

# Jouffroy d'Abbans, Ecullois précurseur du bateau à vapeur<sup>1</sup>

Jean-Marie Exbrayat

## 1. Introduction

Lyon, 15 juillet 1783, un bateau étrange, muni d'une cheminée qui fume et de roues immenses remonte la Saône entre la cathédrale St Jean et l'île Barbe : c'est le *Pyroscaphe*, autrement dit, le bateau à vapeur, inventé par Claude de Jouffroy d'Abbans. C'est cette histoire que nous allons raconter.

Cet exposé qui va tenter de retracer la vie et l'œuvre de Claude de Jouffroy d'Abbans (1751-1832), l'inventeur du bateau à vapeur, se veut aussi un hommage à Monsieur Emile Bouton (1931-2015), auteur d'un grand nombre de travaux effectués dans le cadre de la *Société d'Histoire d'Ecully* à l'époque où elle se nommait *Groupe d'Histoire et d'Archéologie d'Ecully*. La base de cet exposé a été bâtie grâce à un de ses textes paru en 1983<sup>2</sup>. De précieux documents m'ont été confiés par M René Bouvier que je souhaite remercier. Je remercie aussi Mme Solange Thuot pour les documents qu'elle a mis à ma disposition.

## 2. Pour commencer, quelques mots sur la machine à feu<sup>3</sup>.

L'idée d'utiliser la vapeur d'eau comme force motrice n'est pas neuve. Déjà au I<sup>er</sup> siècle, Héron d'Alexandrie avait construit son *æolipyle*. Il faudra ensuite attendre le XVII<sup>ème</sup> siècle, pour actionner des pompes et des moulins à l'aide de la vapeur. En 1668, le jésuite flamand Ferdinand Verbiest, alors en Chine, décrit le premier véhicule terrestre mû par un jet de vapeur et une roue à aubes. En 1679, Denis Papin construit la première chaudière fermée par une soupape qu'il utilise comme autocuiseur (cocotte-minute). En 1712, une première pompe qui produit un vide dans une chambre fermée sera utilisé dans les mines de charbon d'abord en Angleterre, puis dans plusieurs pays d'Europe après son amélioration par Henry Beighton en 1718.

La machine à vapeur (machine à feu comme on disait alors) va énormément progresser avec James Watt (1736-1819) : en 1763, il améliore l'efficacité de la machine à balancier de Thomas Newcomen (1663-1729) construite en 1712 ; en 1765, il imagine une chambre de condensation pour la vapeur ; en 1781, il met au point le système bielle-manivelle qui crée un mouvement de rotation à partir du mouvement de translation du piston ; en 1784, il dépose un brevet pour une locomotive à vapeur. En 1765, le Russe Ivan Polzounov invente le premier régulateur pour maintenir constant le niveau d'eau dans la machine à vapeur. En 1770, Cugnot construit le fardier, véhicule automobile terrestre, équipé d'un moteur Newcomen. Entre 1797 et 1799, Richard Trevithick mettra au point une machine à vapeur à haute pression avec échappement dans l'atmosphère, multi-usages car portative, mais avec quelques risques d'explosion. En 1803, il construit la première locomotive à vapeur qui roulera en 1804. À la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, le moteur Savery, sera utilisé pour actionner les pompes des mines.

La machine à vapeur va prendre une importance dans la révolution industrielle européenne. Mais où se situe Claude de Jouffroy d'Abbans dans cette histoire ?

---

<sup>1</sup> Conférence publique donnée dans le cadre de la Société d'Histoire d'Ecully (Rhône), le 20 mars 2026.

<sup>2</sup> Bouton, E. 1983. *Claude-François Dorothée de Jouffroy d'Abbans*. Histoire et Archéologie, Ecully, 92 pp.

<sup>3</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Machine\\_%C3%A0\\_vapeur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Machine_%C3%A0_vapeur) consulté le 2 mars 2026.

### 3. Qui était Claude François Dorothée de Jouffroy d'Abbans ?<sup>4</sup>

Claude François Dorothée de Jouffroy d'Abbans est né le 30 septembre 1751 au château natal de sa mère de Roches-sur-Rognon (aujourd'hui Roches-Bettaincourt), en Champagne. Il est le fils aîné du marquis Claude-Jean-Eugène de Jouffroy d'Abbans (1715-1796), Chevalier de St Louis, Seigneur des Châteaux de Devant et Derrière Abbans, Chatel, Bois, Bians, Osselle, Châtans, Palantine et autres lieux... et de Jeanne Henriette de Pons de Rennepont (1717-1793), Dame de la Croix Etoilée de l'Empire autrichien.

Il appartient à une noblesse dont l'origine remonte à 1444 lorsque Perrin Jouffroy est anobli par lettres du Duc de Bourgogne, une noblesse qui reste attachée au sol, aux traditions, pour qui « l'unique fonction d'un gentilhomme était de servir le Roi, d'être toujours à lui donner ses biens, son bras et sa vie ». Son père avait acheté une compagnie et « payé d'une partie de son patrimoine la faveur de dépenser son sang au service du monarque. ». Claude-François Dorothée était destiné à devenir militaire.

Enfant, il suit les enseignements d'un précepteur au château familial. Vers sept ans, il entre en pension chez les Dominicains de Quingey près du château familial d'Abbans-Dessus pour suivre des études littéraires. Mais le jeune Claude est plus porté sur les travaux manuels que sur la littérature : il aime démonter et remonter les horloges du château (comme Louis XVI), manier le soufflet ou le rabot, au grand dam de son père pour qui ces occupations sont tout à fait impensables pour un gentilhomme.

A 13 ans, il entre à la Cour de France au château de Versailles où il devient page de la princesse dauphine Marie-Josèphe de Saxe (1731-1767), belle fille du roi Louis XV. Il suit alors avec intérêt les leçons de mathématiques de Trincano (1719-1792), professeur de mathématiques et de fortifications de l'Ecole militaire des Pages de la Chambre du Roi et acquiert des connaissances scientifiques. Le 20 décembre 1765, « par un froid glacial, vêtu de bas de soie et chaussé de petits souliers, tenant un flambeau », il suit le convoi funéraire du dauphin (1729-1765) jusqu'à Sens (à 120 km environ de Versailles), où il sera inhumé.

La Dauphine décède à son tour en 1767 et Claude perd son emploi ; il revient au château d'Abbans. En trois ans d'absence, son frère cadet a pris un certain ascendant sur leur père.

En mai 1768 (il a 17 ans), il est initié à la franc-maçonnerie à la loge Sincérité de Besançon, constituée quelques années plus tôt à l'initiative de Charles de Lacoré, intendant de la province de Franche-Comté. Il se lie d'amitié avec deux officiers d'artillerie, Claude François Joseph d'Auxiron (1731-1778) et Charles-François Monnin de Follenay (1734-1814) qui habitent près d'Abbans, eux aussi initiés au même moment à la même loge maçonnique. Claude-François d'Auxiron est un esprit des lumières, un peu touche-à-tout, auteur d'un *Mémoire sur les eaux de Paris* (1765)<sup>5</sup>, des *Principes de tout gouvernement* (1766)<sup>6</sup> et d'une traduction de l'allemand d'une *théorie des fleuves* de Johann Esaias Silberschlag (1769)<sup>7</sup> ; il a proposé l'utilisation de la pompe à feu, autrement dit la machine à vapeur, pour distribuer l'eau dans les villes en sollicitant un Privilège de 15 ans pour distribuer l'eau

---

<sup>4</sup> Une grande partie de la rédaction de ce texte a été conçue à partir du travail d'Emile Bouton (1983).

