

Histoire des ponts du 1^{er} arrondissement

Le Rhône et la Saône

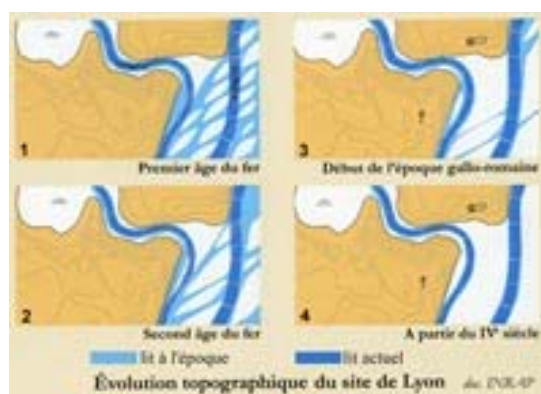
• Un site avec deux cours d'eau

La Saône et le Rhône ont joué un rôle majeur (voies de circulation des hommes et marchandises) dans l'histoire de la ville dès son origine.

Caractéristiques

- Saône : faiblesse du courant, vallée large en amont de la ville, qui se rétrécit jusqu'au défilé de Pierre-Scize (large de 90 m au minimum, rebords abrupts) ;
- Rhône : lit beaucoup plus large (300 m) et courant plus important.

• Le site de 1 000 à 400 BC



Du 1^{er} âge du fer (environ 1 000 BC) jusqu'à 400 BC

- le Rhône forme des chenaux NE-SO, larges, peu profonds ;
- des îles caillouteuses (163-164 m d'altitude) sont isolées par les chenaux en eau (161-162 m d'altitude) ;
- la Saône est plaquée contre la colline de Fourvière et rejoint les bras du Rhône au nord de Saint-Georges.

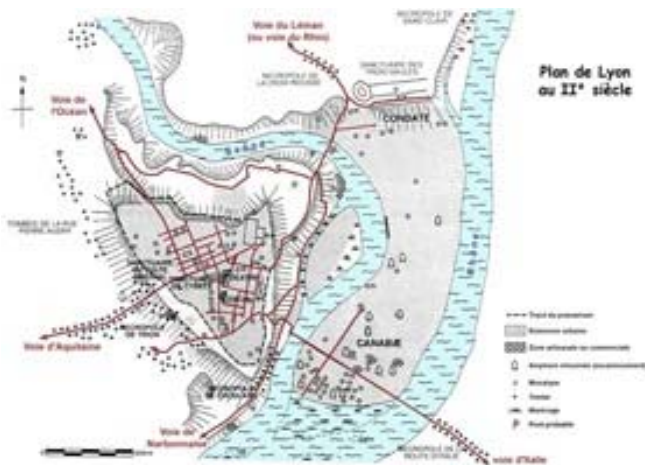
De 400 à 50 BC

Le Rhône se retire sur sa rive gauche et, probablement, s'encaisse dans un lit simplifié (chenaux plus réduits et îles végétalisées).

Au début de notre ère

Le lit de la Saône se dilate vers l'est et suit un tracé proche de l'actuel. L'ancien bras conflue avec le nouveau tracé au sud de Saint-Georges (formation de l'île de Saint-Jean).

- Le site à l'époque gallo-romaine



Défilé de Pierre-Scize

Des rochers tombaient à pic dans la Saône. Dès cette époque, ils ont été taillés pour créer une voie sur la rive droite. D'où le nom de *Petra incisa*, soit « Pierre encize » ou « Pierre Scize ». Cet affleurement de roches a servi de carrière.

Passage de la voie du Léman (ou voie du Rhin)

Elle devait traverser la Saône au débouché de ce défilé (emplacement de la passerelle Saint-Vincent), pour ensuite suivre le tracé de la rue du Sergent Blandan et de la montée des Carmélites.

Affleurement du socle

Un peu plus loin (vers l'ancien pont du Change), le socle cristallin affleurerait l'eau. Dès l'époque gallo-romaine, ce devait être, un site de passage à gué une grande partie de l'année.

Le Rhône

Par contre, à ce niveau, c'était une barrière difficilement franchissable.

La presqu'île nommée Canabae

Dès le début de notre ère, les gallo-romains accélèrent le remblaiement des chenaux. La plaine semble à l'abri des crues à partir du II^e siècle (altitude moyenne de 164,5 m). L'ancien bras de la Saône sera remblayé à la fin du III^e siècle, créant un nouvel espace qui sera rapidement urbanisé (actuel quartier du Vieux-Lyon).

