

# Histoire de la Saône

## Le fleuve en quelques chiffres

**La longueur totale de la Saône, de sa source jusqu'à Lyon, est de 480 km.** Parmi tous les grands affluents français, seule la Marne la dépasse avec 525 km. Le Lot l'égalise exactement. À Lyon, le Rhône n'a parcouru que 487 km. Avec les 325 km qui séparent Lyon de la Méditerranée, on totalise donc 805 km si l'on a descendu la Saône, contre 812 si l'on a descendu le Rhône, soit presque autant, et nettement plus en tant que cours d'eau proprement dit si on tient compte des 70 km du lac Léman.

Mais bien mieux, si l'on cherche, dans ce bassin rhodanien, quelle source est la plus éloignée de la mer, on s'aperçoit que c'est celle du Doubs.

La longueur de ce dernier est en effet de 438 km, alors qu'au confluent, à Verdun sur le Doubs, la Saône n'en a encore parcouru que 313. Le total du parcours de la source du Doubs à la mer s'élève donc à 930 km, ce qui n'est pas très loin des 1010 km de la Loire, le plus long fleuve français.

Ainsi Georges Colomb, alias Christophe, auteur du *Sapeur Camembert*, pouvait-il écrire :

« *Le Doubs est le plus long des fleuves français, qui prend sa source, à 937 m d'altitude, au pied du mont Noirmont, et va se jeter dans la Méditerranée après avoir arrosé une partie de la Suisse, de la Franche-Comté, du Lyonnais, servi de frontière entre le Dauphiné et le Languedoc, traversé le Comtat Venaissin et formé en Provence ce qu'on est convenu d'appeler les Bouches-du-Rhône...* »

Après avoir reçu comme affluents principaux, pourrait-on ajouter, la Saône et le Rhône !

**La longueur de la Saône se subdivise de la façon suivante :** 197 km pour la Haute Saône, jusqu'à Gray, soit environ un tiers ; 116 km pour la Petite Saône, de Gray à Verdun sur le Doubs, qui se trouve ainsi aux trois cinquièmes du parcours ; enfin 167 km pour la Grande Saône, de Verdun sur le Doubs à Lyon.

**Le bassin de la Saône, y compris le Doubs bien entendu, couvre 29 580 km<sup>2</sup>,** soit à peu près le tiers du bassin total du Rhône (98 000), la moitié de



celui de la Garonne (55 850), les deux cinquièmes de celui de la Seine (77 769), le quart de celui de la Loire (115 000) et le dix-huitième environ du territoire français.

**La Saône est, de tous les grands cours d'eau français, celui dont le profil est le plus aplati.** Elle n'est pas loin d'avoir atteint ce qu'on appelle son profil d'équilibre, c'est-à-dire le maximum de régularité de sa pente. Entre sa source, à 396 m, et le confluent avec le Rhône, à 162 m, le dénivelé n'est que de 234 m. Il est déjà supérieur pour la Seine avec 471 m, et on est loin des 1 474 m de la Loire, des 1 753 m du Rhône et des 1 872 m de la Garonne, le record.

Encore l'essentiel de cette altitude, environ 200 m, est-il déjà perdu à Gray, après seulement deux cinquièmes du parcours. Entre Verdun et Lyon, sur le dernier tiers du parcours, il n'y a plus que 10 m de différence.

Devant ces chiffres, on ne s'étonne pas que César ait noté, dans ses *Commentaires*, qu'un observateur regardant la Saône de la rive est incapable de dire dans quel sens elle coule. Par fort vent du Midi, les vagues qui frisent sa surface peuvent même donner l'illusion qu'elle coule à contre-courant.

Que tout de même on ne se fie pas trop à ces apparences ! La vitesse du flot varie de 15 à 40 mètres par seconde. Et tous ceux qui utilisent une forme ou une autre de bateau ou l'ont traversée à la nage, connaissent la puissance du courant.