<sup>5</sup> Le titre exact est *Projet patriotique sur les eaux de Paris, ou mémoire sur les moyens de fournir à la ville de Paris des eaux saines* (1765).

<sup>6</sup> *Principes de tout gouvernement, ou Examen des causes de la splendeur ou de la faiblesse de tout État considéré en lui-même et indépendamment de ses mœurs* (1766).

<sup>7</sup> *Théorie des fleuves avec l'art de bâtir dans les eaux et d'en prévenir les racages* de Johann Esaias Silberschlag (traduit de l'allemand en 1769).

pompée de la Seine. Il pensait aussi utiliser cette machine pour la propulsion des bateaux. Ces projets intéressaient vivement Claude de Jouffroy, on s'en doute.

Claude doit songer à son avenir, militaire, cela va de soi. Il demande à son père l'autorisation d'entrer à l'École du Corps royal de l'Artillerie de Metz. Mais à cette époque, l'artillerie est une arme trop roturière et le Marquis fait avoir à son fils une affectation au Régiment d'Infanterie de Bourbon où il devient sous-lieutenant en 1771. Mais Claude est plus porté sur la fréquentation des salons que sur la discipline, tant et si bien qu'il se fait remarquer par une duchesse, suscitant la jalousie de son colonel, le Comte d'Artois, petit-fils du roi Louis XV et futur roi Charles X, qui avait lui aussi des vues sur la dame. Bref ! Une histoire galante qui se termine par une lettre de cachet et voici, à la demande de son père, le Comte Claude de Jouffroy à la prison de l'île Sainte Marguerite, une des îles de Lérins. Il va plusieurs fois essayer de s'évader mais sera toujours repris. Finalement, sur sa promesse de ne plus tenter d'évasion, il est autorisé à transformer sa cellule en atelier et il peut commander des livres, car sa solde n'a pas été supprimée. De sa cellule, il observe le passage des galères et, se remémorant ses conversations avec son ami d'Auxiron, il songe à remplacer les rameurs par des machines à vapeur. Il est très cultivé (et il a le temps de l'être) : il connaît les travaux de Denis Papin et de James Watt. Il sera finalement libéré après 2 ans d'emprisonnement, le 10 mai 1774, à la mort de Louis XV, privé cependant de la possibilité de faire une carrière militaire, mais fermement décidé à se consacrer aux sciences, ce qui ne sera pas sans créer quelques problèmes familiaux.

Claude de Jouffroy va se rendre à Paris pour étudier la machine à vapeur, notamment une machine de Watt importée de Birmingham, que Jacques Constantin (1742-1818) et Auguste Charles Périer, mécaniciens et banquiers, ont installé sur la Seine pour le pompage de l'eau. En effet, entre temps, en 1772, son ami d'Auxiron avait fait construire à Meudon un petit bateau muni d'une machine à vapeur qu'il souhaitait exploiter au titre d'une société créée avec de Follenay et Périer. Le 8 décembre 1774, la coque du bateau est sabotée, le bateau coule avant les essais... et la société aussi. Périer reprend – en réalité s'approprie - le projet d'adduction d'eau d'Auxiron et le met en œuvre – sans ce dernier - en créant plus tard, en 1778, la *Compagnie des eaux*. C'est cette pompe<sup>8</sup> que Claude de Jouffroy allait voir. Il aurait pris le parti d'Auxiron contre Périer. Claude de Jouffroy s'intéresse aussi à la construction des navires et aux machines à feu.

#### **4. Le Palmipède et l'expérience de Baume-les-Dames (1<sup>er</sup> bateau)**

À cette époque, la propulsion navale, qu'elle soit maritime ou fluviale, utilisait la force naturelle des courants, le halage des bateaux par traction animale ou humaine, les rames ou les voiles. Un ecclésiastique du canton de Berne, l'abbé Genevois, avait publié à Londres en 1760 un ouvrage intitulé *Quelques découvertes pour l'amélioration de la navigation*, dans lequel il développait l'invention de rames articulées et palmées, qui s'ouvrent en s'appuyant sur l'eau pour imprimer un mouvement de progression en avant, et se referment quand cet effet a été produit.

Claude de Jouffroy d'Abbans connaissait cette publication et il va alors imaginer un bateau muni de rames animées par une machine à vapeur. Il fait part de son idée au marquis Ducrest<sup>9</sup>, membre de l'Académie des Sciences qui en fait part à Périer l'aîné qui s'intéresse de près, on l'a vu, à l'utilisation de la machine à feu pour la propulsion d'un navire. Un comité est formé avec Jouffroy d'Abbans, d'Auxiron, de Follenay, Ducret et Périer. Mais le calcul de la quantité d'énergie que devra fournir la machine va diviser les ingénieurs. Périer et Ducrest vont partir de la force déployée par les

---

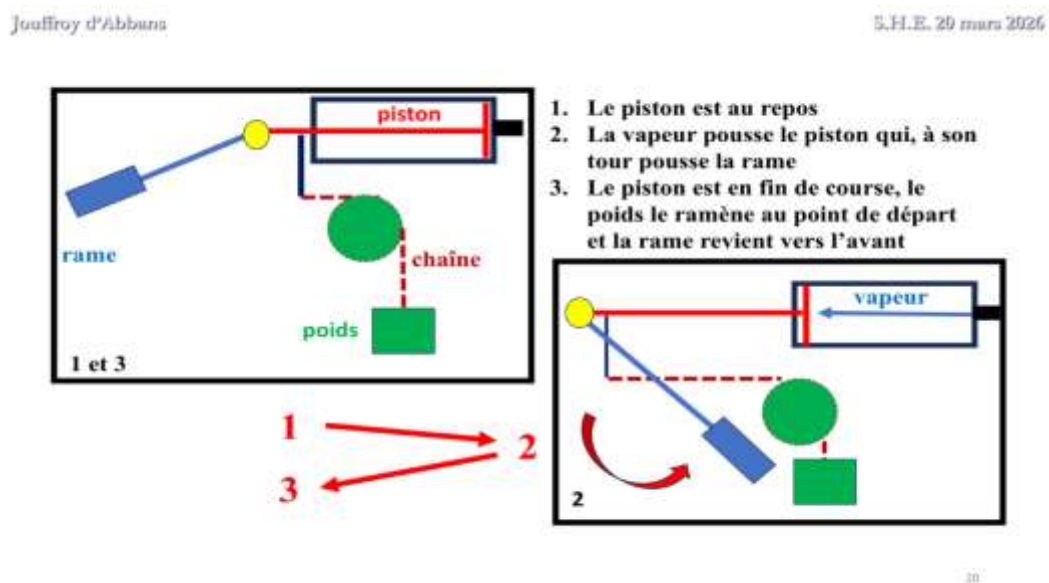
<sup>8</sup> La pompe comporte en réalité deux machines à feu, la *Constantine* et l'*Augustine* selon les prénoms des frères Périer.