- Du Moyen-Âge à nos jours

- Le Rhône est resté très longtemps une barrière (lit large, courant violent) ne permettant pas la construction de ponts solides et permanents.
- Par contre, la Saône réunit les conditions favorables à la construction de ponts (courant faible, largeur plus réduite). Cependant, tous les ponts anciens se sont écroulés plusieurs fois aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Premier pont sur la Saône : 1070, le premier pont du Change.

Premier pont sur le Rhône : 1774, le premier pont Morand.

- 2 dates importantes : 1827, invention de la technique des ponts suspendus et 1880, invention de la technique des ponts métalliques.



Le pont du Change

• Situation et origine du nom



- sur la Saône, au niveau de l'affleurement rocheux qui affleurerait aux deux tiers lors des basses eaux ;
- reliait la place d'Albon (1^{er} arr.) à la place du Change (5^e arr.) ;
- pont le plus ancien ;
- change plusieurs fois de nom : pont de Saône, pont de pierre, pont du Change (XV^e siècle, à cause de sa

situation), pont de Nemours (en 1847, pour honorer le duc de Nemours, troisième fils de Louis-Philippe), et enfin de nouveau pont du Change (en 1848).

• Premier pont du Change (1070 – 1842)

Type d'ouvrage



- pont en pierres à 9 arches de dimension variable ;
- 5 piles reposaient sur les assises rocheuses du lit de la Saône (d'où dimension des arches variable) ;
- longueur totale = 193 m, largeur = 6 m ;
- construit en réutilisant des pierres des monuments romains abandonnés ;
- il portait, près des rives, des maisons hautes de 3 à 4 étages ;

Extrait de la carte (de 1872) du plan topographique de 1860



- passage des bateaux : seulement 2 passes sur chaque rive ;
- mais la 1^{re} arche rive gauche « l'Arche Merveilleuse » ou « de la Mort qui Trompe », était dangereuse (des rochers d'où les rapides de la Mort qui Trompe) ;
- les 2 premières arches rive droite permettaient seulement une navigation intermittente ;

- donc l'arche marinière était la 2^e rive gauche ;
- de plus, en eaux basses, la navigation était impossible.

Histoire

- 1050 – 1070 : construction du pont ;
- 1070, il est consacré par le Pape Innocent III ;
- Pendant tout le Moyen Âge, le 2 juin de chaque année, le clou de la Fête des Merveilles (origine remontant aux Romains) s'y déroulait. Des taureaux étaient précipités dans la rivière par la trappe de l'arche des Merveilles. Fête interdite en 1347 ou 1410 à cause de ses proportions exagérées (culte au taureau = persistance de l'ancien culte païen de Cybèle) ;
- les exécutions capitales s'y déroulaient : les condamnés étaient plongés dans la Saône par la trappe du pont ;
- fin 1492 - début 1493, réparation de la 1^{re} pile rive droite, puis réparations fréquentes au cours des siècles ;
- C'est le seul pont en activité jusqu'en 1643, donc souvent encombré par les chariots, les cavaliers, les chalands des boutiques et les promeneurs et accidents fréquents ;



- 1643, fin d'une peste terrible à Lyon, la ville se met sous la protection de la Vierge, d'où la création d'un monument avec une statue de la vierge (sculpteur Jacques Mimerel) sur le pont de Pierre (1660-62) ;



- 1676, des attroupements devant la Vierge gênent la circulation, l'archevêque décide de placer la sculpture dans la chapelle de l'Hôtel-Dieu, où elle se trouve encore ;
- à partir de 1795, création des quais → démolition des maisons rive droite ;
- 1806, 1^{re} arche rive droite noyée dans le nouveau quai ;
- 1820 : monument transféré montée du Chemin-Neuf, remanié en fontaine ; remplacé par un corps de garde de pompiers sur le pont ; puis cette fontaine est prise dans les maçonneries de béton renforçant la colline (après 1930) ;



Photographie avant 1843, fonds Sylvestre - BML

- rive gauche les maisons du pont resteront jusqu'à sa démolition (1846) ;



Photographie avant 1843, fonds Sylvestre - BML

- 1828 – 1829, projet Louis-Pierre Baltard : agrandir l'île rocheuse, pour construire un ensemble Palais de Justice – Maison d'Arrêt et un 2^e pont (emplacement de l'actuel pont Maréchal Juin) ; projet est resté sans suite ;
- 1842 : démolition du pont (âgé de 772 ans) ; à cause du développement de la navigation fluviale grâce aux machines à vapeur.
- 1846 : la démolition du 1^{er} pont est réalisée après l'achèvement du nouveau pont.



