

Tous les ponts dans la Région Sud-Est	8
Evolution quantifiée des ouvrages en service	8
Pont d'Aiguilly - Roanne - 1841	13
Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822	15
Pont des Adoubes d'Albertville - 1863.....	16
Pont Albertin d'Albertville - 1852.....	17
Pont de la Caille (Allonzier) - 1839	18
Pont de Ambert - 1768	20
Pont d'Andance - 1827.....	21
Préambule	21
Le pont suspendu.....	21
Le village d'Andance	22
Pont sur la Cance (Andance) - 1813.....	24
Pont d'Andrezieux - 1831	25
Son histoire	25
D'autres cartes postales.....	25
Pont St Bernard - Anse - 1838	27
Pont de bateaux d'Arles - < Vème siècle	28
Pont d'Arles - 1875.....	29
Pont de Aurec-sur-Loire - 1892	30
Pont suspendu d'Avignon - 1845	31
Histoire de la liaison avec Villeneuve-lez-Avignon.....	31
Décision de construire un pont suspendu	31
Travaux de restauration du pont suspendu 1886-1889.....	32
Démolition ou Modernisation	32
Pont d'Avignon - 1185.....	33
Pont de Balbigny - 1839	34
Premier Pont du Bancel - 1798	35
Pont du Bancel - 1848	36
Pont flottant de Beaucaire - 1674.....	37
Préambule	37
L'ancien pont.....	37
Le pont suspendu.....	37
Pont de Beaucaire - 1829.....	39
Préambule	39
L'ancien pont.....	39
Le pont suspendu.....	39
Pont de Beauchastel - 1842.....	41
Pont de Beauregard - 1834	42
Le pont aujourd'hui.....	42
Pont de Beauvoir-en-Royans sur l'Isère - 1847.....	43
Pont de Belleville sur Saône - 1832	45
Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle.....	46
Construction du pont en bois - 1804.....	46
Pont de Bonpas - 1808.....	47
Construction du pont en bois - 1804.....	47
Pont suspendu de Bonpas - 1894	48
Construction du pont en bois - 1804.....	48
Pont de Bourg St-Andeol - 1830.....	49

Pont suspendu de Branoux-les-taillades - 1895	50
Pont des Tetes - 1731	51
Pont entre Briennon et Pouilly-sous-Charlieu sur la Loire - 1836.....	52
Pont de Brignoud sur l'Isère - 1840.....	53
Pont de Briord - 1856.....	54
Pont de Cadenet - 1839.....	55
Préambule	55
Construction du pont suspendu - 1836-1839	55
Un règlement de police spécifique régleme nte l'usage du pont.....	55
1883 - Gestion du pont par les départements des Bouches du Rhône et de Vaucluse	55
Passerelle sur la Cance (Annonay) - 1822.....	58
Pont de Castelnau-le-lez - < 1334.....	59
Pont de Cavaillon - 1837	60
Construction du pont suspendu - 1837	60
De fortes intempéries affectent lourdement la solidité du pont qui sera reconstruit à plusieurs reprises	60
Les départements des Bouches du Rhône et de Vaucluse rachètent le pont en 1894	61
Substitution du pont suspendu par un magnifique pont en 1931 et destruction en 1944	61
Evolution quantifiée des flux sur le Pont de Cavaillon	61
Pont de Chadrac sur la Loire - 1851.....	63
Pont de Chambilly sur la Loire - 1838	64
Pont de Chambonas - 1630.....	66
Pont de Champ-s-drac - 1840	67
Pont de Trébaste à Château-Arnoux - 1837.....	68
Pont de Chateauneuf-sur-Isere - 1850.....	70
Pont de Chavanay (grand bras) - 1870	71
Pont de Chavanay (petit bras) - 1870.....	72
Pont de Chazay-d'Azergues - 1832	73
Pont de Chazey sur Ain - 1829	74
Pont de Claix - 1611.....	75
Pont de Collias - 1833	76
Pont de Collonges au Mont d'Or - 1858.....	77
Pont de Condrieu - 1833.....	78
Pont de Confolent - 1863.....	79
Pont de Coubon - 1833.....	80
Pont de Couzon-au-Mont-d'Or - 1840.....	82
Pont de Domène sur l'Isère - 1840	83
Pont de Robinet à Donzere - 1847	84
Pont de la Vallée à Droiturier - 1752	85
Pont d'Evieu - 1847	86
Pont de Feurs - 1833.....	87
Pont du Pertuiset - Firminy - 1842.....	89
Pont de Fombeton à Valernes - 1847	91
Pont de Fontaines sur Saône - 1842	92
Pont de Fourques - 1830.....	93
Pont de Frans - 1834.....	94
Pont de Frontenex - 1854.....	95
Passerelle sur la Galaure - 1824.....	96
Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805.....	97

Passerelle St-Antoine à Genève - 1823	98
Pont des Bergues - 1835	99
Passerelle de Gevrieux - 1852.....	100
Pont de Gignac - 1807	101
Pont de Chasse (Givors) - 1837	102
Préambule	102
Le pont suspendu.....	102
Pont de Gourdon - 1839.....	105
Pont de Sassenage à Grenoble - 1828	106
Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838.....	108
Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle.....	112
Pont de la Graille (ou de Crequi) à Grenoble - 1733	114
Pont suspendu de Gréoux-les-bains - 1848	115
Pont de Groslee	116
Gruffy - Pont de l'abîme - 1887	117
Pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1857	118
Premier pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1849	119
Pont d'Izieux - 1828.....	120
Pont de L'Arbresle - < 1715	121
Pont de La Voulte - 1891.....	122
Pont de La Batie - 1875	124
Pont de La Baumette à Violes - 1846.....	125
Pont de La Buissiere - 1878.....	126
Pont de La Gâche sur l'Isère en face de Pontcharra - 1840	127
Pont de La Rivoire près de St Georges-de-Commiers - 1845.....	128
Pont de La Sône sur l'Isère - 1833.....	129
La construction du pont	129
Les tarifs de passage	130
Le rachat de la concession par l'Etat	131
Pont de Labégude	133
Pont de Lagamas à Gignac - 1776.....	134
Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899	135
Pont de Lagnieu - 1835.....	136
Le premier projet non abouti : un pont suspendu à chaîne vers 1824-1827	136
Le deuxième projet : un pont suspendu en fil de fer en 1834-1835	136
Pont de Lavoute-sur-loire - 1855	137
Pont du Teil - 1839.....	138
Pont du Sault - 1829	139
Pont suspendu à Saint Lattier (Les Fauries) - < 1857	141
Pont Des Georgets à Rognonas - 1835.....	142
Pont des Mées - 1842	143
Pont des Ollieres-sur-eyrieux - 1849.....	145
Pont de Vans - 1832	146
Pont de Livron - 1789.....	147
Pont de Loyettes - 1839.....	148
Pont de Lunel - < 1622	149
Vieux pont d'Ainay (Lyon) - < XVIIIème siècle	150
Pont d'Ainay (Lyon) - 1818.....	151
Pont Bonaparte (Lyon) - 1807	152
Pont Lafayette (Lyon) - 1829.....	155