<sup>9</sup> Le Marquis Charles-Louis Ducrest ou du Crest (1747-1824), frère de Mme de Genlis (1746-1830), romancière, était un économiste et inventeur de machines hydrauliques, auteur de plusieurs ouvrages.

chevaux qui tirent les péniches sur le chemin de halage. Jouffroy, d'Auxiron et de Follenay vont, en plus, tenir compte de la résistance de l'eau. Les résultats varient du simple au triple. C'est toutefois Périer qui aura gain de cause et construira en 1775 un petit bateau avec un foyer à un cylindre de 8 pouces de diamètre, développant une puissance d'un cheval, parfaitement insuffisante. Ce bateau ne pourra pas remonter la Seine et sera un échec mais Arago (1786-1853) dira plus tard que Périer, le premier, a fait naviguer un bateau à vapeur : est-ce une marque de solidarité entre académiciens ? Les sept associés vont se séparer et Jouffroy rentre à Abbans pour réfléchir à la construction de son propre bateau à vapeur.

Pour mener à bien son projet, Claude de Jouffroy doit trouver des financements (éternelle histoire !). Il rend visite à sa sœur Marie-Charlotte (ou Anne Elizabeth Alexandrine, ou plus certainement Marie Anne Elizabeth Alexandrine, le prénom varie selon les sources) de Jouffroy d'Abbans, Chanoinesse de Baume-les-Dames, qui va plaider sa cause auprès de la Supérieure du couvent, Angélique-Perronne du Mouchet de Battefort de Laubespain, abbesse de 1773 à 1787, qui se laissera convaincre et subventionnera la construction du bateau.

Son premier bateau à vapeur, *le Palmipède* sera construit avec Pourchot, chaudronnier de Baume-les-Dames. Le bateau mesure 13 m de long, 2 m de large ; son moteur est à simple effet, du type atmosphérique, le piston unique actionne des rames articulées en forme de palme qui lui sont reliées par des chaînes (Fig. 1). Le bateau navigue avec succès sur le bassin de Gondé, à Baume-les-Dames, en juin et juillet 1776 ou 1778. Cependant, les rames situées de chaque côté du bateau l'empêchent de passer les écluses qui s'avèrent trop étroites. Devant cet échec, Jouffroy abandonne le projet.



**Figure 1.** Représentation schématique du fonctionnement des rames du *Palmipède* (dessin original de Jean-Marie Exbrayat, 2026).

D'après Emile Bouton, l'expérience s'est bien déroulée en 1778 et pas en 1776 comme il est parfois indiqué. Pour cela, il s'appuie sur des notes manuscrites non signées mais vraisemblablement de Pourchot, datées du 27 mars 1778, qui mentionnent « feu M. d'Auxiron », ce qui veut dire que l'expérience a eu lieu après le décès de Claude François d'Auxiron survenu en 1778.

Après cette première expérience, le frère de Claude François Joseph d'Auxiron (le médecin Pierre-Claude, ou Jean-Baptiste ? Je n'ai pas trouvé d'indication à ce sujet) demande à Jouffroy de

reprendre l'entreprise. Après un temps de réflexion, ce dernier accepte. D'Auxiron demande alors au roi le transfert de Privilège à Mr Jouffroy d'Abbans, indiquant, pour appuyer la demande, qu'il est cousin de feu Coste de Jouffroy d'Uxelles, Chanoine de la cathédrale de Lyon et membre de la société d'Auxiron. Le Privilège sera accordé le 18 juin 1781 et une société par actions sera fondée par Auxiron, Follenay et Jouffroy, ce dernier souscrivant près de la moitié du capital.

Claude de Jouffroy d'Abbans n'était pas du tout compris par la noblesse qui se moquait de lui et l'avait surnommé « Jouffroy la pompe ». Il aurait pu revenir à l'armée dans l'artillerie ou le génie, mais rappelons qu'à cette époque, ces armes étaient fréquentées par les bourgeois, pas par les nobles.

Son père non plus ne le comprenait pas au point de souhaiter transmettre après son décès, son titre de Marquis au fils cadet Gaspard Eugène qui le remplace dans l'armée et qui fera un peu plus tard, le 10 décembre 1780, un riche mariage en épousant Mlle de Cépeaux. Si Claude perd pour l'instant son droit d'aînesse, grâce à l'appui de sa sœur qui l'a toujours soutenu, il pourra être émancipé et voler de ses propres ailes.

Après l'expérience du *Palmipède*, Claude de Jouffroy se retire au château d'Abbans où il rentabilise son moulin d'Orbèges en captant une source et en creusant un bief. Il perfectionne aussi ses connaissances en hydraulique. Il rencontre des familles franc-comtoises et certainement aussi la famille de Pingon (sa future belle-famille) qui habitent Dôle non loin d'Orbèges.

## 5. Venue à Lyon et installation à Ecully

En 1781, il s'installe à Lyon, certainement attiré par cette grande ville, la deuxième du royaume, qui offre de nombreuses possibilités en matière de batellerie, d'artisans et aussi de subventions potentielles par les Chanoines-Comtes de Saint Jean. Il se lie d'amitié avec Martin Humbert, un Ecullois dont il fréquentera la maison, rue de Villeneuve où il rencontrera un peu plus tard le jeune Jean-Marie Vianney (1786-1859), le futur curé d'Ars. Il va aussi rencontrer sa future femme. En effet, en 1782, Mme de Biéatrix, veuve d'Antoine de Pingon, quitte Dôle pour s'installer à Ecully. Le 10 mai 1783, Claude Jouffroy d'Abbans épouse sa fille aînée, Françoise Madeleine de Pingon du Valier après un contrat de mariage signé le 3 mai.

Installés à Ecully à la Maison des Lions, dont un remarquable historique est donné à la page 77 du bulletin 119 (2026) de la SHE<sup>10</sup>. Les Jouffroy fréquentent les Chanoines-Comtes de Lyon, le clergé de Vaise et d'Ecully. Ils fréquentent aussi Jouffroy de Gonans, marquis d'Aubery, Bœuf de Curis, Ménard, Baréty, Fayolle. Ils reçoivent volontiers les paysans.

## 6. Le *Pyroscaphe* (2<sup>ème</sup> bateau)

Claude va alors entreprendre la construction d'un nouveau bateau, le *Pyroscaphe*. Ce bateau de 182 tonneaux<sup>11</sup> sera construit en 1782 à Vaise avec le concours du maître de forges Antoine Frèrejean (1736-1789) pour la fabrication de la machine à vapeur. Jouffroy obtient aussi l'autorisation de construire un hangar près du chantier et d'avoir des gardes pour prévenir des réactions de la corporation des bateliers qui voyaient d'un mauvais œil cette concurrence potentielle.

Le nom du bateau, *Pyroscaphe* provient du grec ancien πῦρ, *pŷr* (« feu ») et σκάφος, *skapfos* (« carène de navire »), c'est le « bateau à feu ».

---

<sup>10</sup> Collectif, 2026. Châteaux et grands domaines d'Ecully. *Bulletin de la Société d'Histoire d'Ecully*, **119** : 1-104.

<sup>11</sup> Le nombre de tonneaux mesure le volume de la cale d'un navire. C'est une unité internationale de jauge maritime qui vaut cent pieds cubes, c'est-à-dire :  $100 \times 0,304^3 = 2,83 \text{ m}^3$ .

Le bateau mesure 140 pieds de long sur 14 de large (46 m sur 4,6 m, ce qui est considérable pour l'époque). Le système à rames est abandonné au profit de roues à aubes de 4,6 m de diamètre. Les aubes (les palettes) mesurant 1,9 m de long et plongent dans l'eau à 70 cm de profondeur. La machine imprime 24 à 25 tours/mn aux roues à aube, ce qui peut faire avancer le bateau à 9 pieds/s, soit 10,8 Km/h. Le remplacement des volets à charnières par des roues à aubes nécessite la transformation du mouvement horizontal donné par le piston du moteur à vapeur en mouvement circulaire. Il imagine, pour la translation, d'utiliser les mouvements aller et retour du piston avec un système à double crémaillère à rochets qui permet d'éviter les à-coups. Le bateau jauge 250 milliers (120 tonnes).