Fin de démolition du pont de Pierre

Fonds Sylvestre - BML

- Deuxième pont du Change (1847 – 1974)

Type d'ouvrage



Le pont du Change en 1847

- pont en pierre à 6 arches (22 m de portée au centre et 21,75 m pour les autres) ;
- longueur totale de 132 m ; rapidement élargi par des encorbellements, et vers 1890 : largeur de 14,42 m (chaussée de 8,42 m, 2 trottoirs de 3 m chacun) ;
- toujours construit sur les rochers, mais un peu plus en aval ;
- architecture plus haute pour être compatible avec la navigation d'alors.

Histoire

- 17 décembre 1840, début de l'enquête sur le nouveau pont (emplacement, financement, indemnisation des riverains) ;
- 24 septembre 1843, pose de la 1^{re} pierre : le Duc de Nemours cimente une pierre creuse, et scelle au plomb à l'intérieur de celle-ci un coffret en bois de cèdre contenant les monnaies courantes de l'époque (il sera retrouvé en 1974 lors de la démolition du pont) ;
- 1844 à 1846 : construction sur les plans de l'ingénieur Auguste Jordan ;
- 18 janvier 1844 : décret qui lui confère le nom de Pont de Nemours ;
- mars 1846 : pont ouvert à la circulation ; démolition de l'ancien pont ;



Fin de démolition du pont de Pierre photographie J. Sylvestre, - BML

- 1845 à 1860 : dérochement du lit de la Saône pour faciliter la navigation ;
- 15 septembre 1848 : réception définitive sous le nom de pont du Change ;
- 1849 : le pont est élargi grâce à des encorbellements : largeur de 14,42 m (chaussée de 8,42 m et 2 trottoirs de 3 m).
- 1856, le pont résiste à la crue



- 2 septembre 1944 les Allemands font sauter le pont ; dégâts minimes : deux voûtes ouvertes ;
- 18 septembre, une passerelle provisoire en bois mise en place ; puis le pont sera réparé ;



- 1966 : remontée des eaux (création du barrage de Pierre Bénite) et le pont gêne le passage des bateaux ;
- années 70 : dans le cadre de la future liaison Rhône Rhin, le pont n'est plus au gabarit ;
- 1974 : démolition du pont, qui n'est pas reconstruit, mais remplacé 200 m en aval par le pont Maréchal Juin (lit de la Saône plus large, donc navigation plus facile).

La passerelle Saint-Vincent

• Situation et origine du nom

- du quai Saint-Vincent (1^e arr.) au quai Pierre Scize (5^e arr.) ;
- nom venant de l'église toute proche, dédiée à saint Vincent ;
- située à l'endroit où la Saône est la plus étroite dans Lyon (74 m), mais aussi très profonde (plus de 15 m), avec un fond vaseux épais.
- probablement les Romains avaient choisi ce site pour construire un pont (mais aucune preuve de son existence) permettant le passage de la voie du Léman.



- Les anciens ponts Saint-Vincent (1637 – 1832)

Type d'ouvrage



Vue du pont Saint-Vincent sur la Sûre (1830), par Joseph Fructus (M.H.L.).

- ponts en bois (charpente) ;
- impossible de réaliser des piles solides avec les techniques anciennes à cause de la nature du fond et de l'importance du courant.

Histoire

- 1637, construction (ingénieur Jean Christophe Marie) d'un pont à péage, est emporté par les glaces en 1643 ; les héritiers abandonnent leurs droits ;
- 1656, un nouveau pont à péage emporté par la grande crue de 1711 ;
- 1777, un nouveau pont, de 7 m de large, moins de 80 m de longueur, qui résiste mieux, mais il doit être constamment réparé et ainsi ne rapporte rien à ses constructeurs.

- Passerelle Saint-Vincent (1832 – actuel)

Type d'ouvrage



- passerelle suspendue en fil de fer d'une seule travée, avec 2 piliers en pierre ;
- piles sur les berges, incorporées aux quais qui viennent d'être construits ;
- longueur totale de 76,5 m, pour une largeur de seulement 2,80 m, tablier normalement prévu pour être à l'abri des hautes eaux.

Histoire

- début du XIX^e siècle, pont Saint-Vincent est en mauvais état ;
- 1827, ordonnance royale : la compagnie Girardon obtient le droit de remplacer le pont Saint-Vincent par une simple passerelle, à condition de construire un nouveau pont mieux situé (pont La Feuillée, plus en aval) ;
- 25 octobre 1832 : ouverture de la passerelle au public ;
- 1840 : tablier endommagé par la crue, réparé ;
- 1865 : la ville rachète le péage et l'entreprise Grillet adjudicataire assure son entretien ;
- 1944 : la passerelle n'est pas détruite par les Allemands, l'explosion du pont de la Feuillée aurait fait tomber les charges de dynamites destinées à la détruire. Donc elle présente aujourd'hui son allure initiale.

