

# De rives à rives

## Passages et franchissements

Stéphanie Beauchêne  
Maison du fleuve Rhône

**Si la cité lyonnaise peut s'enorgueillir d'être traversée par un fleuve et une rivière, elle a dû, en conséquence, en subir les méfaits (inondations) et faire preuve d'ingéniosité pour les franchir.**

**Depuis les gués, les bacs à traile, les bèches ou barques à fond plat jusqu'aux ponts, le franchissement des fleuves a nécessité la conjugaison de prouesses techniques, de défi humains, d'inventivités et d'investissements financiers.**

**Le pont, technique aboutie de franchissement d'une rive à l'autre, est aussi l'objet de multiples enjeux stratégiques et symboliques.**

**Liaison entre deux territoires, voie d'échanges, le pont est un attribut économique et politique. Pour preuve, leur destruction<sup>1</sup>.**

**S'ils représentent des enjeux stratégiques, les ponts sont aussi porteurs d'une dimension symbolique emprunte de croyance, peur et rite de construction.**

**La contemporanéité de certaines d'entre elles, le cadenas que l'on scelle à un pont de Riga (Lettonie) pour symboliser l'union de deux personnes ou, les ponts du Caire qui servent de décor aux photos de mariage témoignent de la vivacité de cette dimension pour qui les côtoient quotidiennement.**

**Au cœur de l'agglomération, trente ponts, passerelles ou viaduc SNCF unissent les quatre rives lyonnaises, autant dire qu'ils sont constitutifs du phénomène urbain. Fils tendus entre les rives, leur présence est garante du développement urbain, de la fluidité des déplacements et de la cohésion territoriale de rives à rives.**

---

<sup>1</sup>Une grande majorité des ponts de Lyon ont été bombardés en 1944. Souvenons-nous aussi du bombardement en 1993 du pont de la ville de Mostar. L'indignation que cette destruction engendra saisit les autorités locales, nationales et internationales, lesquelles grâce à une importante campagne de mobilisation permirent sa reconstruction en 2004.

## Du Haut-Moyen-Age à la Renaissance, seulement deux ponts permettront le franchissement des fleuves

### Le Pont du Change

Le pont de Saône, nommé également le pont de Pierre puis le pont du Change, est édifié entre 1050 et 1071, date de sa consécration par l'archevêque Humbert 1er.

Il permet de relier les quartiers de St Nizier - quartier marchand de la rive gauche - et de St Jean - siège des banques, du pouvoir royal et religieux.

Sis sur une île au milieu de la Saône, il se situe probablement à l'emplacement d'un ancien pont romain. Il est constitué de huit arches, sept piles et deux culées, fait de bois et de pierres, il est réputé pour l'une de ses arches, l'arche des merveilles ou l'arche merveilleuse.

Du XI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, le pont est un espace urbain à part entière sur lequel règne une grande animation. Espace habité - il héberge des habitations - l'activité y est dense, marchands et promeneurs s'y côtoient. Au Moyen-âge, deux tours fortifiées à ses extrémités permettent de contrôler les passages. Elles seront détruites au XVI<sup>e</sup> siècle et, à leur emplacement, une niche est construite, en 1659, pour accueillir une statue de la vierge Marie, remplacée par un poste de pompier en 1816.



© musée Gadagne

Unique pont sur la Saône, le pont du Change est aussi le lieu où se déroulent réjouissances et festivités. Parmi la plus emblématique et représentative, la fête des Merveilles (3 juin est une fête religieuse, et essentiellement nautique, au cours de laquelle, les autorités religieuses prenaient place à bord d'embarcations richement décorées, pour une procession sur la Saône, suivies par les riches marchands. Depuis l'arche des Merveilles, est organisé un sacrifice de taureaux, qui, une fois projetés dans la rivière, sont sacrifiés par des nageurs ; la cérémonie se poursuivait par une grande fête populaire.

À partir du XV<sup>e</sup> siècle, le feu d'artifice de la St Jean est tiré depuis le pont du change.

Ce temps s'éteint avec la destruction du pont, entre 1846 et 1848. Il est remplacé, à deux reprises, par des ponts plus adéquats au passage des bateaux à vapeur, mais en 1974, le pont du Change disparaît définitivement du paysage lyonnais, la liaison entre la Presqu'île et le quartier de St Jean s'effectuant désormais par le pont Maréchal Juin, situé plus en aval.