Par rapport au premier bateau, des progrès ont ainsi été apportés.

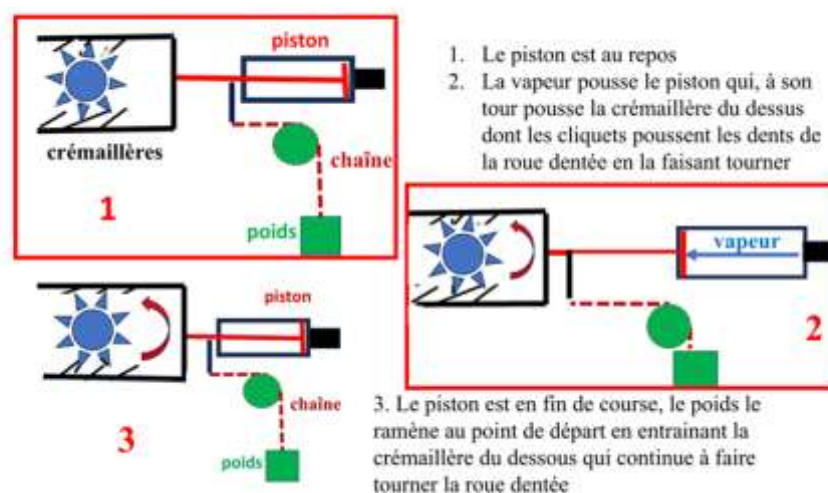
Le premier bateau était mû par des volets à charnières faisant office de rames : après avoir opéré leur percussion de l'avant vers l'arrière, ils se refermaient pour aller de l'arrière à l'avant. Mais parfois, ils s'ouvraient alors à cause de la pression, notamment lorsque le bateau allait contre le courant du cours d'eau.

Les roues à aubes évitaient cet inconvénient. Mais une nouvelle difficulté apparaissait : le moteur à vapeur n'agissait que par intervalles et le mouvement des roues devait être continu et non saccadé.

La machine à vapeur du *Pyroscaphe* était constituée de deux cylindres accolés de 1,95 m de course sur 65 cm de diamètre en bronze ouverts en haut, inclinés de 30° environ, de l'arrière vers l'avant du bateau. Leurs fonds étaient unis à une boîte en métal renfermant un tiroir qui ouvrait et fermait alternativement le passage de la vapeur dans chaque cylindre. Chaque fois qu'un des pistons arrivait au fond de sa course vers l'embouchure des cylindres, il actionnait un parallélogramme composé de deux tringles et de deux traverses, qui poussait alternativement le tiroir à droite puis à gauche. Chaque piston était muni d'une chaîne placée en son centre et chaque chaîne, après s'être enroulée sur un barillet à cliquets placé sur la roue à aubes, était tirée par un contre-poids vers le fond du bateau.

Jouffroy d'Abbana

S.H.E. 20 mars 2026



20

**Figure 1.** Représentation schématique du fonctionnement des roues à aube du *Pyroscaphe* (dessin original de Jean-Marie Exbrayat, 2026).

La vapeur arrivait de la chaudière dans la boîte à tiroir, se distribuait au cylindre de gauche alors que l'arrivée de vapeur ne pouvait se faire dans le piston de droite qui redescendait par gravité, entraînant sa chaîne qui faisait tourner les roues à aube. Le piston de gauche recevant de la vapeur était repoussé en position haute, entraîné par le poids qui n'était alors pas cliqueté sur l'arbre de l'aube. Arrivé à ce point, le tiroir se déplaçait et le piston de gauche continuait sa course (Fig. 2).

Jouffroy avait dépensé 30 000 livres. La chaudière qui « fuyait comme un panier » et la coque avaient été construites à l'économie. Par contre, la mécanique de Frèrejean était remarquable. Et c'est ce point qui fait de Jouffroy le véritable père des bateaux à vapeur<sup>12</sup>.

Le 15 juillet 1783, au cours d'une démonstration publique devant 10 000 spectateurs, le *Pyroscaphe* remonte la Saône sur 6 Km entre la cathédrale Saint-Jean et l'île Barbe. Les témoignages de l'époque indiquent un voyage d'un quart d'heure environ ce qui, selon Emile Bouton (1983), paraît bien rapide et laisse fortement douter de la véracité de témoignages quelque peu enthousiastes. En effet, cela voudrait dire que la vitesse du *Pyroscaphe* était de 24 Km/h ce qui est trop rapide pour circuler à contre-courant sur une rivière, d'autant plus que la machine pouvait faire avancer le bateau à 10,8 Km au maximum. Par ailleurs, à cette époque, la Saône n'était pas équipée de barrages et d'écluses qui en régulaient le courant. En outre, le bateau était lourd, avec des roues à aubes au rendement faible. Une vitesse de 24 Km/h était donc peu probable et elle aurait été dangereuse dans les méandres de la rivière. Une vitesse de 5 km/h paraît bien plus plausible, avec une durée de voyage d'un peu plus d'une heure.

L'expérience était réalisée sous l'œil d'officiels, une commission de 8 personnes, dont 4 prêtres et 2 notables, dont 5 étaient membres de l'Académie de Lyon mais venus à titre personnel, Jouffroy n'ayant pas jugé utile de se mettre officiellement en rapport avec cette dernière, dont le rôle aurait été pourtant de fournir l'attestation indispensable pour la mise en exploitation du bateau. L'expérience fut renouvelée plusieurs fois avec succès.

Après cette réussite technique, vont apparaître les difficultés financières et administratives. Claude Jouffroy d'Abbans écrit à ce sujet, une lettre à d'Auxiron en faisant part de ses sentiments :

*« (...) je viens de voir les Académiciens qui étaient sur le bateau lors de l'expérience (...). J'ai su d'eux qu'ils ne donneraient d'attestation authentique que préalablement le Ministre ne leur renvoya l'examen de la machine (...). D'après cela, je pencherais de votre côté qui serait de faire une nouvelle expérience à Paris (...). »*

Il émet au passage quelques avis peu flatteurs sur les académiciens lyonnais :

*« (...) ils ne sont pas grands Grecs (...), ils sont intimidés par l'Académie des Sciences de Paris ». ou encore : « Je pense laisser là l'Académie de Lyon, car elle ne mérite ni ne vaut la peine que nous déférions à son avis. »*

Parmi les spectateurs de marque (les VIP nous dirions aujourd'hui), se trouvaient un démonstrateur en physique expérimentale venu de Montpellier et le professeur de Mathématiques du Petit Collège de Lyon « *qui ont fort applaudi à ma machine* », dit Jouffroy en indiquant : « *comme ce sont des gens dont l'approbation est de la plus grande utilité, je ferai une expérience encore pour eux, ils me l'ont demandé* ».