Atteignant 500 m<sup>3</sup>/sec., le débit moyen à l'embouchure est très inférieur à celui du Rhône (2 300 m<sup>3</sup>/sec.). Mais il approche celui de la Loire (650 m<sup>3</sup>/

sec.), égale celui de la Seine, et dépasse celui de la Garonne (350 m<sup>3</sup>/sec). Il est le triple de celui du Lot ou de l'Allier, le quintuple de celui de la Marne ou de l'Oise. **La Saône est donc le troisième fleuve français par le débit, après le Rhône et la Loire.**

Ce débit moyen descend à 60 m<sup>3</sup>/sec, en période d'étiage, et peut tomber à 30 en étiage extrême. Par contre, il peut atteindre 4 000 m<sup>3</sup>/sec. En période de crue, 3 000 dès Verdun sur le Doubs. **Enfin, le plus frappant peut-être pour le voyageur, c'est la largeur de la Saône : 200 à 250 m dès Verdun, 300 à 350 m en amont et en aval de Mâcon.** Et ceci sans compter la zone inondable qui peut s'étaler en certains endroits sur 5 km : alors c'est le Mississippi !

## Les sources de la Saône : légendes et origines

C'est la Saône, non le Rhône, qu'a remonté le **légendaire poisson « Klupéa »** depuis la Méditerranée. Parvenu à la source, il y a prélevé un caillou, se l'est incrusté dans la tête et l'a rapporté en sens inverse jusqu'au delta camarguais. Tous les malades qui ont touché cette pierre ont été guéris du paludisme.

On retrouve le profil de Klupéa, avec son oeil cyclopéen, au revers de monnaies gauloises frappées à Solima, aujourd'hui Soulosse.

Selon une autre légende, moins mythique, ce sont des druidesses, à la recherche d'un refuge en pleine forêt, qui ont remonté une rivière jusqu'à sa source, au pied d'une colline. Elles ont appelé la colline Menabriga, du nom de la déesse Mena, et la rivière Sagone, du nom d'une autre déesse celte, déesse des eaux, Sagona. **Après latinisation, Sagone a donné Saône et ce nom d'origine religieuse a prévalu.**

**La source de la Saône est située dans le sud de la Lorraine, dans le département des Vosges,** à distance égale (environ vingt kilomètres) d'Epinal, où coule la Moselle, et de Vittel, à l'altitude de 396 m dans la zone de plateaux gréseux du trias qui prolonge à l'ouest le massif des Vosges, et qu'on appelle « la Vôge ». Elle se cache en contrebas du petit village de Vioménil. Le belvédère du Ménamont à 467 m, dominant à l'est les « Dames blanches ». Comme les druidesses l'ont trouvé trop venté, elles ont préféré hanter la proche forêt du Ban d'Harol où l'on trouve un « vallon druidique », avec une pierre creuse dite « caveau des fées », ainsi que des sources consacrées aux déesses Verba et Corba.

Ici, en effet, c'est le pays des bois, hautes et profondes futaies de chênes, hêtres et bouleaux, bien évocatrices de la « silve » gauloise originelle.

Les menhirs d'Escles attestent l'ancienneté du peuplement et, dans cette zone reculée où l'on a trouvé des statues d'anguipède, préfiguration païenne de saint Michel terrassant le dragon, si caractéristique de l'Europe du Nord, plusieurs notes témoignent de la pénétration des influences du Sud : la très bourguignonne église romane de Relanges ou les tuiles rondes romaines qu'on a la surprise de découvrir sur les toits de quelques villages, comme à la Haye.





## Les inondations : un drame périodique

*Hâtez-vous ! Hâtez-vous ! car ce vallon fertile  
Ces hameaux, ces beaux champs que vous voyiez  
hier,  
Dont l'heureux habitant s'endormait si tranquille  
Maintenant, c'est la mer.  
L'onde a tout envahi ; tout est brisé ; tout tombe ;  
Sous des infortunés le toit qui reste seul  
Va bientôt s'écrouler : déjà s'ouvre leur tombe,  
La Saône est un linceul ! . . .  
Mais le bateau sauveur, nouvelle arche bénie,  
S'éloigne, recueillant partout des malheureux ;  
Un généreux courage, et sans doute un génie  
Avait veillé sur eux...*

**Victorine Vallat**

**Régulièrement, en février ou mars, la Saône s'étale dans son lit majeur, sur les immenses étendues de la prairie, et sur une largeur qui peut atteindre trois kilomètres.** Les « îlons », petits étangs d'habitude isolés du fleuve, se fondent dans le grand courant. Au sud de Mâcon, l'autoroute donne l'impression de la digue du Zuiderzee. Partout on se presse autour des échelles d'étiage, jadis baptisées « Saônomètres », et le niveau de l'eau alimente les conversations. Certaines routes sont facilement recouvertes et, ici ou là, de part et d'autre d'un pont qui émerge, la route plonge sous les flots. Les riverains ont l'habitude de troquer alors les véhicules terrestres contre les barques.