Pont Morand (Lyon) - 1774.....	156
Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi(Lyon) - 1849	158
Le pont Napoléon sur la Saône	159
Les ponts Napoléon sur le Rhône.....	160
Pont Napoleon-Rhône (1) (Lyon) - 1847	161
Le pont Napoléon sur la Saône	162
Les ponts Napoléon sur le Rhône.....	163
Pont Napoleon-Rhône (2) (Lyon) - 1847	164
Le pont Napoléon sur la Saône	165
Les ponts Napoléon sur le Rhône.....	166
Pont de l'île Barbe - 1827	167
Pont du Change (Lyon) - 1070.....	171
Un pont pittoresque étonnamment solide	172
(Deuxième) Pont du Change (Lyon) - 1847	173
Passerelle du Collège (Rhône-Lyon) - 1845.....	175
L'histoire de la passerelle.....	175
La passerelle dans son état actuel.....	176
Pont La Feuillée (Lyon) - 1831.....	178
Pont La Feuillée (Lyon) - 1842.....	181
Pont de la Guillotière (Lyon) - XIIème siècle	184
L'histoire du pont de la Guillotière.....	185
Le pont en bois	185
Projet d'un pont de pierre.....	185
Premiers essais : 150 années d'effort presque inutiles.....	185
Nouveaux efforts	185
L'achèvement	186
Le pont de Guillotière théâtre d'un drame en 1711 qui donna naissance à la Part-Dieu	186
Le pont de Guillotière au XIXème siècle	187
Pont du Palais de Justice (Lyon) - 1834.....	188
Pont du Palais de Justice (Lyon) - 1844	191
Pont Masarik (Lyon-Vaise) - 1831.....	194
Pont Mouton (Lyon-Vaise) - 1847.....	198
Ancien pont de la Mulatière (Lyon) - 1792.....	201
Pont de la Mulatière (Lyon) - 1830.....	204
Pont de la Mulatière (Lyon) - 1843.....	207
Ancien pont de Serin - 1745	210
Pont de Serin (devenu pont de Koenig) - 1815.....	211
Premier pont suspendu à Saint-Clair (Rhône-Lyon) - 1846.....	212
Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair (Rhône-Lyon) - 1856.....	215
Passerelle St Georges (Lyon) - 1853.....	218
Ancien pont St Vincent (Lyon) - 1715.....	223
Passerelle St Vincent (Lyon) - 1832	225
Aujourd'hui	226
Premier Pont de l'Archevêché (Lyon) - 1638	227
Premier Pont Volant (Lyon) - 1780.....	229
Pont Volant (Lyon) - 1797.....	231
Pont de l'Hotel-Dieu (Wilson) - Lyon - 1839	233
Pont Saint-Laurent de Mâcon - < XIème siècle.....	235
Pont de Mallemort - 1846.....	236

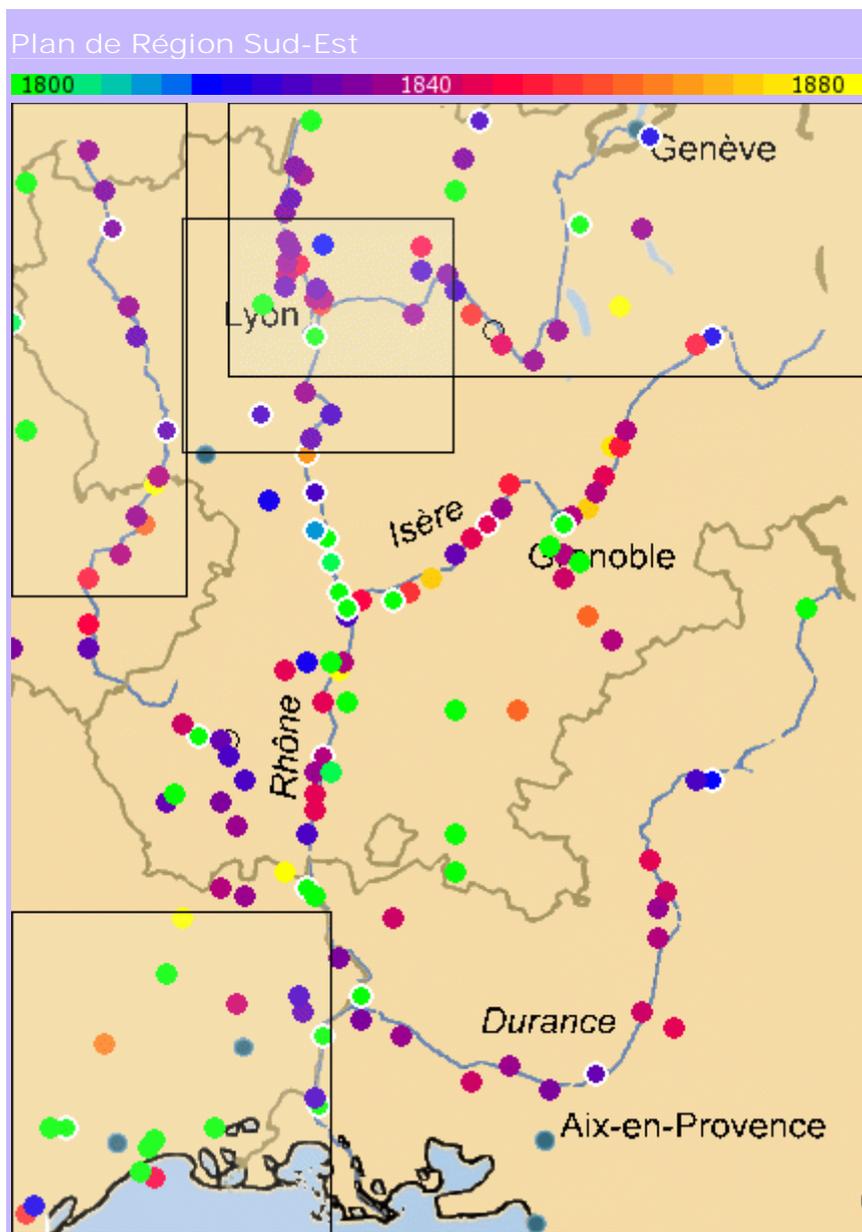
Préambule	236
Le pont suspendu.....	236
Le village de Mallemort.....	238
Pont de Manosque - 1846.....	240
Premier pont de Rolandy (Meyras - Pont de Labeaume) - 1777	241
Deuxième pont de Rolandy (Meyras - Pont de Labeaume) - 1858.....	242
Pont des Camisards à Mialet - 1719.....	243
Premier pont suspendu de Mirabeau - 1831	244
Pont suspendu de Mirabeau - 1848	246
Pont de Mollans-s-ouveze - < XVème siècle.....	247
Pont de Monistrol d'Allier - 1836	248
Pont de Montagnac - < 1824.....	249
Pont du Roubion à Montélimar - 1806.....	250
Pont suspendu de Montfrin - 1838	251
Pont de Montmerle sur Saône - 1835	252
Pont Juvenal de Montpellier - < 1392	253
Pont de Montpezat - 1846.....	254
Pont de Morancé - 1844.....	256
Pont de Moussac - 1844.....	257
Pont de Neuville-sur-ain - 1774	258
Pont de Neuville sur Saône - 1832.....	259
Pont de Nyons - 1407	260
Pont d'Ouzion - 1828.....	261
Pont de Pailhès à Pézenas - 1856	262
Pont de Palavas - 1852	263
Pont de Pertuis - 1835.....	264
Pont de Ponsonnas - 1863.....	265
Pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1805	266
Nouveau pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1844	268
Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769.....	270
Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805	271
Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825	272
Pont de Pont-Saint-Esprit - 1309	273
Pont du Pouzin - 1849	274
Pont de Remollon - 1830	275
Pont de Remoulins - 1830.....	276
Pont de Retournac - 1840	277
Pont de Roanne - 1834	278
Premier pont de Rochemaure - 1840.....	279
Pont de Rochemaure - 1858.....	280
Pont Vieux (Initial) de Romans sur Isère - 1240	281
Pont Vieux de Romans sur Isère - 1720	282
Pont de Rochemaure - 1835.....	283
Préambule	283
Construction du pont suspendu - 1835	283
Pont de Rousset - 1821	284
Pont de Rousset - 1863.....	285
Pont de Ruoms - 1835	286
Pont de Sablons - 1828.....	287
Construction du pont suspendu - 1827-1828.....	287