Le pont du Général Koenig

• Situation et origine du nom



- du quai Joseph-Gillet (1^{er} arr.) au quai Chauveau (9^e arr.) ;
- c'est l'aboutissement d'une succession de ponts depuis 1745 ;
- reçoit le nom de Marie Pierre Koenig (1898 - 1970) héros de la bataille de Bir Hakeim en 1942, commandant de Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) et deux fois ministre de la Guerre.

• Premier pont : pont d'Halincourt (1745 – 1789)

Type d'ouvrage



Vue de l'entrée de Lyon par la route de Chalon-sur-Saône :
le pont d'Halincourt au bas du fort Saint-Jean ;
le Château de Pierre-Solais.
dessin de Lallemand, début du XVIII^e siècle.

- pont en bois (charpente) à péage avec sept travées,
- 97,44 m de longueur.

Histoire

- 1745 à 1749, construction du pont (pour 144 281 francs d'époque) par les Hospices, à la demande du consulat ;
- 1749 : pont achevé ; nom d'Halincourt pour honorer Charles de Neuville de Villeroy, marquis d'Halincourt qui, vers 1630 a fait percer la porte nord de Lyon, dans la fortification, sous le fort Saint-Jean.

- 1780, le pont s'écroule, il est reconstruit ;
- 17 janvier 1789, il est entraîné presque intégralement (les 5 arches centrales avec leur pile) par des blocs de glace charriés par la Saône.

• Deuxième pont : pont de Serin (1815 – 1968)

Type d'ouvrage



- pont d'une largeur de 13,50 m, dont 10,50m pour la chaussée, avec 4 piles et 5 travées.
- arches d'abord construites en bois, reconstruites ensuite en pierres ; les pierres d'enrochement (579 m³) venant des grottes du quai Pierre-Scize.

Histoire

- 2 juin 1801 : Napoléon Bonaparte ordonne aux Hospices de reconstruire à leurs frais un pont avec un péage pour le financer ; après négociations, les Hospices avancent 500 000 francs pour une dépense totale de plus de 1 900 000 francs.
- 1807, le 1^{er} projet de l'ingénieur Carron, trop ambitieux ;
- 6 mars 1811, nouveau projet adopté (ingénieur K'Minguant), mais la construction prend du retard (guerres et manque de main d'œuvre) ;
- 2 juillet 1815 : inauguration ;
- il résiste aux crues de 1840 et 1856.
- les cintres de bois vieillissent mal, il faut les remplacer par de la pierre ;
- 25 avril 1844, adjudication emportée par Vital et Sental, ils emploient 1 300 m³ de pierres de taille. Les arches de pierres sont terminées en 1844.
- 2 mars 1865, la ville rachète le péage, l'entreprise Grillet adjudicataire assure son entretien.
- 1 janvier 1875, la débâcle de la glace sur la Saône entraîne bateaux, plates, pontons et bois morts qui forment un barrage sous le pont, protégeant ainsi les ponts en aval.
- 2 septembre 1944, les Allemands font sauter le pont, dégâts minimes, l'arche centrale est rapidement réparée.
- 1968, démolition du pont incompatible avec les exigences de la circulation fluviale dans l'optique de l'aménagement de l'axe Rhin-Rhône .



- Pont du Général Koenig (1970 – actuel)

Type d'ouvrage



- pont en acier avec 2 piles en béton qui supportent un tablier métallique ;
- travée centrale de 68 m et deux parties latérales de 21 m chacune ;
- largeur de 19 m répartie en une chaussée de 14 m et deux trottoirs de 2,50m.

Histoire

- pont ouvert en 1970.

Le pont Morand

- Situation et origine du nom

- de la place Tolozan (1^e arr.) à la place du Maréchal Lyautey (6^e arr.) et la grande artère du cours Franklin Roosevelt ;
- a porté plusieurs noms : pont Rouge ou de Bois à l'origine, pont Affranchi en 1793, pont des Victoires en 1794, puis pont Morand (attesté en 1810), nom de l'architecte urbaniste Jean-Antoine Morand (1727-1794) qui dirigea la construction du premier pont.



- Premier pont Morand (1774 – 1890)

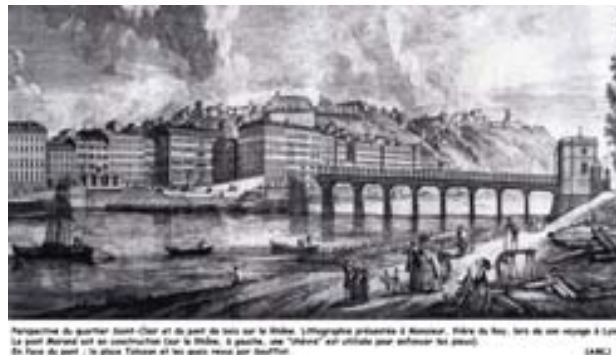
Type d'ouvrage



- pont en bois avec 17 arches (portée de 10,70 m à 13,65 m) ;
- longueur de 208 m pour 12,90 m de large (considérable pour l'époque) ;
- piles fondées sur plus de 300 pieux de chêne de 10 m de long et 50 cm de diamètre minimum à la tête.

