Histoire des ponts du 1er arrondissement

Le Rhône et la Saône

Un site avec deux cours d'eau

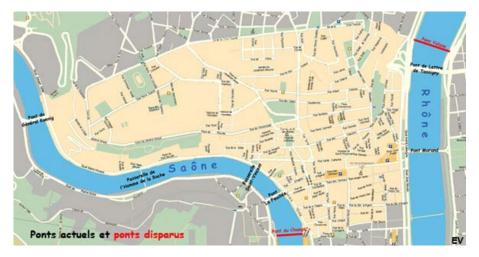
La Saône et le Rhône ont joué un rôle majeur dans l'histoire de la ville dès son origine.

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), socle cristallin affleurant l'eau ;

- Rhône : lit beaucoup plus large (300 m) et courant plus important.

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. En revanche, la Saône (courant faible, moins large) permet cette construction. Mais, tous les ponts se sont écroulés plusieurs fois aux XVIIe et XVIIIe siècles.
- Deux dates importantes : 1827, invention de la technique des ponts suspendus et 1880 de la celle des ponts métalliques.



Le pont du Change (Saône, 1070-1974)

Situation et origine du nom



Il reliait la place d'Albon (1^{er} arr.) à la place du Change (5^e arr.), en étant situé au niveau des rochers qui affleuraient aux deux tiers lors des basses eaux.

C'est le pont le plus ancien. Il change plusieurs fois de nom : pont de Saône, pont de pierre, pont du Change (XV^e siècle), pont de Nemours (en 1847, pour honorer le duc de Nemours, 3^e fils de Louis-Philippe), et de nouveau pont du Change en 1848

Premier pont du Change (1070-1842)

C'est un pont en pierres à 9 arches de dimension variable, avec 5 piles sur les assises rocheuses du lit de la Saône et 193 m de longueur totale, 6 m de largeur. Il portait, près des rives, des maisons hautes de 3 à 4 étages. La 1^{re} arche de la rive gauche est appelée « l'Arche Merveilleuse » ou « de la Mort qui Trompe ». Elle est dangereuse (présence de rochers). La seule arche vraiment marinière était la 2^e du côté rive gauche et en eaux basses, la navigation était impossible.





Le pont est construit de 1050 à 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. À partir de fin 1492 il y aura des réparations fréquentes au cours des siècles.

C'est le seul pont en activité jusqu'en 1643, il est donc souvent encombré.

À partir de 1795, pour créer les quais, des maisons de la rive droite sont démolies.

En 1820, le monument du pont est remplacé par un corps de garde de pompiers.

Sur la rive gauche, les maisons du pont resteront jusqu'à sa démolition, décidée 1842 à cause des problèmes de navigation.



Photographie du Fond Sylvestre, 1840, BmL

Pont du Change au début du XX° siècle

En 1846, le pont (âgé de 776 ans) est démoli (après l'achèvement du nouveau pont).

Deuxième pont du Change (1846-1974)

C'est un pont en pierre à 6 arches, d'une longueur totale de 132 m. Il est construit un peu plus en aval. Son architecture plus haute est compatible avec la navigation d'alors.

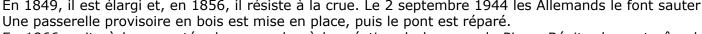
La 1^{re} pierre est posée le 24 septembre 1843, par le Duc de Nemours. Il est construit de 1844 à 1846, sur les plans de l'ingénieur Auguste Jordan. Nommé pont de Nemours, il est ouvert à la circulation en mars 1846.

Entre 1845 à 1860 on réalise un dérochement du lit de la Saône pour faciliter la navigation.

Le 15 septembre 1848, il reprend le nom de pont du Change.

14 LYON. - Le Pont du Change et la Croix Rousse. - LL. En 1849, il est élargi et, en 1856, il résiste à la crue. Le 2 septembre 1944 les Allemands le font sauter.

En 1966, suite à la remontée des eaux due à la création du barrage de Pierre Bénite, le pont gêne le passage des bateaux. Dans les années 70, il n'est plus au gabarit, dans le cadre de la future liaison Rhône Rhin. Il est démoli en 1974. Il sera remplacé, 200 m en aval, par le pont Maréchal Juin.



La passerelle Saint-Vincent (Saône, 1637-actuel)

Situation et origine du nom



Elle relie le quai Saint-Vincent (1er arr.) au quai Pierre Scize (5^e arr.). Son nom vient de l'église toute proche, dédiée à saint Vincent. C'est 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.