Quelques données techniques	288
Modèle économique du pont suspendu de Sablons.....	288
La vie du pont suspendu	289
Nouveau pont suspendu de Sablons (1933-1944) - 1933.....	290
Quelques photos du pont achevé.....	290
Quelques données techniques	290
Quelques étapes de sa construction.....	291
Nouveau pont suspendu de Sablons (1951) - 1951.....	293
Pont de Saillans - < XIXème siècle.....	295
Pont du Sautet près de Corps - 1843	296
Pont de Serrieres-s-ain - 1836.....	297
Ancien Pont de Seyssel - < XVème siècle	298
Pont suspendu de Seyssel - 1838	299
Pont de St-Bauzille-de-Putois - 1865	300
Pont de Larnoux - 1777	301
Passerelle de Saint-Fortunat-sur-Eyrieux - 1823	302
Pont de Cordon, aux environs de St-Genix-sur-guiers - 1839.....	303
Pont de St-Gervais en Isère - 1839.....	304
Un pont suspendu financé partiellement par le Ministère de la Marine !.....	304
L'entretien du pont défectueux !.....	304
Pont de St-Jean-de-Maruéjols - 1838	306
Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828.....	307
Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859.....	308
Premier pont de Saint-Just - 1764	309
Deuxième pont de Saint-Just - 1804	310
Troisième pont de Saint-Just - 1835.....	311
Pont métallique de Saint-Just - 1861.....	312
Pont de St-Just-St-Rambert - 1833.....	313
Pont de St-Laurent-du-pape - < XIXème siècle.....	314
Pont de Saint-Martin d'Ardeche - 1895.....	315
Pont de Saint Nazaire-en-royans - 1875.....	316
Pont de Saint-Quentin sur Isère - 1853.....	317
Pont suspendu de St-Romain-des-iles - 1836	318
Pont de St-Roman - 1864.....	319
Pont de St-Vallier - 1835	320
Pont de St-Victor-de-Malcap - 1842	322
Pont de Tencin - 1848.....	323
Deuxième pont suspendu de Thoirette - 1858	324
Premier pont suspendu de Thoirette - 1830.....	325
Pont de Thoissey - 1839	326
Grand Pont - sur le Doux - 1583	327
Premier pont de Tournon - 1825	328
Décret du Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur CORBIÈRE	329
Evolution quantifiée des flux sur le Premier pont de Tournon.....	330
Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849.....	331
Pont de Trevoux - 1851	332
Construction du pont suspendu - 1850 - 1851	332
La vie du pont.....	333
Son aspect actuel	333
Passerelles de communication des usines Aynard (Ambérieux et Montluel) - 1821....	333

Pont de Valence aux Granges - 1830	334
Pont de Vallon - 1837.....	334
Pont de Vals Les Bains - 1832.....	335
Pont de Veurey sur l'Isère - 1853	336
Passerelle de Vienne - 1829.....	336
Evolution quantifiée des flux sur le Passerelle de Vienne.....	337
Pont de Ville à Aubenas - 1830	338
Pont de Villeneuve-les-maguelonnes - 1767	339
Pont de Viviers - 1847.....	339
Pont de Vizille - 1753.....	339
Pont à Vogüé sur l'Ardèche - 1828	339
Pont de Volonne - 1846.....	340
Pont de La Balme, aux environs de Yenne - 1839.....	340

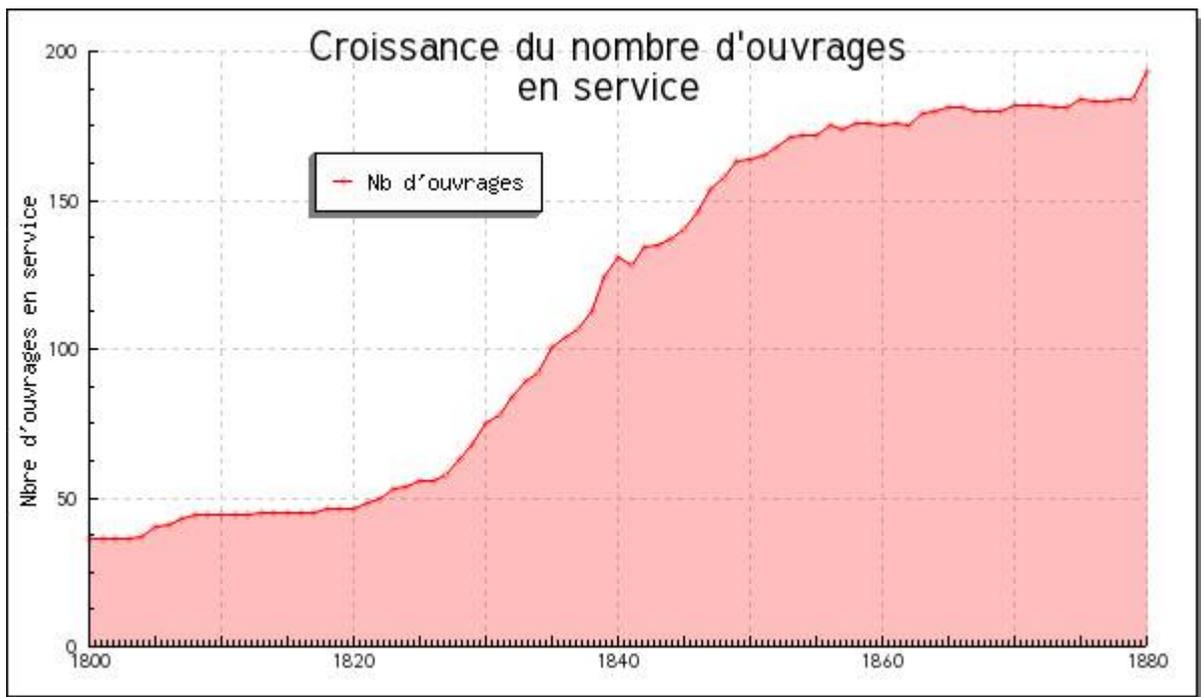
Tous les ponts dans la Région Sud-Est

234 réalisations identifiées.



Evolution quantifiée des ouvrages en service

Attention, la courbe ci-dessous est créée dynamiquement à partir de la base des ouvrages. Elle peut donc être amenée à évoluer, en fonction du renseignement de la base.



Ouvrages

- [Pont d'Aiguilly - Roanne - 1841 - 1937](#)
- [Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822 - 1859](#)
- [Pont des Adoubes d'Albertville - 1863](#)
- [Pont Albertin d'Albertville - 1852](#)
- [Pont de la Caille \(Allonzier\) - 1839 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Ambert - 1768](#)
- [Pont d'Andance - 1827 - Tjrs en place](#)
- [Pont sur la Cance \(Andance\) - 1813](#)
- [Pont d'Andrezieux - 1831 - 1907](#)
- [Pont St Bernard - Anse - 1838 - Tjrs en place](#)
- [Pont de bateaux d'Arles - < Vème siècle - 1875](#)
- [Pont d'Arles - 1875](#)
- [Pont de Aurec-sur-Loire - 1892](#)
- [Pont suspendu d'Avignon - 1845 - 1940](#)
- [Pont d'Avignon - 1185 - 1668](#)
- [Pont de Balbigny - 1839 - 1940](#)
- [Premier Pont du Bancel](#)

Ouvrages

- [Pont de Groslee](#)
- [Gruffy - Pont de l'abîme - 1887 - Tjrs en place](#)
- [Pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1857](#)
- [Premier pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1849 - 1850](#)
- [Pont d'Izieux - 1828](#)
- [Pont de L'Arbresle - < 1715](#)
- [Pont de La Voulte - 1891](#)
- [Pont de La Batie - 1875](#)
- [Pont de La Baumette à Violes - 1846](#)
- [Pont de La Buisserie - 1878](#)
- [Pont de La Gâche sur l'Isère en face de Pontcharra - 1840](#)
- [Pont de La Rivoire près de St Georges-de-Comniers - 1845](#)
- [Pont de La Sône sur l'Isère - 1833](#)
- [Pont de Labégude](#)
- [Pont de Lagamas à Gignac - 1776](#)
- [Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899](#)
- [Pont de Lagnieu - 1835](#)
- [Pont de Lavoute-sur-](#)

Ouvrages

- [Pont de Moussac - 1844](#)
- [Pont de Neuville-sur-ain - 1774](#)
- [Pont de Neuville sur Saône - 1832](#)
- [Pont de Nyons - 1407](#)
- [Pont d'Ouzion - 1828](#)
- [Pont de Pailhès à Pézenas - 1856](#)
- [Pont de Palavas - 1852](#)
- [Pont de Pertuis - 1835](#)
- [Pont de Ponsonnas - 1863](#)
- [Pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1805 - 1840](#)
- [Nouveau pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1844](#)
- [Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769 - 1778](#)
- [Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805 - 1814](#)
- [Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825 - 1940](#)
- [Pont de Pont-Saint-Esprit - 1309 - Tjrs en place](#)
- [Pont du Pouzin - 1849 -](#)