### Le pont de la Guillotière

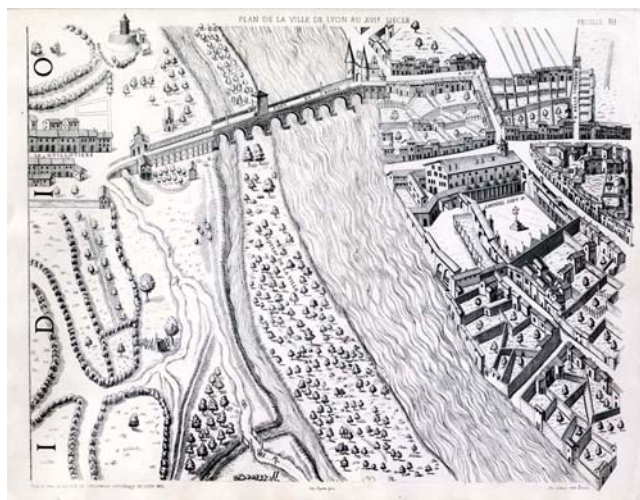
Le régime hydraulique du Rhône – contrasté et violent -, les abords difficiles et ingrats de la rive gauche, ainsi que la situation géopolitique, constituent autant de raisons pour lesquelles le Rhône a fait office de frontière politique et administrative entre les deux provinces, celle de la « Narbonnaise », en rive gauche et de la « Lyonnaise », en rive droite.

Le pont de la Guillotière restera, pendant près de 8 siècles, le seul moyen de franchir le Rhône à Lyon.

Le pont est mentionné pour la première fois en 1190 lors du récit retraçant son effondrement au passage des armées de Philippe Auguste et de Richard Cœur-de-Lion, en route pour les croisades.

Édifié par les frères pontifes, sur pilotis de bois, il relie le faubourg de la Guillotière à la Presqu'île. De la fin du XII<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle (environ 1570), le pont connaîtra plusieurs phases de construction. Il est lentement reconstruit, suite aux fréquentes crues du Rhône, et achevé entièrement en pierre dans la deuxième moitié du XVI<sup>e</sup> siècle.

Cette porte d'entrée Est de la ville, depuis le Dauphiné, compte des tours, postes de garde et un pont-levis. Il assure le passage pour la grande route commerciale France-Italie, laquelle rejoint le pont de Saône à travers la presqu'île en suivant les rues Bellecordière, Confort et Mercière. Des arches en rive gauche seront comblées vers 1820, éloignant le pont de place qui l'accueille et, qui de nos jours a gardé, encore, son nom de « place du Pont ». Détruit lors de la retraite de l'armée allemande, en septembre 1944, il est remplacé par un large pont moderne, en béton, inauguré en 1955.



© musée Gadagne

## Développement des modes de franchissements au gré de nouvelles techniques

Jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, Les ponts du change et de la Guillotière assurèrent à eux seuls le passage des deux fleuves. Sur la Saône, le **pont de l'Evêché** est construit en (1634-1662) à l'emplacement de l'actuel pont Bonaparte, puis le **pont Saint-Vincent** (1637-1643) au niveau de la passerelle actuelle.

La multiplication des ponts a petit à petit supplanté une autre technique de traversée, présente sans doute dès l'origine de la ville. Il s'agit des **bacs** – embarcation plate permettant la traversée des personnes, animaux ou véhicules -, qui sont majoritairement installés sur les rives du Rhône. La technique du passage par bac connaîtra elle aussi des évolutions techniques notables, la **traille** pendulaire (câble ancré en amont tenant le bac) ou la traille traversière (long câble tendu entre deux tours). Dans ce qui est aujourd'hui le périmètre métropolitain, on dénombrait plus d'une vingtaine de sites d'implantation de bacs. Certains ont perduré jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Certains piliers de bacs à traille, vestiges de ce mode de franchissement sont visibles à Vernaison et Grigny.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'apparition d'une nouvelle technique, celle des **ponts suspendus**<sup>2</sup> va notablement permettre, de manière notable, la multiplication des points de franchissement. En trente ans, huit ouvrages seront réalisés sur la Saône : le pont de l'île Barbe (1827), le pont Mazarick (1831), le pont Mouton (1844), la passerelle Saint-Vincent (1832), le pont de la Feuillée (1837), le pont du Palais de Justice (1830), la passerelle Saint-Georges (1853), le pont du Midi (1846).