**On sait vivre avec la crue, car la Saône, comme le Nil, apporte un limon fertilisant,** dans ses eaux boueuses et chargées de troncs d'arbres et autres épaves. C'est une espèce de renouveau qu'il faut accepter. Les faucons crécerelles sont à la fête, ils guettent les nombreux rongeurs mis en déroute, dont ils vont stopper pour quelque temps la prolifération.

**Des endiguements sont nécessaires** cependant pour protéger les cultures des « terres de rivières », surtout les emblavures d'hiver qui ne résisteraient pas à une inondation dépassant une semaine ! Depuis le Moyen Âge, **l'entretien des digues,** constamment menacées par le travail de sape dû à l'action combinée de l'eau et du vent font l'objet de toute une réglementation. Et en période de crue, une armée de volontaires est souvent nécessaire

pour consolider les digues à grand renfort de troncs d'arbres et de mottes de gazon. Ces endiguements doivent rester dans certaines limites. Accélérant le flot, ils peuvent en effet menacer les riverains d'aval passant en quelque sorte l'eau aux suivants...

Si l'habitant des bords de Saône surveille avec une certaine crainte l'extension de la nappe d'eau, c'est qu'il se rappelle que parfois la crue dépasse la mesure et prend la dimension d'une catastrophe.

On ne compte plus alors les villages et les hameaux inondés, comme les bas quartiers des villes, à Châlons, à Tournus, à Mâcon. A Lyon, l'eau affleure le ras des ponts et il est arrivé qu'elle déborde sur les quais.



Porte de Saône à Saint Bernard avec le repère de la crue de 1711

Chaque maison a son débarcadère composé de planches reposant sur des caisses ou des tonneaux. Il faut parfois monter les meubles au premier étage, dont les fenêtres peuvent rester la seule issue. La brusquerie de la montée des eaux peut en une nuit obliger les habitants à se réfugier sur le toit des maisons basses. Et l'évacuation devient inévitable. Pire encore, les maisons en pisé peuvent s'écrouler. Il n'est de salut que dans le bateau, aussi familier aux sédentaires qu'aux marinières.

Et chaque fois, c'est avec la même obstination que les montagnards après l'avalanche, les hommes se sont réinstallés dans les mêmes lieux, attachés par un lien affectif à leur rivage.

Les récents aménagements, s'ils ont limité le danger, ne l'ont pas éliminé. On l'a bien vu en 1983. Risque inverse de l'endiguement, la protection de Lyon a pour effet d'aggraver la crue en amont. Le niveau est donc réglé au plus juste. Et chaque année, il est rituel d'évacuer rapidement les parcs à voitures installés en contrebas des quais. Les caves sont aussi inondées comme par le passé.

La multiplication des zones urbanisées joue également un rôle aggravant, en multipliant les zones imperméables qui hâtent l'écoulement.

La crue, toujours présente dans la vie des riverains,

est en tous cas l'occasion pour la grande solidarité des gens de Saône de se manifester. En ce sens c'est bien un lien, ancestral, entre ceux de toute la vallée, de Gray à Lyon.

#### **Principales crues de la Saône :**

- 580 à Lyon
- 1602 durant l'équinoxe automnale et 1711
- Novembre 1840 : avec un débit estimé à près de 4000 m<sup>3</sup>/s, la crue détruit de nombreuses habitations le long du val de Saône. De nombreuses plaques marquant ce triste record sont encore visibles dans les villages touchés. Les hauteurs d'eau mesurées aux échelles de crue ont atteint 8,05 m à Mâcon et 7,28 m à Chalon (soit plus de 6 m et 5,5 m au-dessus du niveau normal).



Crue de la Saône janvier 1955 : le Quai Pasteur



## La Saône et les périodes froides

La rudesse relative du climat et la faible pente expliquent aussi que **la Saône soit l'un des seuls fleuves français à être parfois pris par les glaces**, comme le Rhin.