- 1798

- [Pont du Bancel - 1848](#)
- [Pont flottant de Beaucaire - 1674 - 1829](#)
- [Pont de Beaucaire - 1829](#)
- [Pont de Beauchastel - 1842](#)
- [Pont de Beauregard - 1834 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Beauvoir-en-Royans sur l'Isère - 1847](#)
- [Pont de Belleville sur Saône - 1832](#)
- [Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle - 1688](#)
- [Pont de Bonpas - 1808 - 1894](#)
- [Pont suspendu de Bonpas - 1894 - 1944](#)
- [Pont de Bourg St-Andeol - 1830 - 1944](#)
- [Pont suspendu de Branoux-les-taillades - 1895](#)
- [Pont des Tetes - 1731](#)
- [Pont entre Briennon et Pouilly-sous-Charlieu sur la Loire - 1836](#)
- [Pont de Brignoud sur l'Isère - 1840](#)
- [Pont de Briord - 1856](#)
- [Pont de Cadenet - 1839 - 1974](#)
- [Passerelle sur la Cance \(Annonay\) - 1822](#)
- [Pont de Castelnau-le-lez - < 1334](#)
- [Pont de Cavaillon - 1837 - 1931](#)
- [Pont de Chadrac sur la Loire - 1851 - 1955](#)
- [Pont de Chambilly sur la Loire - 1838 - 1913](#)
- [Pont de Chambonas - 1630 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Champ-s-drac - 1840](#)
- [Pont de Trébaste à Château-Arnoux - 1837](#)
- [Pont de Chateauneuf-sur-Isere - 1850](#)
- [Pont de Chavanay \(grand bras\) - 1870](#)
- [Pont de Chavanay \(petit bras\) - 1870](#)

Loire - 1855

- [Pont du Teil - 1839 - Tjrs en place](#)
- [Pont du Sault - 1829](#)
- [Pont suspendu à Saint Lattier \(Les Fauries\) - < 1857](#)
- [Pont Des Georgets à Rognonas - 1835 - 1937](#)
- [Pont des Mées - 1842 - 1955](#)
- [Pont des Ollieres-sur-eyrieux - 1849](#)
- [Pont de Vans - 1832](#)
- [Pont de Livron - 1789](#)
- [Pont de Loyettes - 1839](#)
- [Pont de Lunel - < 1622](#)
- [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle - 1796](#)
- [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818 - 1897](#)
- [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807 - 1858](#)
- [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829 - 1887](#)
- [Pont Morand \(Lyon\) - 1774 - 1890](#)
- [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849 - 1944](#)
- [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847 - 1887](#)
- [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847 - 1887](#)
- [Pont de l'île Barbe - 1827 - Tjrs en place](#)
- [Pont du Change \(Lyon\) - 1070 - 1842](#)
- [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847 - 1974](#)
- [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845 - Tjrs en place](#)
- [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831 - 1840](#)
- [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#)
- [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle - 1952](#)
- [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834 - 1840](#)
- [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844 - 1972](#)

1940

- [Pont de Remollon - 1830](#)
- [Pont de Remoulins - 1830](#)
- [Pont de Retournac - 1840 - 1872](#)
- [Pont de Roanne - 1834](#)
- [Premier pont de Rochemaure - 1840 - 1856](#)
- [Pont de Rochemaure - 1858 - Tjrs en place](#)
- [Pont Vieux \(Initial\) de Romans sur Isère - 1240 - 1720](#)
- [Pont Vieux de Romans sur Isère - 1720 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Rochemaure - 1835](#)
- [Pont de Rousset - 1821 - 1861](#)
- [Pont de Rousset - 1863](#)
- [Pont de Ruoms - 1835](#)
- [Pont de Sablons - 1828 - 1933](#)
- [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1933-1944\) - 1933 - 1944](#)
- [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1951\) - 1951 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Saillans - < XIXème siècle - 1856](#)
- [Pont du Sautet près de Corps - 1843](#)
- [Pont de Serrieres-s-ain - 1836](#)
- [Ancien Pont de Seyssel - < XVème siècle - 1835](#)
- [Pont suspendu de Seyssel - 1838 - Tjrs en place](#)
- [Pont de St-Bauzille-de-Putois - 1865 - 1907](#)
- [Pont de Larnoux - 1777](#)
- [Passerelle de Saint-Fortunat-sur-Eyrieux - 1823 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Cordon, aux environs de St-Genix-sur-guiers - 1839](#)
- [Pont de St-Gervais en Isère - 1839](#)
- [Pont de St-Jean-de-Maruéjols - 1838](#)
- [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828 -](#)

- [Pont de Chazay-d'Azergues - 1832](#)
- [Pont de Chazey sur Ain - 1829](#)
- [Pont de Claix - 1611](#)
- [Pont de Collias - 1833 - 1923](#)
- [Pont de Collonges au Mont d'Or - 1858](#)
- [Pont de Condrieu - 1833](#)
- [Pont de Confolent - 1863 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Coubon - 1833 - 1866](#)
- [Pont de Couzon-au-Mont-d'Or - 1840](#)
- [Pont de Domène sur l'Isère - 1840](#)
- [Pont de Robinet à Donzere - 1847 - Tjrs en place](#)
- [Pont de la Vallée à Droiturier - 1752 - Tjrs en place](#)
- [Pont d'Evieu - 1847](#)
- [Pont de Feurs - 1833 - 1925](#)
- [Pont du Pertuiset - Firminy - 1842](#)
- [Pont de Fombeton à Valernes - 1847](#)
- [Pont de Fontaines sur Saône - 1842](#)
- [Pont de Fourques - 1830 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Frans - 1834 - 1902](#)
- [Pont de Frontenex - 1854](#)
- [Passerelle sur la Galaure - 1824](#)
- [Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805](#)
- [Passerelle St-Antoine à Genève - 1823](#)
- [Pont des Bergues - 1835](#)
- [Passerelle de Gevrieux - 1852](#)
- [Pont de Gignac - 1807 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Chasse \(Givors\) - 1837 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Gourdon - 1839 - 1929](#)
- [Pont de Sassenage à Grenoble - 1828](#)
- [Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838 - Tjrs en place](#)

- [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831 - Tjrs en place](#)
- [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847 - 1944](#)
- [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792 - 1830](#)
- [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830 - 1840](#)
- [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#)
- [Ancien pont de Serin - 1745 - 1789](#)
- [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815 - 1968](#)
- [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846 - 1854](#)
- [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856 - 1854](#)
- [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853 - Tjrs en place](#)
- [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715 - 1832](#)
- [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832 - Tjrs en place](#)
- [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638 - 1778](#)
- [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780 - 1797](#)
- [Pont Volant \(Lyon\) - 1797 - 1833](#)
- [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839 - 1912](#)
- [Pont Saint-Laurent de Mâcon - < XIème siècle - Tjrs en place](#)
- [Pont de Mallemort - 1846 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Manosque - 1846](#)
- [Premier pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1777 - 1857](#)
- [Deuxième pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1858 - 1890](#)
- [Pont des Camisards à Mialet - 1719](#)

- [1857](#)
- [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#)
- [Premier pont de Saint-Just - 1764 - 1790](#)
- [Deuxième pont de Saint-Just - 1804 - 1827](#)
- [Troisième pont de Saint-Just - 1835 - 1846](#)
- [Pont métallique de Saint-Just - 1861 - Tjrs en place](#)
- [Pont de St-Just-St-Rambert - 1833 - 1930](#)
- [Pont de St-Laurent-du-pape - < XIXème siècle - 1890](#)
- [Pont de Saint-Martin d'Ardeche - 1895 - 1900](#)
- [Pont de Saint Nazaire-en-royans - 1875](#)
- [Pont de Saint-Quentin sur Isère - 1853](#)
- [Pont suspendu de St-Romain-des-iles - 1836](#)
- [Pont de St-Roman - 1864](#)
- [Pont de St-Vallier - 1835](#)
- [Pont de St-Victor-de-Malcap - 1842 - 1912](#)
- [Pont de Tencin - 1848](#)
- [Deuxième pont suspendu de Thoirette - 1858](#)
- [Premier pont suspendu de Thoirette - 1830 - 1843](#)
- [Pont de Thoissey - 1839](#)
- [Grand Pont - sur le Doux - 1583 - Tjrs en place](#)
- [Premier pont de Tournon - 1825 - 1965](#)
- [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849 - Tjrs en place](#)
- [Pont de Trevoux - 1851 - Tjrs en place](#)
- [Passerelles de communication des usines Aynard \(Ambérieux et Montluel\) - 1821](#)
- [Pont de Valence aux Granges - 1830](#)