La technique des **ponts métalliques** donnera la construction des viaducs pour le transport ferroviaire. De 1852 à 1856 quatre, ouvrages seront bâtis : sur la Saône celui de la Quarantaine et de la Mulatière ; sur le Rhône, celui de Perrache et de Têt d'Or.

<sup>2</sup> Les frères Seguin d'Annonay construisent le premier pont suspendu en câbles de fils de fer entre Tain et Tournon en 1824.

## Les ponts, acteurs du développement de l'agglomération

L'édification de nouveaux points de passage a toujours résulté des ambitions de développement de la cité. L'espace de la ville corseté par les bords de la Saône et la Presqu'île, son épanouissement requiert la colonisation de nouvelles terres. À partir des années 1770-1780, deux projets urbains d'envergure ambitionneront de répondre à la nécessité d'accroître la surface disponible. Les plans Morand et Perrache, des noms de leurs initiateurs, proposeront pour l'un, le déplacement du confluent et, pour l'autre, l'urbanisation de la rive gauche du Rhône.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'essor urbain procède essentiellement de la possibilité de franchir le Rhône : le pont Morand, deuxième pont sur le Rhône, sera le garant de l'évolution urbaine.

Sous l'impulsion de Soufflot, est bâti le quartier Saint-Clair par comblement d'une île du Rhône. Son élève, Jean-Antoine Morand propose, pour la rive gauche du Rhône entre 1764 et 1768 « *un plan général de la ville de Lyon et de son agrandissement en forme circulaire dans les terrains des brotteaux* », projet consistant à réaliser un quartier en dehors des limites de la ville et de la province de Lyon.

Pour l'extension à l'est, le plan d'urbanisme de Morand programme la construction d'un vaste quartier composé d'un réseau de rues se coupant à angle droit, jalonné par des places carrées disposées sur des voies méridiennes : quai du Rhône, avenue de Saxe. Cette composition s'articule de part et d'autre d'un grand axe ouest-est : la Grande Allée (cours Franklin Roosevelt). Un canal tracé dérive les eaux du Rhône pour résoudre le problème de l'élévation du niveau des eaux en période de crue.

Mais l'essentiel du projet repose sur la construction d'un second pont du **pont Morand**, permettant de relier le cœur de la ville historique à ce nouveau quartier.

Les Hospices civils de Lyon, détenteurs du privilège de passages sur le Rhône, qui ont mis en service trois bac payants sur le Rhône en amont du pont de la Guillotière, s'opposent à la construction du pont. Une fois leur privilège retiré, la construction du pont débute en 1771, il sera inauguré en 1775. De facture originale, il comporte 17 arches indépendantes les unes des autres, si bien que l'écroulement de l'une d'entre elles n'entraîne pas l'écroulement en chaîne de toutes les autres. Réalisé en bois, il mesure plus de 200 mètres de long, il conduit à une place baptisée Louis XVI (place Lyautey). La crue de 1825 détruit le pont. Dès lors, le pont subira une succession de démolition et de reconstruction pour des raisons diverses : vétusté, bombardement pendant la seconde guerre mondiale, passage d'une ligne de métro dans son tablier.

## Les ponts, valeurs esthétiques et culturelles

La dimension culturelle et patrimoniale des ponts est de plus en plus significative de la dynamique urbaine. La renommée du Ponte Vecchio à Florence, ou plus récemment du viaduc de Millau et du Pont du Millénaire (passerelle piétonne entre la Tate Modern et la cathédrale St Paul à Londres) manifestent de la valeur ajoutée qu'ils procurent à un ensemble urbain.

Dans l'agglomération, les « plans lumière » successifs s'en sont emparés, en les transfigurant en objets urbains esthétiques par le biais d'une démarche artistique de mise en lumière. Démarche qui a eu comme avantage de rendre visible la relation étroite entretenue entre le fleuve et l'histoire architecturale de la ville, que reflètent les monuments en ses rives.

D'une toute autre ampleur, la mise en service le 16 mai 2006, de la reproduction à l'échelle 70% du bac à traîle de Vernaison, à vocation essentiellement pédagogique, témoigne cette fois de leur dimension sociale et culturelle.

D'ici peu, l'agglomération devrait être dotée de deux nouveaux ponts. La rénovation du quartier de l'industrie à Vaise va s'accompagner de la construction du pont Schumann d'ici 2011. Dans le même temps, une passerelle cycliste et piétonne, entre la Cité Internationale et le quartier de St Clair, parachevera le projet urbain et architectural conçu par Renzo Piano.