Les Romains avaient probablement choisi ce site pour construire un pont permettant le passage de la voie du Léman.

Les anciens ponts Saint-Vincent (1637-1832)

Ce sont des ponts en bois. Les techniques anciennes, à cause de la nature du fond et de l'importance du courant, ne permettaient pas de réaliser des piles solides.

- 1637 : 1er pont emporté par les glaces en 1643.
- 1656 : 2^e pont emporté par la grande crue de 1711.
- 1777 : 3e pont, de 7 m de large, qui résiste mieux, mais doit être constamment réparé et ainsi ne rapporte rien à ses constructeurs.



Le pont Saint-Vincent en 1820, Joseph Fructus

Passerelle Saint-Vincent (1832-actuel)

Type d'ouvrage

- passerelle suspendue d'une seule travée, avec 2 piliers en pierre ;
- piles sur les berges, incorporées aux quais ;
- longueur totale de 76,5 m, largeur de seulement 2,80 m.

Histoire

Au début du XIX^e siècle, le pont est en mauvais état et, en 1827, une ordonnance royale donne le droit de remplacer le remplacer par une simple passerelle, à condition de construire un nouveau pont mieux situé

(pont La Feuillée, plus en aval). La passerelle est ouverte au public 25 octobre 1832.

En 1840, le tablier endommagé par la crue est réparé. En 1865, la ville rachète le péage.

En 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 (Saône, 1745-actuel)

Situation et origine du nom

Il relie le quai Joseph-Gillet (1^{er} arr.) au quai Chauveau (9^e arr.). C'est l'aboutissement d'une succession de ponts depuis 1745. Il 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

C'est un pont en bois à péage avec sept travées, de 97,44 m de longueur.

Histoire

Il est construit par les Hospices de 1745 à 1749 et achevé en 1749, sous le nom d'Halincourt pour honorer Charles de Neuville de Villeroy, marquis d'Halincourt

Il s'écroule en 1780, puis est reconstruit. Le 17 janvier 1789, il est presque totalement entraîné par des blocs de glace charriés par la Saône.



ue de l'entrée de Lyon par la route de Chalons-sur-Saöne : le pont d'Halincourt au bas du fort Saint-Jean ;

Deuxième pont : pont de Serin (1815-1968)

Type d'ouvrage

- largeur de 13,50 m, avec 4 piles et 5 travées ;
- arches d'abord en bois, reconstruites ensuite en pierres.

Histoire

Le 2 juin 1801, Napoléon Bonaparte ordonne aux Hospices de reconstruire à leurs frais un pont avec un péage pour le financer. Le 6 mars 1811, un projet est adopté, mais la construction prend du retard (guerres et manque de main d'œuvre). Il est inauguré le 2 juillet 1815.

Il résiste aux crues de 1840 et 1856.



Mais les cintres de bois vieillissent mal, et sont remplacés par de la pierre en 1844.

En 1944, les Allemands le font sauter le pont, les dégâts sont minimes et l'arche centrale est rapidement réparée. Le pont, devenu incompatible avec les exigences de la circulation fluviale, est démoli en 1968.

Troisième pont : pont du Général Koenig (1970-actuel)

Type d'ouvrage

- pont en acier avec 2 piles en béton et un tablier métallique :
- travée centrale de 68 m et deux parties latérales de 21 m chacune ;
- largeur de 19 m.

Histoire

Le pont est ouvert en 1970.



Le pont Morand (Rhône, 1774-actuel)

Situation et origine du nom

Il relie la place Tolozan (1^{er} arr.) à la place du Maréchal Lyautey (6^e arr.) et la grande artère du cours Franklin Roosevelt ;

Il 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, 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

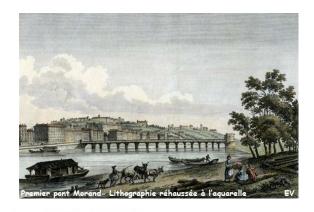
Le 4 janvier 1771, par des lettres patentes de Louis XV, Jean-Antoine Morand obtient le monopole des traversées depuis la porte Saint-Clair jusqu'au pont de la Guillotière. Le pont Morand est construit avec une concession sur le péage de 99 ans.

Il est inauguré et ouvert aux piétons en 1774, puis ouvert aux voitures en 1775. En 1789, il résiste au choc des glaces du Rhône qui était gelé. Le péage est supprimé en 1791, mais rétabli en 1797.