<ul style="list-style-type: none"> • Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle - 1836 • Pont de la Graille (ou de Crequi) à Grenoble - 1733 - 1740 • Pont suspendu de Gréoux-les-bains - 1848 	<ul style="list-style-type: none"> • Premier pont suspendu de Mirabeau - 1831 - 1843 • Pont suspendu de Mirabeau - 1848 - 1988 • Pont de Mollans-s-ouzeze - < XVème siècle • Pont de Monistrol d'Allier - 1836 - 1888 • Pont de Montagnac - < 1824 • Pont du Roubion à Montélimar - 1806 • Pont suspendu de Montfrin - 1838 • Pont de Montmerle sur Saône - 1835 • Pont Juvenal de Montpellier - < 1392 • Pont de Montpezat - 1846 • Pont de Morancé - 1844 	<ul style="list-style-type: none"> • Pont de Vallon - 1837 • Pont de Vals Les Bains - 1832 • Pont de Veurey sur l'Isère - 1853 • Passerelle de Vienne - 1829 - Tjrs en place • Pont de Ville à Aubenas - 1830 • Pont de Villeneuve-les-maguelonnes - 1767 • Pont de Viviers - 1847 • Pont de Vizille - 1753 • Pont à Vogüé sur l'Ardèche - 1828 • Pont de Volonne - 1846 • Pont de La Balme, aux environs de Yenne - 1839
---	---	--

Pont d'Aiguilly - Roanne - 1841

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Roanne

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1937

Nombre de travées : 3,

Décret, le : 13/11/1839 -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Roanne : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Aiguilly - Roanne - 1841](#), [Pont de Roanne - 1834](#),

Informations complétées par celles issues de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE



Le pont d'Aiguilly au Nord de
Roanne

Le pont suspendu d'Aiguilly sur la Loire a été concédé le 13 novembre 1839 pour une durée contractuelle de 54 ans, mais ce n'est que le 7 Décembre 1841 qu'il fut mis en service. Situé au nord de Roanne, à proximité de la commune de Vougy, il relie la Bourgogne et la Vallée de la Loire.

Sa ressemblance avec le [pont de Mallemort](#) ainsi que la coïncidence de date, laisse à penser qu'ils ont été conçus par le même architecte. Il fut remplacé en 1937 par un pont de constitution plus robuste.

Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822

Fleuve franchi : l'Arly, commune de : Albertville

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1859

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Albertville : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822](#), [Pont des Adoubes d'Albertville - 1863](#), [Pont Albertin d'Albertville - 1852](#), Informations extraites du site de l'[école de la plaine d'Albertville](#).

Pont des Adoubes d'Albertville - 1863

Fleuve franchi : l'Arly, commune de : Albertville
Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Albertville : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822](#), [Pont des Adoubes d'Albertville - 1863](#), [Pont Albertin d'Albertville - 1852](#), Informations extraites du site de l'[école de la plaine d'Albertville](#).

Pont Albertin d'Albertville - 1852

Fleuve franchi : l'I sère, commune de : Albertville
Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Albertville : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont des Adoubes d'Albertville - 1822](#), [Pont des Adoubes d'Albertville - 1863](#), [Pont Albertin d'Albertville - 1852](#), Informations extraites du site de l'[école de la plaine d'Albertville](#).

Pont de la Caille (Allonzier) - 1839

Commune de : Allonzier

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [M. Belin](#) - [Paul-Léon Lehaitre](#) - ;

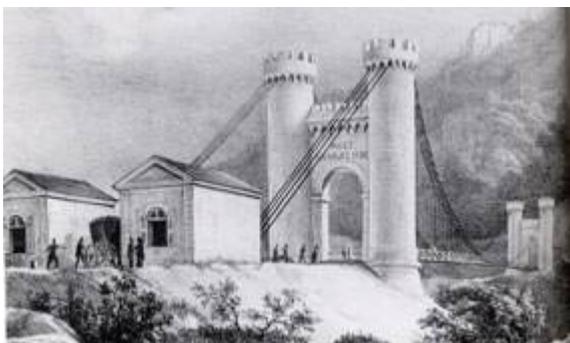
Longueur totale : 194m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 194m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites du site "[Le pont de la Caille](#)" que je recommande pour plus de détail.

A l'époque de la décision de la mise en place du pont le 1^{er} Mai 1837, la Savoie était sous autorité de la Maison de Savoie, famille qui règne sur le Piémont, la Sicile et la Sardaigne. Malgré cela c'est un projet français qui fut retenu, celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées M. Belin.

Les travaux débutèrent le 10 Mars 1838, sous le contrôle de l'ingénieur Lehaitre, et finalement le pont fut inauguré le 11 Juillet 1839, en présence du Gouverneur général du Duché de Savoie, représentant de sa Majesté le Roi de Sardaigne.



Le pont de la Caille

Le pont a des caractéristiques ambitieuses pour l'époque : une travée unique de 194 mètre au dessus de la vallée des Usse 150 mètre plus bas.

La concession d'exploitation du pont fut rachetée par l'Etat en 1865, conduisant à la suppression du péage.



Le pont de la Caille

Pont de Ambert - 1768

Fleuve franchi : la Dore, commune de : Ambert
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 43m,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues de "*Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*" par JM. Vignon – Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Dunod Editeur – Paris - 1862.

XVIII p140.

Pont sur le Dore de 3 arches de 7 à 8 toises exécuté en 1768. Construit par M. Dijon

Pont d'Andance - 1827

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Andance

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Armand Thevenet](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin - Mignot frères](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 9/8/1827 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Andance : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Andance - 1827](#), [Pont sur la Cance \(Andance\) - 1813](#),

Les photos sont libres de droit

Préambule

Andance est une commune de l'Ardèche, à 13 km environ au Sud de Serrières (et donc de [Sablons](#)), sur une des routes principales qui relie Annonay à la vallée du Rhône.

Le pont suspendu

Historique

Avec ses câbles de fer et sa pile centrale, **le pont d'Andance, qui relie Andance à Andancette, sur le Rhône est parmi les plus vieux ponts suspendus de France encore utilisés aujourd'hui**. Ce pont fut construit en 1827 par [Marc Seguin](#). Il fut la deuxième grande réalisation des frères Seguin, après le [pont de Tournon](#) en 1825.

Le pont a été édifié par l'architecte tournonnais [Armand Thevenet](#) et bénéficia d'une suspension vendue par les Seguin. Les entrepreneurs qui ont participé à la construction de ce pont sont [Jules Seguin](#) un des 4 frères de Marc, les [Mignot](#) d'Annonay, Bruno Plagniol de Chomérac, ingénieur des Ponts et Chaussées du département. Ces entrepreneurs ont été impliqués dans les huit ponts construits par les Seguin sur le Rhône.

La construction de ce pont répondait vraisemblablement à la priorité de [Marc Seguin et de ses frères](#), aussi entrepreneur à Annonay, de désenclaver cette ville.

Détruit en grande partie le 30 août 1944, il fut reconstruit et surélevé en 1946 pour permettre le passage des navires à vapeur.



Le pont d'Andance



Plaque à l'entrée du pont d'Andance

>

Panorama

Vous pouvez aussi visualiser ce panorama en 3D. en [cliquant sur ce lien](#).



Panorama du pont d'Andance

Photos récentes

Voici quelques photos prises récemment directement sur le site :



Pont d'Andance - vue du tablier



Pont d'Andance - vue du Nord



Pont d'Andance - vue du Sud

Le village d'Andance



Croix à l'entrée du pont



Vielle plaque kilométrique à l'entrée du pont



l'église d'Andance

Pont sur la Cance (Andance) - 1813

Fleuve franchi : la Cance, commune de : Andance

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Architecte(s) : [Bruno Plagniol](#) - ;

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Andance : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Andance - 1827](#), [Pont sur la Cance \(Andance\) - 1813](#),

Extrait de "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p109.

Le pont à Andance, situé sur la route de Lyon à Montpellier, sur la sur la Cance, fut construit sous l'impulsion de l'administration napoléonienne. Une nouvelle arche de ce pont, de 20 mètres d'ouverture, est en construction en 1812, et nous estimons qu'elle fut achevée en 1813. M. Plagniol, alors ingénieur ordinaire, en fut l'architecte, sous la direction de M. Gagneur.

Pont d'Andrezieux - 1831

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Andrezieux

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1907

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Etienne Gauthier](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 13/12/1829 - Durée concession : 36 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Andrezieux : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Andrezieux - 1831](#), [Pont de St-Just-St-Rambert - 1833](#),

Informations notamment d'après le Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche

Son histoire

La paternité du pont aux frères Seguin reste encore à confirmer. Elle repose (seulement) sur la présence de détail du compte d'exploitation du pont dans le Fonds.