Histoire

- 1734 - 1771, en amont du futur pont, seulement un bac des Hospices, de faible capacité, la construction d'un pont était donc nécessaire ; les Hospices ont le monopole des passages sur le Rhône et s'opposent au projet de la Compagnie de Morand, qui deviendra Compagnie des Ponts du Rhône.
- 4 janvier 1771 : par des lettres patentes de Louis XV, Jean-Antoine Morand obtient le monopole des traversées depuis la porte Saint-Clair jusqu'au pont de la Guillotière ; le pont Morand sera construit avec une concession sur le péage de 99 ans, c'est le 2^e plus ancien des ponts sur le Rhône de Lyon ;
- 1772 à 1774 : construction du pont ;



- 1774 : inauguration et ouverture aux piétons ;
- 1775 : ouverture aux voitures ;
- 1789, il résiste au choc des glaces du Rhône qui était gelé ;
- 1791, péage est supprimé, puis rétabli en 1797.



- 22 octobre 1825, des poutres, troncs et radeaux, charriés par la crue, inclinent le pont et emportent 4 arches ; un pont volant et une trille sont mis en place durant sa reconstruction ; en 1840, la trille existe toujours ;
- 1854, il résiste à la crue qui emporte le pont Saint-Clair qui vient heurter ses piles et faire barrage au courant ;
- 6 octobre 1860, décret impérial qui instaure le rachat du péage (5 100 000 Frs alloués pour l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon) ;
- années 1880, le pont vétuste menace ruine et doit être limité à la circulation ;
- 5 janvier 1887, un rapport technique déclare alarmant l'état du pont, au niveau des massifs d'ancrage et des piles ;
- 5 mars 1884 le conseil municipal, présidé par Gailleton, limite les passages aux voitures attelées de moins de 3 chevaux, avec gardiennage du pont ; mais il vieillit mal et est rendu dangereux par le déchaussement de ses piles ;
- 1890 : il est démoli.

- Deuxième pont Morand (1890 – 1974)

Type d'ouvrage



- structure métallique reposant sur des piles de maçonnerie ;
- 214,50 m de longueur, pour une largeur totale de 20 m (1 chaussée de 11 m et 2 trottoirs de 4,50 m) ;
- 3 arches en acier laminé reposent sur des piles et culées en maçonnerie (arche centrale de 67,4 m et 2 arches de rive de 63 m).

Histoire

- 1890, la ville lance un emprunt pour la reconstruction, pour un coût de 2 millions de francs or ;
- 1895, d'après les statistiques, trafic entre 6 et 22 heures : 3 619 voitures attelées, 3 619 voitures et 34 176 piétons ;
- 2 septembre 1944, les Allemands font sauter le pont, l'arche centrale est totalement détruite ;



- 6 septembre 1944 une passerelle provisoire en bois de 4 m est mise en place pour les piétons ;
- 26 janvier 1945 fin de la construction d'un pont provisoire en bois (dit du Bâtiment) monté à l'ancienne ;
- 3 février 1945, ouverture de ce pont de 205 m de long, avec 10 piles sur pilotis ; il est assez solide pour supporter la ligne de tramway n° 7 et restera en service pendant 3 ans.



Le pont provisoire
Photographie février 1945 - Fonds Sylvestre, BML

- 28 décembre 1946, la Compagnie des Forges et Ateliers du Creusot est chargée de relever le pont Morand.
- 3 avril 1948, ouverture du pont ;
- 1974 : destruction du pont pour faire passer la ligne de métro A.

• Troisième pont Morand (1976 – actuel)

Type d'ouvrage



- pont en béton précontraint d'allure massive car il abrite le passage du métro dans un caisson sous le tablier
- 187 m de long, avec largeur de 15,50 m seulement car il devait être doublé par un 2^e pont routier. En rive gauche la culée de l'ancien pont a été conservée.

Histoire

- 1976 : inauguration du pont ;

Le pont La Feuillée

- Situation et origine du nom

- du quai de la Pêcherie (1^e arr.) au quai de Bondy (5^e arr.) ;
- construit à l'endroit où la Saône est la plus étroite
- origine du nom : traditionnellement, une feuillée est un abri de feuilles abritant des latrines rudimentaires ; il en existait une à proximité, rue du Plâtre, ce terme peut aussi désigner une guinguette dans un lieu ombragé.



