

« A 7 heures, tout le monde était installé sur le pont du bateau, assis sur des chaises et des pliants, les messieurs fumant leur cigare, les dames tenant à la main ces charmants petits nécessaires à ouvrage que Paris leur envoie ; on s'occupait de la manœuvre, le patron monté sur un des tambours des roues, un porte-voix à la main (pour la forme), donnait des ordres ; un homme était au gouvernail et un autre sur un marchepied placé près de la machine, communiquait avec le mécanicien par un porte-voix fixe qui correspond à l'intérieur du bateau : — En arrière ! — En avant ! — Doucement ! — Arrêtez ! — Enfin, le bateau tourné, on s'élança au commandement de : « En avant ! » Puis, plus loin, parlant de la machine vers laquelle est attirée la curiosité des voyageurs : « Ces grands bras de fer qui montent comme pour vous saisir et s'abaissent dociles à la force qui les pousse et les retire doucement et rapidement, faisant tourner les roues à palettes qui frappent l'eau et la font jaillir en pluie fine et blanche au travers de laquelle on distingue au soleil un brillant arc-en-ciel ».

Le *Pionnier* était un vapeur de 50 chevaux, construit à la Seyne, par Church, muni d'une machinerie anglaise. Sa vitesse était de 13 kilomètres à l'heure en « eau morte », mais dans les forts courants, il était contraint de se faire remorquer. C'était un bateau de bois, à aubes, qui mesurait 75 mètres de long et calait 75 centimètres. Il prenait des voyageurs pour la descente et remontait avec 30 à 40 tonnes de marchandises. Il fut suivi de deux autres bateaux du même type, pendant la période de 1831 à 1838 : le *Ville d'Arles* et le *Ville de Lyon*. Le trajet normal était, de Lyon à Arles, d'une journée à la descente et de six à huit jours à la montée. Bientôt même la compagnie étendit son service jusqu'à Marseille, en passant par la mer que ses bateaux tenaient assez bien.

Dès 1838, la Société des Bateaux à vapeur n'était plus seule ; celle des *Aigles*, L. Breitmayer aîné et Cie, est créée en 1838, ses bateaux de 60 mètres de long remontent 60 tonnes en quatre jours, sans renfort ; en 1839, la *Compagnie des Papins*, fondée par les commissionnaires de Lyon, a six bateaux du type des *Aigles* ; en 1840, la *Compagnie des Sirius* visé aux forts tonnages, mais ne peut fonctionner qu'en eaux moyennes, car ses bateaux calent trop pour les basses eaux et leurs tambours sont trop volumineux pour passer sous les ponts lors des crues. Tous ces bateaux avaient le double inconvénient, étant en bois, d'être lents et lourds et, par suite, consommaient beaucoup de charbon. Un « paquebot » de 50 chevaux mettait en moyenne 60 heures pour remonter le Rhône d'Arles à Lyon et ne portait que 35 tonnes de marchandises ; un 70 chevaux, chargé de 50 à 60 tonnes, faisait le trajet en 48 heures ; enfin, le type 160/180 chevaux ne mettait que 40 heures. C'est alors que le Creusot entreprit la construction des bateaux en fer de 80 à 100 chevaux, portant 80 à 100 tonnes ; ils remontaient d'Arles à Lyon en 36 heures et faisaient la descente en 12 ; leur consommation en combustible atteignait à peine la moitié de celle des bateaux de bois. La *Compagnie Bonnardel et Four* les expérimenta la première, en 1845 ; elle en avait 10 en service régulier : le *Crocodile*, le *Marsouin*, le *Mistral*, le *Sirocco*, la *Foudre*, l'*Ouragan*, l'*Eole*, le *Zéphyr*, le *Mississippi*