Pont suspendu d'Andrezieux
tel qu'en 1906

La route de Saint-Etienne-Montbrison, créée par décision du Conseil général en 1825, passait naturellement par Andrezieux, mais la traversée de la Loire à Andrezieux s'effectuait par un bac qui obligeait à des transbordements très gênants. En 1831, un pont suspendu fut donc construit et achevé la même année.

Ce pont fut détruit par une crue en Octobre 1907 (voir ci-dessous). En 1910, le pont de pierres actuel était inauguré.

D'autres cartes postales



Pont suspendu d'Andrezieux
Crue d'Octobre 1907



Pont suspendu d'Andrezieux
Crue d'Octobre 1907

Pont St Bernard - Anse - 1838

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Anse

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin freres](#) - .

Longueur totale : 160m, Nombre de travées : 2,

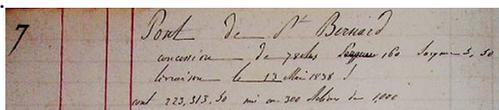
Décret, le : 21/5/1834 - Ouverture au public : 13/5/1838 - Durée concession : 78 ans - Coût de construction : 223313 Fr -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort

D'après le Fonds Seguin déposé aux archives Départementales de l'Ardèche ainsi que les informations publiées par [Le site d'Anse](#)

La mise en place d'un pont suspendu d'Anse (département du Rhône), au lieudit Saint Bernard (département de l'Ain), sur la Saône, est autorisé par une Ordonnance de Louis-Philippe pour remplacer le "passage d'eau" (bac) le 21/5/1834.

L'adjudication se fait en faveur des frères Seguin en Janvier 1836. Mais une fois terminée, le jour des essais, le 5 novembre 1837, le tablier s'affaisse ! Le nouvel ouvrage d'art est mis en service le 13 Mai 1838 et la reception définitive est prononcée le 28 septembre 1838 (date du règlement noté dans les archives Seguin) est baptisé "le Pont Fil-de-fer". Le projet a coûté bien plus que prévu (223 000 Francs) et se traduit donc par une perte estimée pour les frères Seguin en 1840 à 105 000 Francs - cas exceptionnel dans les ponts construits par les frères Seguin.



Synthèse manuscrite Pont de Saint Bernard
Fonds Seguin

En 1850 le pont est consolidé.

La concession est rachetée en 1894 supprimant ainsi le péage.

Les Conseils Généraux de l'Ain et du Rhône, par délibération des 19 et 20 mai 25 décident du remplacement du pont par un autre ouvrage, la dépense étant partagée par parts égales. En octobre 33, pour couper court aux polémiques sur le choix du type de pont : suspendu ou en béton armé, le Conseil Général de l'Ain adopte le projet en béton sans observation, mais celui du Rhône, lui, tergiverse jusqu'en avril 34. Et pendant ce temps là, le 4 octobre 33, un poids lourd de 25 tonnes défonce le tablier et tombe dans la Saône. Le chauffeur périt noyé. La circulation est coupée durant un mois pour les réparations. Cet accident reste gravé dans la mémoire des anciens. B. Descroix (extrait du bulletin n° 10 de la S.A.B.)

Le chantier du pont actuel ne sera ouvert qu'en janvier 1938. En août-septembre 1944, l'armée Allemande est en déroute, poussée par les Alliés débarqués le 15 août en Provence, elle remonte par tous les moyens vers le Nord. Les derniers convois qui évacuent Lyon passent dans la nuit du 2 septembre par la route Nationale à Anse. A 6 heures du matin, les ponts sont coupés pour protéger la retraite. Celui de la Saône, enfin terminé, en était aux finitions !

Pont de bateaux d'Arles - < Vème siècle

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Arles

Type d'ouvrage : Pont flottant

Destruction de l'ouvrage : 1875

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Arles : [Tous les ouvrages](#), [Pont de bateaux d'Arles - < Vème siècle](#), [Pont d'Arles - 1875](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 179 et 191

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Le pont de bateaux fut, à Arles, pendant longtemps, le seul moyen de franchir le Rhône. Ce pont fut partiellement emporté le 21 Mai 1856, lors de la crue extraordinaire du Rhône et de ses affluents. Il fut rompu aussi le 10 Septembre 1857, en conséquence d'une crue particulièrement violente de l'Ardèche. Ce pont de bateaux ne fut remplacé qu'en 1875 par un pont fixe (métallique).

Pont d'Arles - 1875

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Arles
Type d'ouvrage : Pont fixe métallique

Ouverture au public : 27/4/1875 -
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Arles : [Tous les ouvrages](#), [Pont de bateaux d'Arles - < Vème siècle](#), [Pont d'Arles - 1875](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 179 et 191

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Le pont de bateaux fut, à Arles, pendant longtemps, le seul moyen de franchir le Rhône. Ce pont fut partiellement emporté le 21 Mai 1856, lors de la crue extraordinaire du Rhône et de ses affluents. Il fut rompu aussi le 10 Septembre 1857, en conséquence d'une crue particulièrement violente de l'Ardèche. Ce pont de bateaux ne fut remplacé qu'en 1875 par un pont fixe (métallique).

Pont de Aurec-sur-Loire - 1892

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Aurec-s-loire

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Architecte(s) : [Ferdinand Arnodin](#) - ;

Longueur totale : 106m, Nombre de travées : 1,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE

Pont suspendu d'Avignon - 1845

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Avignon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1940

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Remise en état par le(les) architecte(s) : [Ferdinand Arnodin](#), .

Longueur totale : 220m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 80m

Décret, le : 28/8/1840 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Avignon : [Tous les ouvrages](#), [Pont suspendu d'Avignon - 1845](#), [Pont d'Avignon - 1185](#),

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris quelques paragraphes.

Histoire de la liaison avec Villeneuve-lez-Avignon

Construction d'un pont de bois - 1820

Avignon, devenue française le 14 Septembre 1791, la liaison avec Villeneuve sur l'autre rive, devint critique.

A cette fin la construction d'un pont en bois dit "à chevalet" est décidée.

Sa construction débute en 1806, mais le pont n'est livré qu'en 1820.

Il est en fait constitué :

- d'une première partie sur le petit bras du Rhône partant d'Avignon jusqu'à l'île de Barthelasse, large de 7,40 m, longue de 224.85 m, elle est divisé en quinze travées
- d'une chaussée de 226m sur l'île même
- d'une dernière partie sur le grand bras du Rhône de même largeur mais de 438,48m de longueur pour trente travées

L'entretien de ce pont de bois devient problématique

Au-delà des risques naturel liés à l'impétuosité du Rhône, ce fragile pont doit lutter contre d'éventuels blocs de glace charriés par le Rhône, et tout comme des risques d'incendies.

Malgré cela plusieurs arches sont régulièrement emportées (1820,1821...)

Pour finir ces multiples travées sont autant d'obstacles aux mariniers qui donc poussent à l'élaboration d'autres solutions

Décision de construire un pont suspendu

En 1838 naît un projet de pont suspendu partant de la porte de la Ligne jusqu'à l'entrée de Villeneuve (donc sur le petit Rhône), à 946m en amont du pont de bois. La navigation à vapeur, qui voit dans le pont de charpente un obstacle majeur au passage des bateaux, en soutient la réalisation alors que la ville d'Avignon s'y oppose.

Les adjudications sont lancées en 1840 mais du fait d'oppositions nombreuses, sa construction débutent bien plus tard.



Enfin, un pont suspendu est construit par la Compagnie [Jules Seguin](#) de Lyon (Jules est frère de Marc) en 1845, sur le petit Rhône, mais partant de la porte d'Oulle (côté Vaucluse). Nous pouvons supposer que les dimensions du nouveau pont sont similaires au pont qu'il remplaçait, notamment sa longueur d'environ 220m.

Sur l'autre partie, côté Gard, le pont de bois demeure. Il faudra attendre 1905-1910 pour une substitution du pont de bois par un pont en maçonnerie.

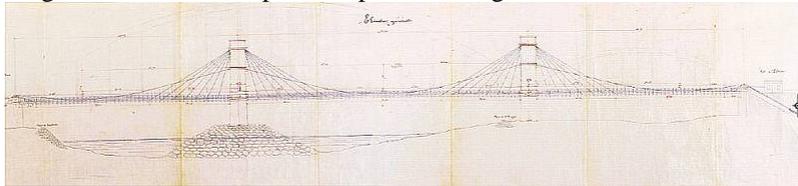
Pont suspendu d'Avignon



Pont suspendu d'Avignon

Travaux de restauration du pont suspendu 1886-1889

L'entreprise [Ferdinand Arnodin](#) est appelée pour assurer la solidification du pont, notamment sa résistance au vent. F. Arnodin intégrera notamment au pont des poutres de rigidité.