Nous n'avons pas oublié les derniers hivers rigoureux et plus particulièrement ce mois de janvier 1985 pendant lequel la Saône ne nous avait pas depuis bien longtemps donné pareil spectacle.

### Résumé chronologique de l'embâcle de la Saône en 1985

Le froid avait débuté **le 24 décembre 1984**, l'anticyclone sibérien se positionna sur la Belgique et pendant plusieurs semaines, la température ne cessa de baisser. Le 8 janvier : c'est l'apparition des premières glaces dérivantes.

**Dès le 9 janvier**, ces glaces deviennent plus nombreuses, de plus grandes tailles. La rivière commence à se prendre sur les berges et dans les zones d'eau calme (amont de l'écluse, bras mort de l'île de Rondant). C'est le début de l'effacement des clapets du barrage de Couzon. Le débit est de 175 m<sup>3</sup>/s à 7h.

Il va sans dire que lorsque les barrages ont été baissés, un avis à la batellerie a été lancé pour avertir les bateaux qui étaient dans le bief. Cet avertissement n'a pas empêché de nombreux naufrages. Un voilier jaune est parti à la dérive et est resté bloqué dans les clapets du barrage. De nombreuses barques ont cassé leurs amarres et un bateau habitable amarré sur la rive gauche en amont du pont de Neuville s'est couché sur le flanc.

**Les 10 et 11 janvier**, l'effacement des clapets se poursuit pour arriver à 160 m<sup>3</sup>/s à 7h. La rivière est bien prise sur les berges et en amont du pont de Neuville, rive droite sur la moitié de sa largeur. Deux zones de glace d'environ 5 cm d'épaisseur se forment sur toute la largeur de la Saône à Fleurieu et Saint-Germain. Un certain nombre d'oiseaux que nous ne sommes pas habitués à voir apparaissent, et parmi eux des cormorans.

**Du 12 au 18 janvier** : le bief accuse en moyenne 2,20 m de contrebas. Le débit moyen est de l'ordre de 100 m<sup>3</sup>/s. (contre un débit moyen de l'ordre de



Février 2011 : la Saône prise par les glaces

400 m/s.). La glaciation s'intensifie dans les mêmes zones définies précédemment. L'épaisseur moyenne de glace atteindra une vingtaine de centimètres sur les berges au niveau de Fleurieu et Saint-Germain et en amont de Neuville, seulement sur la moitié de la Saône, rive droite. Les rejets des eaux à température positive de Roussel Uclaf empêchent la prise de glace en rive gauche.

Trois personnes ont été vues, marchant sur la glace au milieu de la rivière vers le yacht-club. Pour libérer la Saône et éviter la détérioration des bateaux stationnés sur les berges, un bateau Le Mistral (coque solide et moteur puissant) a été utilisé comme brise-glace et a opéré entre la Mulatière et Collonges. Relèvement progressif des clapets du barrage dont le débit n'est plus que de 90 m<sup>3</sup>/s.

Annonce du dégel **le 19 janvier** et intensification les 20 et 21. L'épaisseur de glace diminue sans toutefois libérer la rivière.

**Le 22 janvier**, remise en service de l'écluse. Départ du premier bateau, un pétrolier chargé, qui progresse normalement en heurtant de nombreux glaçons dérivant et qui ouvre, sans difficultés, la voie au niveau de Fleurieu et Saint-Germain où la Saône reste prise sur toute sa largeur sur une épaisseur moyenne de 5 cm. Le 23, le dégel et le passage des bateaux intensifient la débâcle. La glace ramasse tout sur son passage, balises, barques, pontons...

**Le 24 janvier**, le plus gros des glaces transite sans encombre de Saint-Germain à Couzon ; le spectacle est de taille ; la glace craque de toutes parts. Cette débâcle a été provoquée par une petite crue due au dégel.

**Le 25 janvier**, il n'y a plus aucune trace de glace.

### Principales années où la Saône a été prise par les glaces :

- 1608
- 1820
- 1829
- 1880
- 1911
- 1929
- 1940
- 1956
- 1985

Et si les patineurs peuvent y trouver leur plaisir, comme celui qui en 1911 battit un record en effectuant un parcours de 30 kilomètres de Mâcon à Tournus, la glace est aussi un danger pour les bateaux, surtout en bois, et même une menace pour les installations des berges au moment de la débâcle.