---

<sup>12</sup> Tournier, G. 1951. Un tournant dans l'histoire des transports – Le marquis de Jouffroy d'Abbans et la navigation à vapeur. *Conférence donnée le 6 octobre 1951 à Lyon*, 29 p

Mais qui était ce physicien de Montpellier ? Il s'agissait de l'abbé Bertholon (1741-1800), surnommé « l'abbé électrique », ami de l'abbé d'Arnal (1733-1801) qui utilisait une pompe à feu à Nîmes pour actionner des moulins et qui avait des vues sur la navigation à vapeur sur la Saône. Jouffroy dit de lui :

*« (...) l'abbé d'Arnal n'a pas un actionnaire pour la remontée de la Saône et jamais son projet ne pourra être mis à exécution, je tiens cela de source sûre. »*

il ajoute

*« (...) en plus de cela, voilà qui en dit long sur la verve de ce méridional (...) En Languedoc, on est riche et bien plus hardi qu'à Lyon. »*

En fait, le Languedocien en question était bien là pour espionner et Jouffroy s'en était finalement aperçu, puisqu'il écrit à d'Auxiron le 14 juillet 1783 : « *je fais une expérience demain, après quoi, je démonte la mécanique et je pars pour Paris* ». Le 19 juillet, le post-scriptum d'une lettre de sa femme indique :

*« (...) je ne veux vous donner aucun détail des affaires du bateau (...). J'ai communiqué en son temps, à Monsieur de Jouffroy, votre lettre qui ne lui a pas inspiré de crainte (...), sachant très bien que l'abbé d'Arnal ne s'occupait plus de ce projet. »*

Le 21 juillet, d'Auxiron demande à Jouffroy d'Abbans qu'un acte notarial soit rapidement établi afin d'avoir une attestation de succès et aller ensuite à Paris pour solliciter des lettres patentes. Le document notarial attendra le 19 août.

L'expérience ne convainc toutefois pas : les économistes doutent de la rentabilité de ce nouveau mode de locomotion, les entrepreneurs de transports fluviaux voient une concurrence à leur entreprise. Les concurrents, c'est-à-dire l'abbé d'Arnal et surtout Périer qui importait des machines anglaises sont furieux et jaloux de ce succès qui peut les conduire à la ruine. Ils feront tout pour empêcher qu'un Privilège soit accordé à Jouffroy. En plus, les savants et académiciens étaient méprisants vis-à-vis de ce « *gentilhomme obscur qui n'est d'aucune académie* », qui a eu la maladresse de ne pas se placer sous le haut patronage de MM. D'Alembert et de Condorcet. Parallèlement à cela, la presse consacrait des pages entières aux expériences contemporaines des frères Joseph (1740-1810) et Etienne (1754-1799) de Montgolfier mais ne parlait pas de Jouffroy. Finalement, après 16 mois de navigation intermittente, le bateau sur la Saône est abandonné.

## **7. Expérience parisienne et difficultés**

L'expérience prévue à Paris va mal démarrer. Les principaux actionnaires pressentis se désistent et l'expérience ne peut pas être réalisée. Jouffroy doit relancer le notaire pour obtenir le document qu'il n'a pas encore obtenu. Il va rédiger le *Mémoire de Mr le Comte de Jouffroy pour Mrs de l'Académie* qui argumente les intérêts économiques de son bateau :

- on épargnera une grande quantité de chevaux qui seront rendus à l'agriculture et non achetés à l'étranger ;
- on conservera ainsi des hommes et des chevaux que la traction des bateaux fait périr ;
- on rendra à l'agriculture d'excellents terrains (les chemins de halage) ;
- les objets de commerce et de consommation seront transportés avec plus d'abondance, d'aisance, de célérité, et à moindres frais ;
- les routes seront beaucoup moins détériorées.

Il ajoute :

*« (...) déjà l'abbé d'Arnal avait proposé un projet qui tendait au même but avec des moyens différents(...) Son projet avait été renvoyé au jugement de Mrs de l'Académie des Sciences, elle a jugé utile à la navigation. »*

Il s'appuie donc sur l'avis favorable donné à l'abbé d'Arnal en indiquant toutefois que son projet est meilleur.

Le 22 novembre 1783, l'Académie reçoit le document et nomme des commissaires, c'est-à-dire de Borda et surtout Périer l'aîné (maintenant académicien). Le 31 janvier 1784, après avoir pris connaissance du rapport établi par ces derniers, le Ministre et Contrôleur général des Finances Calonne (1734-1802) répond à Jouffroy :

*« il m'a paru que l'épreuve faite à Lyon ne remplissait pas suffisamment les conditions requises, mais, si au moyen de la pompe à feu, vous réussissez à faire remonter sur la Seine, l'espace de quelques heures, un bateau chargé de 300 milliers, et que le succès de cette épreuve soit constaté à Paris, d'une manière authentique, vous pourrez compter qu'il vous sera accordé un privilège limité à 15 ans. »*

A la même date, Jouffroy reçoit une lettre « musclée » de la part de d'Auxiron.

*« (...) le Ministère et l'Académie des Sciences ont jugé que la petite promenade que vous avez faite sur la Saône était fort éloignée du but proposé (...) »*

Jouffroy essayant de constituer une société pour son projet, d'Auxiron lui écrit aussi :

*« votre conduite n'entendait rien moins qu'à se mettre hors de l'entreprise de la remonte des bateaux (...) »*

Il l'accuse d'avoir donné des renseignements scientifiques sur le bateau et d'avoir dénoncé l'insolvabilité de certains actionnaires. Il lui reproche d'avoir pris sur lui un ouvrage au-dessus de ses forces, d'aller à tâtons et d'avoir fait des expériences fort coûteuses, d'avoir fait des erreurs pour d'autres projets, d'avoir consommé une partie du produit des actions à tout autre chose que leur destination. Il lui reproche aussi d'avoir vécu sur les fonds de l'entreprise et souhaite rompre.

Après plusieurs péripéties, un compromis est tout de même signé en février 1784 entre Auxiron, Folleray et Jouffroy. Le duc d'Orléans promet 40 000 livres, des actions sont émises pour atteindre 60 000 livres, mais c'est un échec.

En avril 1784, Jouffroy est en lien avec les ateliers Périer pour la construction des machines. Périer demande 1 500 livres mais Jouffroy ne répond pas ; il est parti en famille à Dôle ou, dans son château natal, sa femme attend un heureux évènement. La famille s'installera ensuite au moulin d'Orbèges où sera construite la « maison des castors » recouverte de gazon. Malheureusement, la maison sera ravagée par un incendie.

Le 20 janvier 1785, la famille retourne à la Maison des Lions à Ecully où leur premier fils Achille François Eléonore sera baptisé le 21 juillet 1785. Le couple aura cinq autres fils : Marie-Agathange-Ferdinand, né le 21 juin 1786, baptisé le lendemain à Ecully ; le 3ème fils a dû naître en 1787, car le décès d'un garçon de 5 ans est déclaré le 12 octobre 1793 (an II) ; Jean-Charles-Gabriel naîtra le 6 septembre 1788, mais l'acte de baptême n'a pas été retrouvé à Ecully ; César-Jean-Marie naîtra le 28

avril 1790, baptisé le 3 septembre ; Antoine de Jouffroy, enfin, décédé le 20 octobre 1795, à 2 mois et 2 jours, déclaré fils de Claude-François-Dorothee de Jouffroy et de Madeleine-Augustine de Pingon.

Revenons en 1784. Jouffroy reçoit des nouvelles de Périer qui indique que :

« (...) une machine aussi nouvelle que vous proposez est exposée à des expériences et à des changements qui sont dispendieux ; je pense que cette dépense montera à 100 000 livres (...) l'usage que j'ai des entreprises de ce genre me fait vous conseiller (...) de ne rien entreprendre que vous ne soyez assuré positivement de ces fonds(...) »

Jouffroy est harcelé par les créanciers. En plus, d'Auxiron lui réclame des documents qu'il aurait eu de la part de son frère : calculs sur la pompe à eau, charges du bateau, mécanisme de la machine, un brevet d'académicien batave, un brevet d'honneur de l'Académie des Sciences de Rotterdam.