- Premier pont La Feuillée (1831 – 1910)

Type d'ouvrage



- pont suspendu à chaîne avec une travée centrale de 66,98 m ;
- les deux piles sont situées très près de la rive pour faciliter la navigation ;
- longueur totale de 86,98 m, pour une largeur de 7 m (chaussée de 5 m et 2 trottoirs de 1 m).
- le tablier devait être à 2 m au-dessus des hautes eaux.

Histoire

- 25 octobre 1827, une ordonnance royale décide la construction du pont La Feuillée, à condition de construire aussi la passerelle Saint Vincent dans les 10 ans qui suivent (2 ponts à péage avec les mêmes investisseurs privés : la « Compagnie Girardon ») ;
- 28 septembre 1831, ouverture au public ; mais il est livré avec une malfaçon : réduction de 20 cm de la hauteur du tablier au-dessus des eaux, par rapport au cahier des charges ;

- 1840, les bateaux emportés par la crue arrachent une partie du tablier ; il est réparé aux frais de ses propriétaires et reste fermé plus d'une année ;
- 21 novembre 1841, il est réouvert à la circulation ;
- 2 mars 1865, la ville rachète le péage et l'entreprise Grillet adjudicataire assure maintenant son entretien ;
- 5 mars 1884, le conseil municipal présidé par Gailleton limite les passages à 3 tonnes ;
- 5 janvier 1887, l'état du pont est déclaré alarmant ;
- 1910 : démolition, car il ne peut pas supporter l'augmentation du trafic et le passage des tramways. Avant cette démolition, une passerelle pour piétons est construite en amont.

- Deuxième pont La Feuillée (1910 – 1944)

Type d'ouvrage

- pont métallique, de 12 m de largeur, avec des piles en pierres blanches (carrières de Porcieu-Amblagnieu) ;
- une arche centrale de 75 m d'ouverture pour faciliter la navigation et 2 petites arches latérales de 6,50 m.



Histoire

- construit en 1910 ;
- 2 septembre 1944, les Allemands le font sauter ; l'arche centrale s'écroule dans la Saône et entraîne les piles dans sa chute.



- 1945, construction d'une passerelle pour piétons.



- Troisième pont La Feuillée (1949 – actuel)



Type d'ouvrage

- deux piles en béton, proches des rives, recouvertes de pierres de taille ;
- tablier en acier ;
- une travée centrale (67,40 m) et deux latérales (15,45 m et 14,55 m).

Histoire

- l'auteur du pont actuel est M. Mogaray, ingénieur des Ponts et Chaussées (chargé de la

reconstruction des ponts de Lyon) ;
 - inauguration en 1949.

Le pont Vaïsse

- Situation et origine du nom



- du quai Saint-Clair (extrémité sud du cours d'Herbouville actuel, 1^e arr.) et le quai de l'Est (quai Charles de Gaulle actuel), 6^e arr.), à une centaine de mètres en amont de l'actuel pont de Lattre de Tassigny.

- le 1^{er} pont fut d'abord nommé Louis-Philippe, puis rebaptisé pont de Saint-Clair en 1848 ; le 2^e pont sera renommé pont Vaïsse en 1864

(hommage à Claude-Marius Vaïsse, 1799 – 1864, préfet de Lyon qui mena une politique importante d'urbanisation de la ville, sur le modèle de celle du Baron Haussmann à Paris).

- sur la rive gauche, une plaque rappelle la localisation du pont.

- Premier pont de Saint-Clair (1846 – 1854)

Type d'ouvrage



- pont suspendu en fil de fer, avec deux piles surmontées de colonnes égyptiennes ;
- 200 m de long, pour une largeur de 7 m (chaussée de 4,80 m et 2 trottoirs de 1,10 m).

Histoire

- construit par la compagnie Morand (ou des Ponts du Rhône).
- 21 janvier 1846 : ouverture à la circulation ;
- 29 juin 1854, un bateau dérivant détache du rivage un « moulin à nef » (moulin sur embarcation, fonctionnant avec la force du courant), qui emporte le tablier et les câbles du pont.

- Deuxième pont de Saint-Clair ou pont Vaisse (1856 – 1952)

Type d'ouvrage

- 5 piles au lieu de 2 ;
- légèrement plus étroit (4,90 m de chaussée et 2 trottoirs de 90 cm).
- style plus sobre.