La grande rivière, d'habitude calme et paisible, a donc ses colères, que seule la vanité des hommes appelle des caprices, et qui ne le cède en rien à celles du Rhône et de la Loire.

# La traversée de la Saône

Bien avant qu'un pont soit construit entre Neuville et Villevert, c'est-à-dire entre l'Empire et le Royaume, on avait prévu de transporter d'une rive à l'autre personnes, animaux, denrées et marchandises par un système de bacs et de bateaux. La nécessité des échanges économiques et les déplacements de populations depuis l'antiquité ont certainement utilisés les gués, en particulier celui situé entre Genay et St Germain au lieu-dit le port maçon ou Masson. Nous retrouvons également dans la toponymie le nom de pont romain.

On a découvert également une statue de St Jacques dans l'église de Neuville, la chapelle et le chemin St Jacques situés sur les communes de Curis-au-Mont-d'Or et Albigny-sur-Saône peuvent indiquer une route de Compostelle, peut-être la voie qui partait de Genève et qui se dirigeait vers Montbrison ou Lyon en traversant les gués de la Saône.



Statue de saint Jacques dans l'église de Neuville

## Le bac pour traverser la Saône

Ce fut certainement à une époque très ancienne car on sait, par une transaction et une sentence arbitrale du 16 février 1346 *Inventaire Lemoine : Archives Départementales du Rhône réf. 10 G 18*), passée à la suite d'un différend opposant le Seigneur de Beaujeu et les Seigneurs de l'Église de Lyon, que ces derniers venaient d'établir un port auprès de Vimy, plus tard Neuville-sur-Saône.

Il est probable qu'un port était également établi à l'époque à Villevert pour que les bateaux faisant la traversée puissent accoster ; mais à qui pouvait-il alors appartenir ?

Le plus ancien document que nous connaissons, date de 1434, à l'époque de la guerre de cent ans, il nous indique, qu'à cette époque, existait un bac appartenant à M. Antoine de Sure, propriétaire à Vimy. Dans un autre document datant de 1445, il est question d'un nommé Gaigneur préposé à la garde du port de Vimy et qui fut appelé par le châtelain de Miribel ou son lieutenant pour passer sur la rive côté royaume, c'est à dire sur Albigny. Lorsque ce passeur eut abordé à Vimy, ils se saisirent de lui et l'emmenèrent prisonnier à Neuville.

Dans sa chronique, Benoît Maillard, grand prieur de l'abbaye de Savigny relate : « *qu'en l'an du Seigneur 1500, le Samedi qui fut le 9 mai, la Saône fut si grosse, qu'entre Albigny au mont d'Or et Vimy, environ à 7 heures du mat, un bateau se perdit : hommes,*

*femmes, jeunes gens des deux sexes furent engloutis ; parmi eux six femmes grosses en tout cent personnes moins une. »*

Il semble qu'à l'époque, le port de Vimy appartenait à un nommé Gaspard de Genas qui, le 1er décembre 1508, le vendit à Claude Dodieu, Seigneur de Poleymieux. En fut-il ainsi du port de Villevert qui, lui aussi, en 1537, appartenait également au Seigneur de Poleymieux, Claude Baronnat, gendre de Claude Dodieu ? Qui, le 17 juin de cette année-là, en passe un bail à ferme à un particulier.

En 1556, le port de Villevert appartient toujours au Seigneur de Poleymieux ; encore en 1626 où l'on voit Michel de Baronnat obligé de prouver qu'il est bien propriétaire du port, auprès de commissaires députés pour la revente du domaine du Roi. Le 25 novembre 1662, Claude et Michel de Baronnat passent encore un nouveau bail à ferme ; mais le 5 avril 1666, une transaction est passée entre Pierre de Baronnat et les Seigneurs Comtes de Lyon ; le Seigneur de Poleymieux remet le port de Villevert à ces derniers qui, en compensation, abandonnent tous droits de justice sur les fonds qu'ils possédaient sur le territoire de Poleymieux. Il semble que l'échange ainsi décidé nuise à certains intérêts acquis par l'archidiacre de l'Île Barbe, peut-être à cause de terrains abandonnés par le Chapitre au Seigneur de Poleymieux ou de droits qu'il avait déjà sur le port de Villevert. Toujours est-il qu'il reçoit une somme de 360



Le port de Villevert

livres en règlement de laods et milaods (*Inventaire Gouvilliers, Archives Départemental du Rhône réf. 10 G 65*), qui étaient des droits de mutation, et une pension annuelle qu'il touchera encore en 1729 et qui s'élèvera alors à 20 livres. Puis, tous les six ans, de nouvelles «fermes» vont être adjudés, d'abord pour 370, puis 350, et 355 livres par an en 1714.