Le duc d'Orléans propose alors à Claude de Jouffroy de le recommander à des capitalistes britanniques qui pourraient l'aider à réaliser son bateau en Angleterre mais Claude de Jouffroy refuse par patriotisme. Il envoie à Périer, en 1784, un modèle au 1/24e qui reproduit le bateau de Lyon, modèle aujourd'hui exposé au musée de la Marine.

Jouffroy va demander à d'Auxiron de lui envoyer les 18 000 livres correspondant à ses actions mais il n'obtient aucune réponse. Le 7 juillet 1785, Jouffroy et Follenay portent l'affaire devant le tribunal. En même temps, Jouffroy obtient un accord amiable et une nouvelle société verra le jour le 13 mai 1786. Par la suite Auxiron écrit à Jouffroy au sujet de Follenay et, finalement, le 9 juin 1787, Jouffroy et Auxiron produiront un nouveau traité pour avoir le privilège de navigation sur les fleuves. Enfin, le 7 avril 1789 est établi le *Traité de Commandite de la Société de Jouffroy/d'Auxiron/abbé d'Arnal, pour procéder à la navigation sur le Rhône, la Saône, l'Isère*. L'abbé d'Arnal qui réapparaît est chargé de diriger et surveiller les exécutions et jouit du tiers des crédits en actions. Il prend à sa charge les frais du premier bateau jusqu'au succès complet. La machine à feu est à double cylindre et à double pompe à air, double régulateur, double condensateur avec chaudière et fourneau. Le bateau doit remonter le courant de la Seine au moins 4 heures de suite. D'Auxiron doit encore 30 000 livres mais Jouffroy n'exige rien de lui. Le procès initié en 1785 ne sera cependant pas encore terminé en 1792 !

Mais nous arrivons au 14 juillet 1789, la Révolution va bouleverser la France.

En 1789, Claude de Jouffroy d'Abbans, partisan comme sa femme de la suppression des privilèges, est élu comme délégué de la noblesse pour la rédaction du cahier des doléances. Il donnera procuration à Jean-Louis Bœuf de Curis pour être député. A partir du 7 juillet 1789, ce dernier, seigneur haut-justicier de la paroisse de Curis donnera pouvoir à Claude-François-Dorothee, marquis de Jouffroy d'Abbans (qui d'ailleurs n'est pas marquis) pour le représenter dans les assemblées de la paroisse.

Claude suit de très près les évènements politiques. A Ecully, son ami Agnèse Giro devient commandant de la garde nationale. Le drapeau est béni le 24 mai 1790 dans le parc du château Baréty avec les élèves de la Grande Pension qui jouent de la musique.

Ecully va être marquée par plusieurs évènements répertoriés dans les bulletins 61 et 62 du *Groupe d'histoire et d'archéologie d'Ecully* : refus de lire en chaire la *Constitution civile du clergé*, arrestation du vicaire, l'abbé Vidil, surveillance des lieux de culte, interdiction de dire la messe à Fontville le 11 septembre 1791 avec tentative d'arrestation du célébrant et des fidèles. Depuis le 13 juin, sous l'influence de l'abbé Tabard, prêtre constitutionnel, il était en effet interdit de célébrer la messe dans les chapelles privées. A cette période, la famille Jouffroy d'Abbans venait de prendre un

précepteur, l'abbé Blond, pour instruire Achille âgé de 6 ans. Le comte Claude de Jouffroy venait d'émigrer et la vie financière de l'épouse devait être réglée.

Le 27 mars 1791, le roi se voit retirer le droit d'accorder des Privilèges pour l'utilisation industrielle des inventions et une réglementation est fixée pour obtenir un Brevet d'Invention, de Perfectionnement et d'Importation.

## **8. Que devient Claude de Jouffroy pendant la révolution ?**

Reprenant pour son roi le métier des armes, Claude de Jouffroy d'Abbans rejoint l'armée de Condé (armée des émigrés) en 1790 où il est nommé officier par commission du 11 mai 1791, signée par les comtes de Provence et d'Artois, contre-signée par le maréchal de Broglie. Il est capitaine en second dans la compagnie de Montessus et reçoit le brevet de capitaine de la légion Mirabeau et fait la campagne de 1792-1795. A Ettenheim, Claude de Jouffroy rencontrera son fils Achille accompagné de son précepteur qui se rendent en Suisse, chez son grand-oncle, le prince de Montbarey, ancien ministre de la guerre de 1777 à 1780 et sa grand-tante maternelle, maintenant Chanoinesse de Baume-les-Dames. Claude de Jouffroy d'Abbans reviendra définitivement en France en 1795 après un séjour à Neuveville sur le lac Léman en Suisse.

Le reste de la famille est restée en France. En juin 1791, la mairie d'Ecully envoie un piquet de la garde nationale « pour protéger Mme de Jouffroy », à qui il est interdit de faire célébrer la messe dans la chapelle du domaine. Mme de Jouffroy se plaint au département qui donne ordre aux officiers municipaux de retirer le piquet et de ne plus inquiéter les personnes qui veulent faire célébrer leur culte dans les lieux consacrés.

La situation générale va toutefois s'aggraver et le 27 octobre 1792, l'an I de la République, René-Antoine Péricaud, notaire à Lyon, justifie être en possession des biens de Mme Pingon mis sur le rôle des contributions de la commune. Il s'agit probablement d'un subterfuge pour protéger les biens d'une famille dont le chef est considéré comme émigré. Claude-Charles Blandin de la section de la Belle-Cordière vient alors passer quelques mois chez la citoyenne veuve Pingon (la belle-mère de Claude de Jouffroy) pour le rétablissement de sa santé. Le 16 brumaire an II (6 février 1794), la citoyenne Françoise-Madeleine Pingon, femme Jouffroy, demande le divorce sous motif que son mari l'a abandonnée depuis plus de trois ans sans donner de nouvelles. Cette demande de divorce (qui n'aboutira pas) pourrait être un moyen de se protéger pendant la Terreur, période pendant laquelle il est probable que Françoise-Madeleine, sa mère et sa sœur aient été inquiétées ; le maire d'Ecully et plusieurs amis ont été guillotines, d'autres ont été emprisonnés, le prêtre constitutionnel est inquiété.

En 1795, après la chute de Robespierre, guillotiné le 18 juillet 1794, quelques royalistes sont de retour. Les Jouffroy n'habitent plus à Ecully mais au 11 rue du Plat à Lyon (canton de l'Egalité).

Claude de Jouffroy est certainement revenu un moment en France en 1794-1795, mais cette période reste obscure. Rappelons toutefois que les registres d'état civil d'Ecully mentionnent à la date du 7 brumaire an III (20 octobre 1795), le décès d'un Antoine de Jouffroy âgé de 2 mois et 2 jours, déclaré fils de Claude-François-Dorothee de Jouffroy et de Madeleine-Augustine de Pingon.

La période 1795-1802 est peu documentée. Le 5 Nivôse an XII, Dame Madeleine Pingon (de Jouffroy d'Abbans) qui habite alors quai des Augustins, dresse son testament léguant à son mari un quart de sa propriété et un quart en jouissance de tous les biens qu'elle possède, institue ses enfants comme héritiers, révoquant ainsi toutes les dispositions antérieures.