Histoire

- réception le 29 mars 1856, la reconstruction a été immédiate ;
- 30 mars 1856 : ouverture du pont à péage ;
- 6 octobre 1860 : rachat du péage décrété par décret impérial (5 100 000 Frs alloués pour l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon : ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hôtel-Dieu et passerelle du Collège) ;

- 5 janvier 1887, l'état du pont est alarmant au niveau des massifs d'ancrage et des piles, à cause du passage des corps de troupe : cavaliers et fantassins, charrois lourds ;
- 1871, différents arrêtés municipaux limitent les chargements à 3 tonnes ;
- 2 septembre 1944, les Allemands font sauter le pont, avec destruction partielle des câbles et du tablier ;



- 6 septembre, mise en place d'une passerelle provisoire en bois ;
- 26 novembre 1944, réouverture du pont grâce à des câbles de récupération ;
- 1946, il reprend son aspect initial ;
- le trafic augmente avec la construction du tunnel de la Croix Rousse ; sa capacité est dépassée ;
- 1952, démolition du pont.



Les projets de pont Fourvière – Croix-Rousse

- milieu du XIX^e siècle : idée de relier directement « la colline que travaille » (Croix-Rousse) et « la colline que prie » (Fourvière) par un pont au niveau du défilé de l'Homme de la Roche (rives avec roches apparentes et défilé étroit) ;
- à partir de 1847, 45 projets successifs ;



- 1847 : Paul Léon Lehaître (pont suspendu), Chippier (pont double en fer) ;

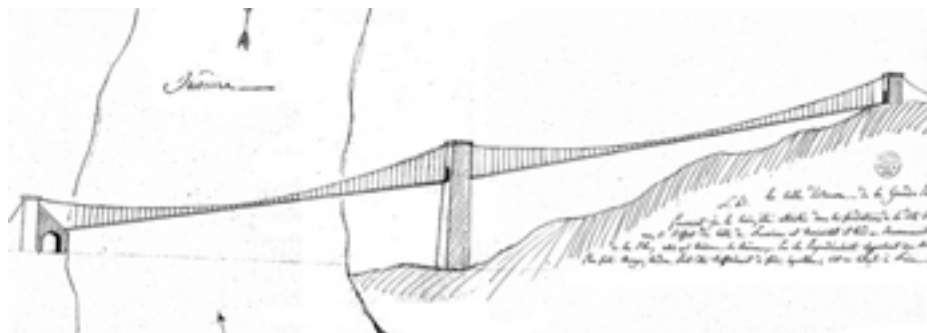


Projet de Paul Léon Lehaître (1847) Projet de pont suspendu d'une seule travée, adopté par le Conseil municipal, mais interrompu par la révolution de 1848.



Le projet Chippier (1847) : pont métallique double, avec des statues de grands citoyens lyonnais sur le parapet.

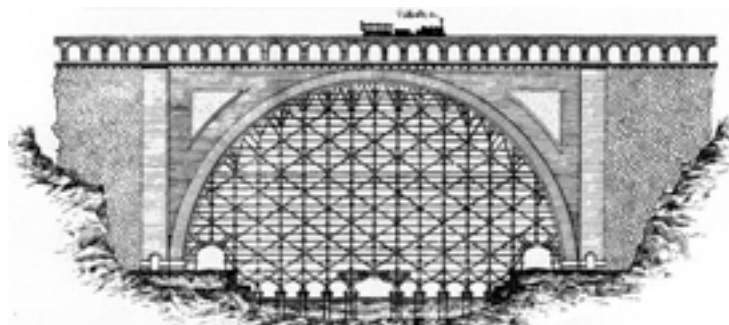
- 1852 : Lehaître (de nouveau son projet), M. Bourget (double pont suspendu), M. Vergniais (pont en fer et fonte), Bonnet (projet refusé par l'Ingénieur en chef) ;
- 1953 à 1859 : 4 projets ;
- 1862 à 1866, L. Combet (pont en maçonnerie, monumental) ; M. Drevet : (ouvrage en maçonnerie) ; H. Wilbien (pont métallique) ; Vettard (pont suspendu, pente de 15 %) :



Projet Vettard (1866)

Pont suspendu, tablier en pente de 15 %, reliant le centre ville au quartier de Fourvière. Projet trouvé déraisonnable par l'Ingénieur en chef de la ville.

- 1869 à 1872 : 2 projets ;
- 1873 : M. d'Espony de Saint Paul (viaduc ferroviaire en maçonnerie)



Projet Espony de Saint Paul (1873)

Pont en maçonnerie d'une seule arche (131 m long, 60 m de diamètre), supportant un viaduc en maçonnerie pour 2 voies de chemin de fer (de Sathonay et du Forez au Rhône). Viaduc composé de petites arches

- 1874 à 1875 : 6 projets,
- 1886 à 1890 : 2 projets.