En face de Genay, sur la paroisse de St Germain, est établi un autre port, le port Masson, que l'on trouve également orthographié Maçon. En 1687, le 28 mars, le Chapitre s'en inquiète, redoutant sans doute la concurrence et quelques incursions sur leur domaine. Le problème devient plus sérieux en 1712 : le fermier du port de Villevert se plaint, le 19 janvier, que les propriétaires du port Masson, les nommés Merlin et Gayet, s'écartent de leur itinéraire et viennent près de Villevert charger des personnes.

En 1719, on ne sait pas pour quelle raison, les officiers d'Albigny rendent une sentence contre le Pontonnier de Villevert ; le Chapitre demande des explications.

Le 30 avril 1728, le Sieur Merlin décide d'abandonner au Chapitre le port Masson, moyennant quelques compensations sur des terrains lui appartenant et pour lesquels il paie une rente à St Germain. Les fermes des deux ports seront alors adjudées ensemble au même fermier. En 1736, François Rozet paiera 610 livres pour le port de Villevert et 100 livres pour le port Masson. En 1769, les deux fermes seront adjudées pour un montant total de 1100 livres par an et ce montant s'élèvera jusqu'à 1590 livres en 1775.

En 1743, le port de Villevert aura besoin de réparations qui seront payées 200 livres le 2 août 1745. Les bateaux ou bacs du Chapitre sont les seuls autorisés à traverser les personnes et autres charrettes ou bestiaux, depuis les ports de Villevert, de Vimy et le port Masson. Aussi, le 29 novembre 1726, une sentence des requêtes du Palais autorise le Chapitre à poursuivre, le nommé Ador qui avec ses bateaux amarés au Pontet : qui est le port de la paroisse de Curis, charge entre le Pontet et Vimy. Le Chapitre prévoit une amende de 500 livres pour de tels délits. Une autre sentence du 20 décembre 1726 prévoit également une amende de 300 livres pour ceux qui chargeraient entre le port de Villevert et le port Masson.

Une déclaration en date du 6 août 1734, faite par les habitants de Neuville, Albigny et Villevert devant Maître Changrin, Notaire, nous apprend que pour traverser, chaque personne devait payer 6 deniers. On payait 1 sol pour un cheval ou autre bête de charge 2 sols pour un char ou une charrette, 1 sol et 6 deniers pour une pièce de vin, 4 sols pour une charrette avec une pièce de vin et 1 sol et 6 deniers pour un homme avec son cheval.

Le 26 juin 1737, un procès-verbal est dressé confirmant l'appartenance du port de Villevert aux Chanoines Comtes de Lyon et permettant aux particuliers de se servir de leur propre bateau pour traverser, à condition que ce soit uniquement pour leur usage personnel.



Le 23 septembre 1744, le Chapitre prévoit de restaurer le port de Villevert, établi en face de la rue Le-febvre actuelle, et de lui donner une longueur de 62 pieds (20,50 m) et une largeur de 27 pieds (8,90 m). Il est prévu un sol rempli de cailloux posés en hérisson (debout) et couverts de gravier ; ces matériaux étant à la charge des bourgeois et habitants d'Albigny.

En 1772, un procès important oppose les habitants d'Albigny représentés par leur Syndic et les anciens Consuls et Collecteurs de Villevert. L'un de ces derniers, Antoine Armand se plaint que le fermier du bac ne soit pas imposé. Le mémoire établi par les habitants, nous apprend que le pontonnier : « a toujours joui de l'exemption de la taille en conséquence de l'obligation qui lui est imposée de passer gratis dans son bac les habitants d'Albigny et de Villevert »

Le bac resta propriété des Chanoines Comtes de Lyon jusqu'à la Révolution de 1789. Par la suite, c'est la Préfecture du Rhône qui contrôle le bac et qui en établit le cahier des charges. Le fermier est alors choisi par adjudication.