## 9. Le retour en France

A son retour, Claude de Jouffroy d'Abbans initie ses enfants à la mécanique. Il apprend alors la conception d'un bateau à vapeur par M. Desblancs, mécanicien qui avait travaillé chez Frèrejean et l'existence de la navigation sur la Seine d'un bateau conçu par l'ingénieur américain Fulton (1765-1815).

L'Américain Fulton a en effet obtenu des moyens financiers pour lancer la navigation à vapeur, ce que Jouffroy n'avait jamais réussi à obtenir. En 1803, Fulton entreprend la construction, dans les ateliers de Périer à Chaillot, d'un bateau qui ressemble au modèle envoyé par Jouffroy 15 ans auparavant, avec cependant une différence notable, l'utilisation de la manivelle au lieu des crémaillères pour faire tourner les roues à aubes. Après un échec de la navigation du prototype, les essais sont effectués le 9 août 1803 sur la Seine, en présence de membres de l'Académie des Sciences. Fulton reconnaîtra cependant l'antériorité de Jouffroy d'Abbans.

Jouffroy se replonge dans la conception de bateaux et prépare un petit modèle qu'il construit, aidé d'un artisan local, Narmillon, qu'il présentera à Frèrejean en janvier 1802 (3<sup>ème</sup> bateau). Pour cela, il récupère le fer, les charpentes et les boiseries de l'aile droite de la maison d'Abbans. Mais, encore une fois, il manque d'argent pour mener à terme son bateau et son fils Achille lui propose d'intéresser Bonaparte mais Claude refuse de demander de l'aide à ce dernier qu'il nomme déjà « l'usurpateur » avant la date. Il refusera bien entendu par la suite de travailler pour l'empereur Napoléon Ier. Ce troisième bateau ne sera finalement jamais achevé, les Frèrejean n'ayant pas fourni la machine à vapeur.

A cette époque, le banquier Lafitte fait appel à Claude de Jouffroy pour la construction de *la Henriette* à Rouen pour la Société des *Bateaux coureurs*. Mais cette société a acheté en Angleterre un bateau de Fulton, *l'Elise*, qui va traverser la Manche et remontera la Seine jusqu'à Paris. Claude va rompre le contrat.

A cette période, l'étude de la vapeur intéresse l'Académie des Sciences qui pourtant oublie régulièrement de mentionner les noms de Papin, de Jouffroy d'Abbans. Le Lyonnais Patrin propose de propulser les bateaux par un jet de vapeur dirigé vers l'arrière. Le nom de Fulton est lui aussi oublié. Bonaparte, alors 1<sup>er</sup> Consul (1799-1804), aurait dit de son bateau : « c'est une coquille qu'il fait marcher là ! » Car Fulton s'intéressait à la navigation fluviale et non marine. De retour en Amérique, il obtiendra les capitaux pour construire *le Clermont*, le premier bateau à vapeur avec un service commercial régulier entre Albany et New-York (230 Km).

## 10. La Restauration : Le *Charles-Philippe*

À la suite de la chute du Premier Empire et pendant la Restauration (1814-1830, interrompue par les Cent-Jours), grâce à Louis XVIII et au Comte d'Artois, Claude de Jouffroy obtient enfin, un peu tard, son brevet et il reprend ses travaux en 1816 pour créer son 4<sup>ème</sup> bateau à Paris. Il recevra par ailleurs la Croix de Saint-Louis et sera nommé commissaire particulier dans les provinces de l'Etat. Il fonde le *chantier naval Jouffroy d'Abbans* à Chalon-sur-Saône et, parrainé par le comte d'Artois, il inaugure son bateau à vapeur le *Charles-Philippe* (4<sup>ème</sup> bateau), du nom de son parrain, le 20 août 1816, au cours du premier service de navigation à vapeur sur la Seine, sur le territoire de Bercy, pour desservir en ligne régulière le trajet fluvial entre Paris et Montereau. Pour promouvoir le bateau Achille écrit à son sujet dans *La Gazette de France*, dont il est directeur entre 1816 et 1823.

Le *Charles-Philippe* descend la Seine, passe devant la famille royale installée aux fenêtres du Louvre. Mais la société de halage a soudoyé le pilote pour que le bateau, bondé d'invités, aille

s'écraser contre une pile du Pont-Neuf. Le fils de Claude, Ferdinand, déjouera heureusement la machination. Le 26 avril 1816, Jouffroy obtient un privilège pour naviguer sur la Saône jusqu'au 28 avril 1831. Mais il ne surmontera pas la concurrence de Fulton.

Le 27 mars 1816, Jouffroy maintenant Marquis et résidant à Paris rue Poissonnière, dépose un brevet d'invention pour la construction d'un cinquième bateau à vapeur. Il rappelle aussi les questions techniques d'un projet de société avec l'abbé d'Arnal. Il décrit la machine à vapeur à double effet et à recondensation.

Le 13 mai 1816, il demande un brevet de perfectionnement pour les bateaux à vapeur, afin de supprimer les roues latérales qui réduisent de moitié la largeur du bateau, qui transmettent mal le mouvement et qui seraient très difficilement protégées des fortes lames en haute mer (il voyait loin, ne se limitait pas à des déplacements sur les fleuves et les rivières). Le 10 mai 1817, il dépose un projet de système mécanique pour mouvoir les roues.

Le 23 septembre 1818, il constitue une société parmi les membres de laquelle on compte ses trois fils. Les frères ont 5 actions à eux trois, mais elles seront vendues par la suite.

Le 8 juillet 1818, Jouffroy d'Abbans donne quelques précisions concernant la mise en activité du futur bateau et la construction de deux autres bateaux. Un document de la société précise les aménagements du bateau (cabinets d'aisance, cloison de distribution, doublage du tillac pour mettre l'intérieur à l'abri de la pluie, des sièges pour s'asseoir (*sic*), de la tapisserie en papier et peintures extérieures et intérieures), la direction laissée à M. de Jouffroy, les salaires des différents personnels, l'administration de la société, les prix demandés aux voyageurs et pour le fret. Le bateau se nommera *Le Persévérant* (5<sup>ème</sup> bateau) et il appartiendra à la *Société des bateaux à vapeur de la rivière Saône*. Ces deux pièces sont déposées à l'étude de Maître Farine, notaire à Lyon.

Le calcul du prix de revient tenait compte des frais liés à l'équipage de six hommes, le combustible, la location des bureaux à Chalon et Lyon, soit 22 088 F ; les recettes étaient estimées à 45 500 F. Il y avait donc un bénéfice. Mais avaient été oubliés la rémunération des caissiers et des actionnaires. Et il n'avait pas été tenu compte de la concurrence des autres moyens de transport, notamment la *Compagnie générale des transports* qui s'était constituée en même temps. En outre, on savait que quelques steamers avaient explosé, ce qui décourageait les voyageurs qui choisissaient finalement un autre mode de transport. Bref, ce fut un échec complet et Jouffroy d'Abbans s'est retrouvé complètement ruiné.

Le succès de l'expérience de 1816 (le *Charles-Philippe*) avait été suivi par Claude Nièpce qui, avec son frère Nicéphore, ont essayé d'intéresser Claude Jouffroy à leur moteur, sans consentir cependant à un moindre financement. Devant la fin de non-recevoir de Jouffroy, le projet a été abandonné et les frères Nièpce se sont tournés vers la photographie.