Le 22 octobre 1825, des poutres, troncs et radeaux, charriés par la crue emportent 4 arches. Durant la reconstruction, un pont volant et une traille sont mis en place. En revanche, il résiste à la crue de 1854.

Le 6 octobre 1860, un décret impérial instaure le rachat du péage.

Dans les années 1880, le pont vétuste menace ruine et doit être limité à la circulation. Il est démoli en 1890.





Deuxième pont Morand (1890-1974)

Type d'ouvrage

- structure métallique reposant sur des piles de maçonnerie ;
- 214,50 m de longueur, largeur totale de 20 m ;
- 3 arches en acier laminé reposant sur des piles et culées en maçonnerie.

Histoire

La ville lance un emprunt pour sa construction, qui est achevée en 1890

Le 2 septembre 1944, les Allemands le font sauter et l'arche centrale est totalement détruite. Une passerelle provisoire en bois est mise en place pour les piétons le 6 septembre 1944. Le 3 février 1945, un pont provisoire en bois plus solide (dit du Bâtiment) est ouvert. Il restera en service pendant 3 ans. Le pont Morand réparé est de nouveau ouvert le 3 avril 1948. Il est détruit en 1974 laissant la place au nouveau pont qui permet le passage de la ligne de métro A.





Photographie février 1945 - Fonds Sylvestre, BML

Troisième pont Morand (1976-actuel)

Type d'ouvrage

- pont en béton précontraint qui 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 2e pont routier. En rive gauche la culée de l'ancien pont a été conservée.

Histoire

Il est inauguré en 1976.

Le pont La Feuillée (Saône, 1831-actuel)

Situation et origine du nom

Il relie le quai de la Pêcherie (1er arr.) au quai de Bondy (5^e arr.), à l'endroit où la Saône est la plus étroite.

Traditionnellement, une feuillée est un abri formé de branches garnies de feuilles, servant de latrines rudimentaires. On pense qu'il en existait une à proximité, rue du Plâtre. Mais ce terme peut aussi désigner une guinguette dans un lieu ombragé.



Premier pont La Feuillée (1831-1910)

Type d'ouvrage

- pont suspendu à chaîne, travée centrale de 66,98 m ;
- deux piles très près de la rive pour faciliter la navigation ;
- longueur totale de 86,98 m, pour une largeur de 7 m;

Histoire

Une ordonnance royale du 25 octobre 1827 décide sa construction, à condition de construire aussi la passerelle Saint Vincent dans les 10 ans qui suivent. Il est ouvert au public en 1831. Lors de la crue de 1840, une partie du tablier est arrachée.

Il est réparé aux frais de ses propriétaires et reste fermé

plus d'une année. Le 5 janvier 1887, l'état du pont est déclaré alarmant et il est démoli en 1910. Avant cette démolition, une passerelle provisoire pour piétons est construite en amont.



Type d'ouvrage

- pont métallique, de 12 m de largeur, avec des piles en pierres blanches ;
- une arche centrale de 75 m pour faciliter la navigation et 2 petites arches latérales de 6,50 m.



Histoire

Il est construit en 1910. Le 2 septembre 1944, les Allemands le font sauter ; l'arche centrale s'écroule dans la Saône et entraîne les piles dans sa chute. Une passerelle pour piétons est construite en 1945.





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 grande travée centrale (67,40 m) et deux latérales.

Histoire

Il est inauguré en 1949.



Le pont Vaïsse (Rhône, 1846-1952)

Situation et origine du nom

Il relie le quai Saint-Clair (extrémité sud du cours d'Herbouville actuel, 1^e arr.) au quai de l'Est (quai Charles de Gaulle actuel), 6^e arr.).

Le 1^{er} pont est d'abord nommé Louis-Philippe, puis rebaptisé pont de Saint-Clair en 1848. Le 2^e pont est nommé pont Vaïsse en 1864, en hommage au préfet de Lyon Claude-Marius Vaïsse (1799–1864), dit le « Haussmann lyonnais ».



Sur la rive gauche, une plaque rappelle la localisation de ce pont.

Premier pont de Saint-Clair (1846-1854)

Type d'ouvrage

- pont suspendu en fil de fer, avec 2 piles surmontées de colonnes égyptiennes ;
- 200 m de long, pour une largeur de 7 m.

Histoire

Il est ouvert à la circulation le 21 janvier 1846.

Le 29 juin 1854, un « moulin à nef » (moulin sur embarcation, fonctionnant avec la force du courant) emporte le tablier et les câbles du pont.