## Le pont suspendu

Depuis le Moyen Age, la traversée de la Saône était donc effectuée à l'aide d'un bac à traile. Ce système présentait de nombreux inconvénients, principalement pendant la mauvaise saison, et lors des inondations ; sans parler de la mauvaise volonté du passeur, C'est pour ces raisons que l'idée de la construction d'un pont reliant les deux rives de la Saône entre Neuville et le quartier de Villevert sur la commune d'Albigny vint à l'esprit de la municipalité en 1829.

Il y avait peu de temps que le premier pont dit « suspendu », système inventé par M. Marc Seguin, était livré à la circulation. C'est en effet le 22 août 1825 que ce premier pont suspendu, celui de Tain en dans la Drôme et Tournon en Ardèche sur le Rhône, fut déclaré ouvert à la circulation après une série d'essai satisfaisant.

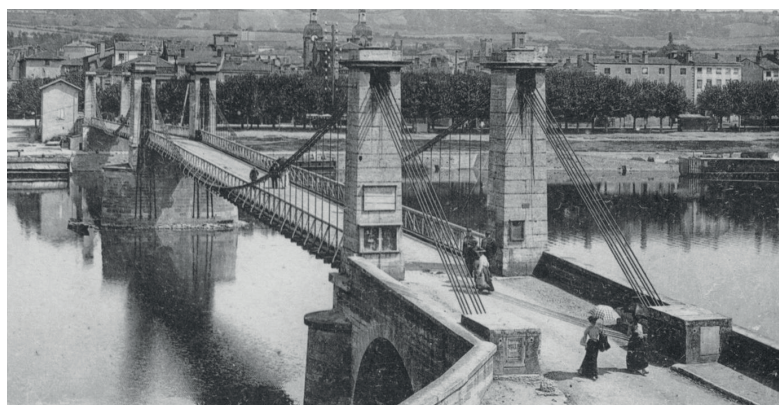
À la réunion du conseil municipal du vendredi 11 décembre 1829, M. Martin Tramoy, Maire de Neuville, ouvrit la séance par la lecture d'une lettre de M. le Préfet du Rhône en date du 2 décembre 1829 qui l'avisait de la demande présentée par plusieurs propriétaires de Neuville et des communes environ-

nant, tendant à être autorisés à construire un pont suspendu sur la Saône entre Neuville et Albigny, moyennant la concession d'un droit de péage. Il fit également part d'un plan et d'un rapport présenté par M. l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées sur cette proposition.

Le bac cessa de fonctionner en 1832, avec la construction du premier pont suspendu entre Villevert et Neuville.

Cependant, plus d'un siècle plus tard, le bac devait renaître pour rendre service aux Neuvilleois et aux Albignolais. En effet le 1er septembre 1944, les troupes allemandes en se repliant devant les armées alliées qui remontait le couloir Rhodanien dynamitèrent l'arche centrale du pont en ciment armé.

En attendant la reconstruction et la mise en place d'une passerelle provisoire pour franchir la partie détruite, on mit en place un bac un peu en aval du pont pour permettre la communication entre les deux rives de la Saône. Ce bac fonctionna plusieurs mois à la satisfaction de tout le monde, malgré quelques bains occasionnés par les bousculades de la masse des ouvriers travaillant à Lyon et débarquant par le train de la gare Villevert Neuville et désirant arriver chez eux le plus vite possible.



La société pour la construction du pont fut assez vite constituée, et les travaux purent démarrer en 1831, autorisé par ordonnance royale du 28 février 1831. Ils avancèrent rapidement, et le pont put être livré à la circulation dans le courant de l'année 1832. Ce pont allait très sérieusement améliorer les conditions de passage d'une rive à l'autre et permettre le développement économique avec la rive droite de la Saône.

La construction du pont avançait, et dans le courant de l'année 1832, il put être livré à la circulation. Après avoir été renforcé et souvent réparé, il fut maintenu en activité jusqu'en 1934.