Depuis 1816, la navigation à vapeur avait prospéré en Amérique, sur les côtes d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande grâce à Fulton. Et pendant que *Le Persévérant* voguait sur la Seine en 1819, le *Savannah*, muni de voiles et de roues à aubes mues par la vapeur, ralliait New York à Liverpool commandé par le capitaine Moser Rogers.

## 11. Dernières années

Claude de Jouffroy d'Abbans et sa famille retournent au château familial qu'ils quitteront pour suivre leur fils Achille. Le 30 août 1829, la marquise décède à Marly-le-Roi. Craignant que les pensions ne soient pas honorées consécutivement aux événements politiques (la révolution de 1830), Claude

entre aux Invalides le 1<sup>er</sup> février 1831 où il décèdera du choléra à 81 ans, le 18 juillet 1832. Ses restes seront inhumés dans la fosse commune, comme tous ceux qui décèdent d'une maladie contagieuse.

Il n'en demeure pas moins que l'invention de Claude François Dorothée de Jouffroy d'Abbans a inauguré l'ère de la navigation fluviale à vapeur qui va permettre le transport de milliers de voyageurs et de millions de tonnes de marchandises pendant le XIX<sup>e</sup> siècle.

## 12. Hommages

En 1884, un an après le centenaire de la navigation du *Pyroscaphe* sur la Saône, deux monuments sont élevés à Baume-les-Dames et Besançon. A Besançon, la statue en bronze, œuvre de Charles Gauthier sera fondue pendant l'Occupation. En 1946, une nouvelle statue, en ciment cette fois, réalisée par Jean Jegou, sera placée sur le piédestal précédent. L'ensemble changera de lieu par la suite. Toujours à Besançon, une statue en bronze sculptée par Pascal Coupot en 1998 représente Jouffroy d'Abbans en taille réelle Elle sera déplacée en 2012, puis vandalisée en 2014 et réimplantée en 2015

Des commémorations seront célébrées pour les 150 ans de navigation sur la Saône en 1933 à Besançon, pour les 200 ans de la naissance de Jouffroy d'Abbans en 1951 à Paris, pour les 200 ans de la navigation sur la Saône en 1983 à Lyon, pour les 250 ans de la naissance de Jouffroy d'Abbans en 2001 à Baume-les-Dames, pour les 200 ans de l'obtention du brevet en 2016 à Roches-Bettaincourt, Baume-les-Dames et Abbans-Dessus.

En juillet 2022 est créée une pièce de théâtre *À toute vapeur ou la presque vraie vie du marquis inventeur Claude François Dorothée de Jouffroy d'Abbans* de Julien Lopez par la Compagnie la Gouaille.

A la demande de Bernard Debrie, président de la Société philatélique de Besançon, La Poste éditera en 2016 un timbre de collection intitulé *Bicentenaire de la navigation à vapeur*. Il s'agit en réalité de l'obtention, en 1816, d'un brevet pour ce qui était appelé à l'époque un bateau-diligence. Le graveur Pierre Albuissou a représenté Claude François de Jouffroy d'Abbans de profil avec le *Pyroscaphe* en arrière-plan.

## Conclusions

Nous sommes allés à la rencontre de Claude François Dorothée de Jouffroy d'Abbans, un gentilhomme du XVIII<sup>ème</sup> siècle qui, né sous la monarchie a connu la Révolution, la Terreur, le Directoire, le Consulat, le 1<sup>er</sup> Empire, la Restauration, la République. Ce gentilhomme qui est toujours resté fidèle aux valeurs qu'il avait reçues de ses ancêtres, fidèle au roi, était aussi un esprit des Lumières, un ingénieur avec une idée maîtresse : l'utilisation de la vapeur pour la navigation. Toute sa vie, il a mis au point et perfectionné ses bateaux. Il en a conçu cinq au total malgré les aléas de la vie, de la politique, les rivalités, les difficultés financières quasi permanentes. Comme toutes les grandes idées et découvertes, son idée était « dans l'air » et il s'est trouvé en compétition avec d'autres inventeurs dont l'Américain Fulton. Il est aujourd'hui reconnu comme le vrai précurseur du bateau à vapeur, j'en veux pour preuves les hommages qui lui ont été rendus par la suite.

## Sources bibliographiques

Boiteux, L.A. 1951. Allocution à La Sorbonne, 3 p.

- Boiteux, L.A. 1951. La vie persévérante de Jouffroy d'Abbans. *Conférence donnée à La Sorbonne le 26 octobre 1951*, 8 p.
- Boiteux, L.A. 1951. Monsieur Jouffroy d'Abbans, *Conférence donnée à Cannes, 3 septembre 1951*. 5 p.
- Bouton, E. 1983. Claude-François Dorothée de Jouffroy d'Abbans. *Histoire et Archéologie, Ecully*, 92 p. [https://histoire-ecully.fr/wp-content/uploads/2026/03/Bouton\\_indexable.pdf](https://histoire-ecully.fr/wp-content/uploads/2026/03/Bouton_indexable.pdf)
- Collectif, 1951. *Bi-centenaire de la naissance de Jouffroy d'Abbans, inventeur de la navigation à vapeur*. Livret de l'exposition 27 octobre – 11 novembre 1951, 52 rue de Bassano, Paris, 32 p.
- Collectif, 1983. *L'expérience de Jouffroy d'Abbans en 1783 et la navigation à vapeur dans la région lyonnaise*. Livret de l'exposition, Musée historique de Lyon, Hôtel Gadagne, Lyon, 58 p.
- Collectif, 1989. Le journal d'Ecully pendant la Révolution. *Bulletin du Groupe d'Histoire et d'Archéologie d'Ecully*, **61** : 1-16. <https://histoire-ecully.fr/documents/bulletins/N061.pdf>
- Collectif, 2026. Châteaux et grands domaines d'Ecully. *Bulletin de la Société d'Histoire d'Ecully*, **119** : 1-104.
- Gauthier, A. 1973. Jouffroy d'Abbans inventeur du bateau à vapeur. *Courrier des messageries maritimes*, **133-134** : 26-37.
- Jocteur, C. 1989. Le Journal d'Ecully pendant la Révolution. *Bulletin du Groupe d'Histoire et d'Archéologie d'Ecully*, **62** : 2-15. <https://histoire-ecully.fr/documents/bulletins/N062.pdf>
- Marie, J. 1951. Journée Jouffroy d'Abbans. *Allocution, Lyon, 6 octobre 1951*, 8p.
- Marie, J. 1951. Journées Jouffroy d'Abbans. *Allocution, Besançon*, 16 p.
- Marie, J. 1951. Journées Jouffroy d'Abbans. *Allocution, Baume-les-Dames*, 6 p.
- Marie, J. 1951. Journées Jouffroy d'Abbans, *Allocution, La Roche-sur-Rognon*, 7p.
- Marie, J. 1951. *Allocution à la Sorbonne*, 3p.
- Roux, C. 1951. Le marquis Claude Dorothée de Jouffroy d'Abbans et ses expériences sur le Doubs en 1776 et sur la Saône en 1783 pour réaliser pratiquement la navigation à vapeur. *Allocution du 19 juillet 1951 à Lyon. Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Lyon*, 120 p.
- Secrétaire d'Etat à la Marine, 1951. *Allocution à Besançon*, 8p.
- Tournier, G. 1951. Un tournant dans l'histoire des transports – Le marquis de Jouffroy d'Abbans et la navigation à vapeur. *Conférence donnée le 6 octobre 1951 à Lyon*, 29 p.