Croquis de Ferdinand Arnodin
pour la restauration du pont suspendu d'Avignon - Archives de Vaucluse - 1886

Démolition ou Modernisation

Deux avant-projets (1936 et 1940) dessinent un futur pour le pont suspendu, avant que la deuxième guerre mondiale ne vienne ruiner ces efforts par la destruction du pont suspendu.

Pont d'Avignon - 1185

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Avignon

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1668

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Avignon : [Tous les ouvrages](#), [Pont suspendu d'Avignon - 1845](#), [Pont d'Avignon - 1185](#),

Informations issues de "*Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*" par JM. Vignon – Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Dunod Editeur – Paris - 1862 - XVII p114,

complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 24

L'ouvrage ci-dessus précise que la construction du pont d'Avignon fut réalisée de 1177 à 1185 par Saint Benezet, [moine pontife](#). Il reliait la porte d'Avignon à celle de Villeneuve et était constitué de 19 arches. Sa longueur dépassait les 300 pas. Seules les deux dernières arches étaient au Pape, les autres étaient la propriété du Roi!

En 1644, il est écrit que "Il seroit plus à priser que celui du Saint-Esprit, si les trois arches qui sont tombées depuis quelques années du costé de la ville et la quatrième du costé de Villeneuve, ne le privoient de cette gloire par ses ruines". En 1669, une crue du Rhône emporta quelques arches, et le pont resta dans cet état de ruine proche que celui que nous connaissions aujourd'hui.

Pont de Balbigny - 1839

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Balbigny

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1940

Compagnie(s) : [Jean-Michel Dalbagio - Lyon](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 15/3/1837 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Premier Pont du Bancel - 1798

Commune de : Bancel

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Bancel : [Tous les ouvrages](#), [Premier Pont du Bancel - 1798](#), [Pont du Bancel - 1848](#),

Informations issues de (1) "Journal général de la Littérature en France - Classe Mécanique et artificielle - Année 1812" - Paris - p72

L'histoire de ce pont trouve certainement son origine du temps des romains, puisque des inscriptions latines ont été trouvées au pied de ce pont. L'impétuosité du torrent conduit toutefois à une destruction fréquente de l'ouvrage. Selon (1) ce pont du Bancel, sur le torrent du Bancel, au service de la route nationale N°7, est déclaré terminé avant 1800.

Pont du Bancel - 1848

Commune de : Bancel

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Décret, le : 6/6/1846 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Bancel : [Tous les ouvrages](#), [Premier Pont du Bancel - 1798](#), [Pont du Bancel - 1848](#),

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p254,

complétées par celles issues du Bulletin de lois du 6/6/1846.

Le Bulletin de loi du 6/6/1846 autorise l'affectation d'une somme de 250000 à la construction du pont du Bancel, sur le torrent du Bancel (à répartir sur 1846 et 1847), au service de la route nationale N°7. Nous en déduisons que sa construction s'acheva en 1848.

Pont flottant de Beaucaire - 1674

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Beaucaire

Type d'ouvrage : Pont flottant

Destruction de l'ouvrage : 1829

Longueur totale : 450m, Nombre de travées : 40,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Beaucaire : [Tous les ouvrages](#), [Pont flottant de Beaucaire - 1674](#), [Pont de Beaucaire - 1829](#),

D'après un article paru en 1840 et publié sur [histo.com](#)

complété par les informations publiées dans "Tableau pittoresque, scientifique et moral de Nismes et de ses environs" - E. Froissard - 1834- p 143,

et par celles issues de "Nouvelles annales des voyages, de la géographie et de l'histoire - 1830" - p 109-110.

Certaines images des cartes postales proviennent du site de [Dominique Morlet](#).

Vous pouvez par ailleurs une des collections des plus complètes de cartes postales sur le pont de Beaucaire sur le site suivant http://sergeriri.free.fr/cart_post01.htm.

Préambule

Beaucaire est une commune du Gard située sur le Rhône à mi-chemin entre Avignon et Arles.

Beaucaire doit sa grande célébrité à la foire qui s'y tient annuellement du 22 au 28 juillet, et qui est regardée comme l'une des principales de l'Europe. On ne sait pas à quelle époque remonte son institution. Au commencement du treizième siècle, les comtes de Toulouse confirmèrent pleinement les franchises dont elle jouissait déjà, et Charles VIII en fixa définitivement la durée à six jours.

On y vient de tous pays, mais principalement de l'Espagne, de l'Italie et de l'Orient, par voie terrestre ou maritime. Selon Louis Barron, la foire de Beaucaire pouvait rassembler plus de 300 000 étrangers, qui plantaient tentes et baraques, si extraordinaire, riche et productive, qu'elle produisait à la ville des revenus toujours enviés, cause de guerre sanglantes, de sièges mémorables, comme ceux de 1216, de 1413...

La problématique du franchissement du Rhône a donc de tout temps été présente.

L'ancien pont



Le pont de Beaucaire



Viaduc sur le Rhône
entre Beaucaire et
Tarascon

Dessin de J.-B. Laurens.

Un pont de bois était en place au XIII^e siècle entre Beaucaire et Tarascon (à confirmer). Un pont de bateaux lui succède dès 1674 ; les désirs inconciliables des deux villes entraînent la réalisation d'un pont de bateaux en baïonnette. Celui-ci est réalisé en deux parties indépendantes et décalées, l'une allant de Beaucaire à une île séparant le Rhône en deux bars, l'autre de cette île à Tarascon. Ce pont fonctionnera jusqu'en 1830 avec toutefois bien des déboires, comme en 1754, où il fut emporté par une crue du Rhône particulièrement importantes, qui emporta le pont, portèrent ses débris jusqu'à Arles, ce qui eut pour effet d'emporter aussi le pont d'Arles !

Le pont suspendu

Le pont de bateaux a été remplacé en 1829 par un pont suspendu de taille particulièrement impressionnante, dont la construction débute en Décembre 1826 : La [ville de Beaucaire](#) le présente comme le deuxième (s'il n'était manifestement pas le deuxième chronologiquement, il apparaît comme le plus grand mis en service à cette date !).

Le pont suspendu est constitué de 4 travées, portées par 3 piles, faite en pierre de Beaucaire. Les deux travées centrales font 390 pieds de long tandis que les deux extrêmes ne font que 295 pieds. Le vieux pont de bateaux est transporté en partie plus en amont sur le Rhône, où il réunira Villeneuve les Avignon avec l'île de la Barthelasse.

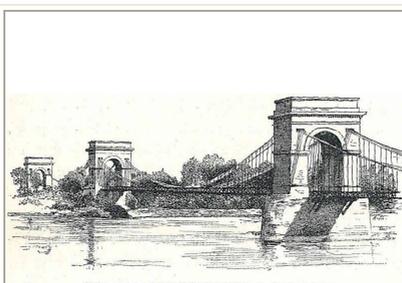


Le pont de Beaucaire
en 1915

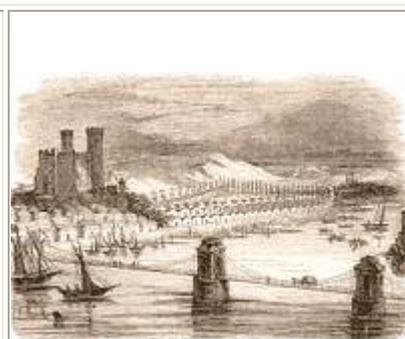
Plus précisément, les travaux du pont furent adjugés le 7 Octobre 1828 à la société Seguin, Montgolfier et Cie, c'est à dire à la compagnie fondée par [Jules Seguin](#). La compagnie obtint alors la concession pour la durée la plus longue acceptable soit 98 ans. La largeur du Rhône, à l'endroit où le pont est établi, est de 450 mètres ; cet espace est occupé par quatre travées formées au moyen de trois piles de suspension construites dans la rivière, et laissant entre elles deux grandes travées à chaînettes entières de 120 mètres chacune. Les travées latérales font 94 mètres. Ce pont a été livré à la circulation le 14 octobre 1829 (en 1831 selon [Michel Cotte](#)). Il fut l'oeuvre conjointe de [Jules Seguin](#) et de [Joseph Chaley](#), ce dernier allant s'illustrer particulièrement dans les années qui suivirent par la construction des ponts de Fribourg (Suisse).