## Le pont ciment

Puis on songea au remplacement du pont suspendu, il était devenu trop vétuste et mal adapté à la circulation entre les deux rives de la Saône. Au début de l'année 1930, le département du Rhône confie à l'entreprise Fraysse et Delafontaine l'élaboration d'un projet pour un nouveau pont. C'est l'entreprise Joya-Chabert qui construira les fondations des piles et des culées.

Cet ouvrage se compose de trois travées principales dont les dimensions sont de 58 m pour celle centrale, de 47,70 m pour celles adjacentes, ces dernières étant raccordées aux rives par des poutres droites de 18,30 m ; la longueur totale du pont entre parements de culées est donc de 190 m.

Sa largeur est de 12,20 m entre les garde-corps : il comporte une chaussée de 7,40 m entre bordures de trottoirs, ces derniers étant disposés en encorbellement de part et d'autre de la chaussée, et ayant une largeur de 2,40 m. Toutefois, à la naissance des arcs, ces encorbellements sont plus étroits et mesurent 1,30 m seulement.



Les deux ponts côte à côte

Sous ces trottoirs sont aménagés des caniveaux destinés à recevoir les canalisations des Services Publics. D'autre part, dans l'axe du pont se trouve un encaissement destiné à recevoir une voie éventuelle de tramway. Actuellement ce dispositif est caché par le revêtement de la chaussée.

Les cinq travées sont indépendantes et sont assises, chacune d'elles, sur les piles et les culées par l'inter-



La construction du pont

médiaire d'appuis, l'un fixe, l'autre mobile, ce qui permet, à chaque arche de se dilater ou contracter librement sous les différentes températures : on pourrait supprimer l'une d'elles sans que la stabilité de celles restant soit compromise.

Les garde-corps sont en ciment armé et règnent sur toute la longueur du pont, des motifs sur piles et culées complètent son ensemble décoratif.

Des routes spacieuses permettent l'accès de cet ouvrage qui, de par son fini, se classe parmi les plus beaux et fait honneur à la Construction française.

Mais ce qui le caractérise surtout, ce sont les difficultés rencontrées dans l'exécution des piles en rivière. Par suite du mauvais terrain, consistant en une couche de sable extrêmement fin, d'une épaisseur de 18 m comprise entre deux bancs de marne, sable mouvant connu des géologues sous le nom de sables de Trévoux. L'Entreprise s'est vue forcée de foncer la pile en rivière côté Neuville à une profondeur de 36,50 m au-dessous du plan d'eau, ce qui consti-

tue le record des fondations à l'air comprimé. Vers la fin du fonçage les ouvriers travaillèrent sous une pression atteignant  $4,2 \text{ kg/cm}^2$ , mettant leur organisme à rude épreuve.

Les deux piles de rives furent exécutées sans difficultés, également au moyen de l'air comprimé et furent descendues à une profondeur de 15 mètres au-dessous du sol.

Quant aux culées, Supportant des charges minimales, elles reposent simplement sur une fondation composée de pilotis en sapin dont les têtes sont noyées dans une semelle de béton.

En ce qui concerne la construction de la superstructure, cette dernière n'offrit pas de difficultés spéciales et, les travaux se poursuivant normalement, le pont fut livré à la circulation le 1er mai 1934.

Auparavant, des essais de charges avaient donné toute satisfaction, la travée centrale ayant été chargée à 280 tonnes et celles adjacentes à 230 tonnes. D'autres essais plus récents (avril 1935) par charges roulantes cette fois, confirmèrent les premiers et montrèrent que cet ouvrage se comportait en parfaite harmonie avec les hypothèses ayant été admises pour les calculs de résistance.



Inauguration du pont de Neuville par le Président Edouard Herriot



NEUVILLE-sur SAONE (Rhône). - 4. - Le nouveau Pont, bel ouvrage en ciment armé reliant Neuville et Villevert

Le pont vers 1935



## L'explosion du pont pendant la Seconde Guerre Mondiale



Samedi 2 septembre 1944 : l'armée d'occupation allemande en retraite dynamite l'arche centrale

Pont en cours de réparation en 1947



Vue actuelle du pont



### Sources

René Chassin, *Histoire de Neuville-sur-Saône*

Laurent Michel, *La Saône* (1984)

Association Neuville Histoire et Patrimoine