- 1890 – 1895 : 10 projets, dont le projet Eiffel (pont métallique avec chemin de fer et route pour voitures et piétons) et le projet MM. A. Teste fils, Pichat, Moret et Cie (pont suspendu à tramway électrique) ;



Le projet Eiffel (1891) : un viaduc avec un chemin de fer à sa partie inférieure et route pour voitures et piétons à sa partie supérieure. du ABE



Le projet Teste fils, Pichat, Moret (1895) : un pont suspendu à tramway électrique. du ABE

- 1910 : le docteur Gailleton, maire de Lyon décide de construire le pont de l'Homme de la Roche au niveau des quais.
- mais de 1897 à 1986, 6 projets encore proposés ;
- 1990 : un concours de la COURLY auquel 4 architectes participent ; concours jugé infructueux, les 2 collines ne sont toujours pas reliées.

La passerelle de l'Homme de la Roche

• Situation et origine du nom



- du quai Saint-Vincent (1^{er} arr.) au quai Pierre-Scize (5^e arr.) ;
- dans le défilé de Pierre-Scize, endroit où les deux collines sont les plus proches ;
- son nom provient de la présence d'une statue située dans la grotte artificielle sur la rive droite, hommage à Jean Kléberger dit le bon

Allemand, bienfaiteur de la ville de Lyon.

• Pont de l'Homme de la Roche (1911 – 1986)

Type d'ouvrage

- pont métallique avec des piles en pierres blanches (carrières de Porcieu-Amblagnieu) ;
- longueur inférieure à 100 m, pour une largeur de 7,50 m (5 m de chaussée et 2 trottoirs de 1,25 m) ;
- arche centrale de 46 m, celles de côtés 24 m.



Histoire

- 24 janvier 1895 ; la ville lance un emprunt pour la construction du pont (coût de 200 000 francs or) ;
- 1910 : les crédits sont débloqués ;
- 1911 – 1912, construction du pont ;
- 1930, le tonnage de l'ouvrage est limité à 15 tonnes ;
- 2 septembre 1944, la Résistance évite sa destruction par les allemands ;
- 1952, le tonnage est ramené à 3,5 tonnes ;
- 1986, devenu dangereux, il est démoli.

• Passerelle de l'Homme de la Roche (1989 – actuel)

Type d'ouvrage

- passerelle métallique à l'architecture étrange, fine et légère, peinte en vieux rose, plancher de bois ;
- juste en amont, on peut voir les culées de l'ancien pont.



Histoire

- 1989, la passerelle métallique remplace le pont
- au départ, elle est considérée comme provisoire, mais toujours en place, d'où 1,5 km de quai sans pont ;
- elle a été fabriquée à Villefranche-sur-Saône et amenée entièrement montée sur une barge.

Le pont de Lattre de Tassigny

- Situation et origine du nom



- du tunnel de la Croix-Rousse (1^e arr.) à la rue Duquesne (– 6^e arr.). ;
- nommé en hommage à Jean de Lattre de Tassigny (1889 – 1952), maréchal de France à titre posthume, qui a libéré Toulon, Marseille, Lyon, l'Alsace... à la tête de la Première Armée Française et représenta la France à la ratification de l'acte de capitulation allemande le 8 mai 1945.

- Type d'ouvrage



- pont en béton précontraint, avec 3 travées de 53 m chacune ;
- 150 m de long et large de 25 m (chaussée de 20 m et 2 trottoirs de 2,50 m) ;
- deux paires de piles de béton habillées de pierres blanches sont plantées dans le fleuve, deux autres piles sont sur les berges du Rhône ;
- en rive droite, il est prolongé par 2 autres groupes de piles moins élégantes permettant le passage des voies rapides et deux bretelles en encorbellement rattachent le pont à l'axe nord-sud ;
- en rive gauche, il est aussi rallongé pour pouvoir enjamber une voie sur berge, une piste cyclable et rejoindre la rue Duquesne.

- Histoire

- 1953 - 1954 : construction du pont dans l'alignement du tunnel, soit à une centaine de mètres en aval de l'ancien pont Vaïsse.

C'est le dernier pont construit dans le 1^{er} arrondissement.

Sources

Ponts et quais de Lyon, Jean Pelletier

Atlas historique du Grand Lyon, Jean Pelletier et Charles Delfante

Site de la Bibliothèque municipale de Lyon, photographies en Rhône-Alpes :
<http://collections.bm-lyon.fr/photo-rhone-alpes>

Illustrations

AML = Archives Municipales de Lyon

BML = Bibliothèque Municipale de Lyon

Musée Gadagne

EV = collection personnelle

Dossier réalisé par Éliane Vernet – commission patrimoine du 1^{er}
arrondissement - décembre 2011