Deuxième pont de Saint-Clair ou pont Vaïsse (1856-1952)

Type d'ouvrage

- 5 piles au lieu de 2;
- légèrement plus étroit (6,7 m);
- style plus sobre.

Histoire

Il est ouvert le 30 mars 1856.

Le 5 janvier 1887, son état est déclaré alarmant, à cause du passage des corps de troupe. Le 2 septembre 1944, les Allemands le font sauter, avec destruction partielle des câbles et du tablier. Le 6 septembre, une passerelle provisoire en bois est mise en place. Il est de nouveau ouvert le 26 novembre 1944, grâce à des câbles de récupération et reprend son aspect initial en 1946.

Il est démoli en 1952 et remplacé par le pont de Lattre de Tassigny situé, une centaine de mètres en aval, au débouché du tunnel de la Croix-Rousse.



Les projets de pont Fourvière - Croix-Rousse (1847-1990)

Au milieu du XIX^e siècle nait l'idée de relier directement « la colline que travaille » (Croix-Rousse) et « la colline que prie » (Fourvière) par un pont.

De 1847 à 1990, il y aura 46 projets variés, avec même la proposition d'un pont suspendu avec une pente de 15 %! L'histoire se termine par un concours lancé par la Courly en 1990, qui sera jugé infructueux.

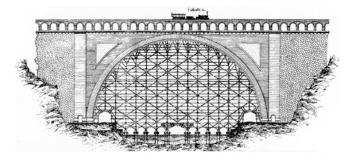
Ainsi les deux collines ne sont toujours pas reliées!



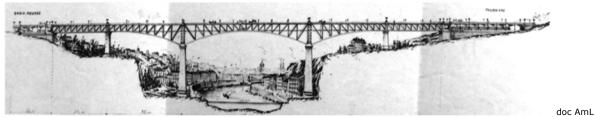
Quelques exemples de projets



En 1847, Paul Léon Lehaître : projet d'un pont suspendu d'une seule travée



En 1873, M. d'Espony de Saint Paul : projet d'un viaduc ferroviaire en maçonnerie



En 1891, Gustave Eiffel : projet de viaduc avec chemin de fer (partie inférieure) et route (partie supérieure)

La passerelle de l'Homme de la Roche (Saône, 1911-actuel)

Situation et origine du nom

Elle relie le quai Saint-Vincent (1^{er} arr.) au quai Pierre-Scize (5^e arr.). Elle est située 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 (1486-1546), dit le bon Allemand, bienfaiteur de la ville de Lyon.



Pont de l'Homme de la Roche (1911-1986)

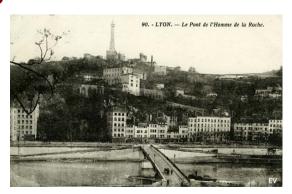
Type d'ouvrage

- pont métallique avec des piles en pierres blanche ;
- longueur inférieure à 100 m, pour une largeur de 7,50 m;

Histoire

Le 24 janvier 1895, la ville lance un emprunt pour la construction du pont. Les crédits sont débloqués en 1910 et le pont est construit en 1911–1912.

En 1930, le tonnage de l'ouvrage est limité à 15 tonnes. Le 2 septembre 1944, la Résistance évite sa destruction par les Allemands. En 1952, le tonnage est ramené à 3,5 tonnes. Puis, en 1986, devenu dangereux, il est démoli.



Passerelle de l'Homme de la Roche (1989-actuel)

Type d'ouvrage

- passerelle métallique à l'architecture fine et légère, peinte en vieux rose, plancher de bois

Histoire

En 1989, la passerelle métallique remplace le pont. Elle est alors considérée comme provisoire. Mais elle est toujours en place. Elle a été fabriquée à Villefranche-sur-Saône et amenée entièrement montée sur une barge.



Le pont de Lattre de Tassigny (Rhône, 1954-actuel)

Situation et origine du nom

Il relie la sortie du tunnel de la Croix-Rousse (1^{er} arr.) à la rue Duquesne (6^e arr.).

Son nom est un 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. Il a représenté la France à la ratification de l'acte de capitulation allemande le 8 mai 1945.



Le pont

Type d'ouvrage

- pont en béton précontraint, 3 travées de 53 m ;
- 150 m de long et large de 25 m;
- deux paires de piles de béton habillées de pierres blanches plantées dans le fleuve, deux autres piles sur les berges du Rhône.

Histoire

Il est construit en 1953-1954, 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 1er arrondissement.

Bibliographie et liens utiles

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

> Dossier réalisé par Éliane Vernet Décembre 2011