateau.



Le banc, comparé avec une tomate cerise.



Positionnement des hublots.



Vue du pont au milieu du bateau.



Vue sur l'arrière du pont et sur la descente aux logements.



La chaudière terminée.

La charnière de la cheminée.

Patrick et son modèle.



CONCLUSION

Cette maquette est très représentative des transports fluviaux de cette époque, et le sujet n'a, à ma connaissance, pas encore été traité. Sa finesse de reproduction accentue l'intérêt de ce modèle. Sa navigation est très réaliste ; sa vitesse et sa maniabilité sont au même niveau que le modèle grandeur, c'est-à-dire que les deux présentent une manœuvrabilité difficile.

La navigation doit absolument se dérouler sur un plan d'eau sans rides et par vent nul, ce qui rend le modèle parfait pour les démonstrations indoor.

Pour tout amateur de l'histoire de la navigation fluviale, je conseille l'achat de la documentation citée plus haut, les anecdotes sur les *Parisiens* et l'histoire de la Saône sont de tout premier ordre. ■