Le pont de Beaucaire
Nicolas-Marie-Joseph
Chapuy 1790-1858
Dessin à la mine de
plomb - 13.7 x 21.5 cm



PONT RELIANT BEAUCAIRE A TARASCON
Le pont de Beaucaire en
gravure



Le pont de Beaucaire



Le pont de Beaucaire
annoncé à 664 mètres



LE PONT DE BEAUCAIRE A TARASCON
Le pont de Beaucaire
Vue 1941



Les eaux du Rhône pris
par les glaces

Le chemin de fer parvient à Beaucaire en 1840, occasionnant le déclin de la foire. En 1844, un ouragan détruit le tablier du pont.

Pont de Beaucaire - 1829

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Beaucaire

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Joseph Chaley ou Challey](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 446m, Nombre de travées : 4, Plus grande portée : 127.4m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Beaucaire : [Tous les ouvrages](#), [Pont flottant de Beaucaire - 1674](#), [Pont de Beaucaire - 1829](#),

D'après un article paru en 1840 et publié sur [histo.com](#)

complété par les informations publiées dans "Tableau pittoresque, scientifique et moral de Nismes et de ses environs" - E. Froissard - 1834- p 143,

et par celles issues de "Nouvelles annales des voyages, de la géographie et de l'histoire - 1830" - p 109-110.

Certaines images des cartes postales proviennent du site de [Dominique Morlet](#).

Vous pouvez par ailleurs une des collections des plus complètes de cartes postales sur le pont de Beaucaire sur le site suivant http://sergeriri.free.fr/cart_post01.htm.

Préambule

Beaucaire est une commune du Gard située sur le Rhône à mi-chemin entre Avignon et Arles.

Beaucaire doit sa grande célébrité à la foire qui s'y tient annuellement du 22 au 28 juillet, et qui est regardée comme l'une des principales de l'Europe. On ne sait pas à quelle époque remonte son institution. Au commencement du treizième siècle, les comtes de Toulouse confirmèrent pleinement les franchises dont elle jouissait déjà, et Charles VIII en fixa définitivement la durée à six jours.

On y vient de tous pays, mais principalement de l'Espagne, de l'Italie et de l'Orient, par voie terrestre ou maritime. Selon Louis Barron, la foire de Beaucaire pouvait rassembler plus de 300 000 étrangers, qui plantaient tentes et baraques, si extraordinaire, riche et productive, qu'elle produisait à la ville des revenus toujours enviés, cause de guerre sanglantes, de sièges mémorables, comme ceux de 1216, de 1413...

La problématique du franchissement du Rhône a donc de tout temps été présente.

L'ancien pont



Le pont de Beaucaire



Viaduc sur le Rhône
entre Beaucaire et
Tarascon

Dessin de J.-B. Laurens.

Un pont de bois était en place au XIIIe siècle entre Beaucaire et Tarascon (à confirmer). Un pont de bateaux lui succède dès 1674 ; les désirs inconciliables des deux villes entraînent la réalisation d'un pont de bateaux en baïonnette. Celui-ci est réalisé en deux parties indépendantes et décalées, l'une allant de Beaucaire à une île séparant le Rhône en deux bars, l'autre de cette île à Tarascon. Ce pont fonctionnera jusqu'en 1830 avec toutefois bien des déboires, comme en 1754, où il fut emporté par une crue du Rhône particulièrement importantes, qui emporta le pont, portèrent ses débris jusqu'à Arles, ce qui eut pour effet d'emporter aussi le pont d'Arles !

Le pont suspendu

Le pont de bateaux a été remplacé en 1829 par un pont suspendu de taille particulièrement impressionnante, dont la construction débute en Décembre 1826 : La [ville de Beaucaire](#) le présente comme le deuxième (s'il n'était manifestement pas le deuxième chronologiquement, il apparaît comme le plus grand mis en service à cette date !).

Le pont suspendu est constitué de 4 travées, portées par 3 piles, faite en pierre de Beaucaire. Les deux travées centrales font 390 pieds de long tandis que les deux extrêmes ne font que 295 pieds.
Le vieux pont de bateaux est transporté en partie plus en amont sur le Rhône, où il réunira Villeneuve les Avignon avec l'île de la Barthelasse.

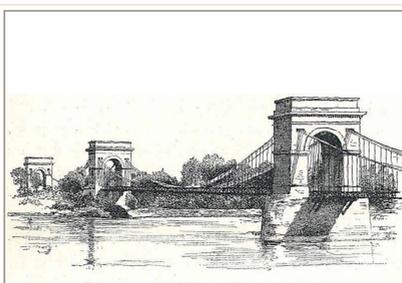


Le pont de Beaucaire
en 1915

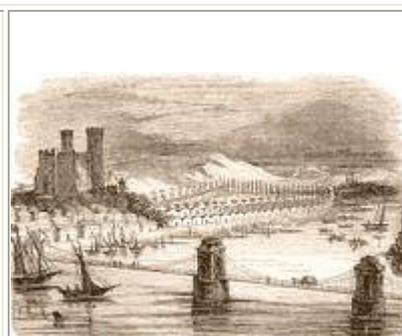
Plus précisément, les travaux du pont furent adjugés le 7 Octobre 1828 à la société Seguin, Montgolfier et Cie, c'est à dire à la compagnie fondée par [Jules Seguin](#). La compagnie obtint alors la concession pour la durée la plus longue acceptable soit 98 ans. La largeur du Rhône, à l'endroit où le pont est établi, est de 450 mètres ; cet espace est occupé par quatre travées formées au moyen de trois piles de suspension construites dans la rivière, et laissant entre elles deux grandes travées à chaînes entières de 120 mètres chacune. Les travées latérales font 94 mètres. Ce pont a été livré à la circulation le 14 octobre 1829 (en 1831 selon [Michel Cotte](#)). Il fut l'oeuvre conjointe de [Jules Seguin](#) et de [Joseph Chaley](#), ce dernier allant s'illustrer particulièrement dans les années qui suivirent par la construction des ponts de Fribourg (Suisse).



Le pont de Beaucaire
Nicolas-Marie-Joseph
Chapuy 1790-1858
Dessin à la mine de
plomb - 13.7 x 21.5 cm



Le pont de Beaucaire en
gravure



Le pont de Beaucaire



Le pont de Beaucaire
annoncé à 664 mètres



Le pont de Beaucaire
Vue 1941



Les eaux du Rhône pris
par les glaces

Le chemin de fer parvient à Beaucaire en 1840, occasionnant le déclin de la foire.
En 1844, un ouragan détruit le tablier du pont.

Pont de Beauchastel - 1842

Fleuve franchi : l'Eyrieux, commune de : Beauchastel
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 4/2/1840 - Subvention : 100000 Fr
Version du texte : V2.1, Niveau de fiabilité : faible



Pont de Beauchastel

Informations extraites du bulletin de lois du 4/2/1840, complétées par celles extraites de "Bradshaw's illustrated travellers' handbook - 1857". La construction de ce pont suspendu est autorisée par l'ordonnance royale en date du 4/2/1840. Nous avons encore quelques doutes sur la date de mise en service de cet ouvrage. Elle est dans tous les cas antérieure à 1857.

Pont de Beauregard - 1834

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Beauregard

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [M. Gillet de Valbreuse](#) - ;

Longueur totale : 158.5m, Nombre de travées : 2,

Décret, le : 25/12/1831 - Ouverture au public : 26/6/1834 - Durée concession : 89 ans -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Selon la base de donnée [Mérimée](#) gérée par le Ministère Français de la Culture et complété à partir du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [*Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*](#)

Ce pont est situé sur La Saône, en aval de Villefranche sur Saône.



Pont suspendu de Beauregard
(01)

Il a été construit par l'entrepreneur André Gillet de Valbreuse en 1831, grâce à l'initiative de plusieurs propriétaires des environs. Il comprend deux travées, soutenue par une pile en pierre de taille, de structure tout à fait en ligne avec les ponts de cette époque.

A partir de 1836 ceux-ci créent une société anonyme : la Compagnie du Pont Suspendu sur la Saône à Beauregard, approuvée par ordonnance royale du 25 août 1836 (on peut penser que ces actionnaires, dont certains habitaient sur la rive droite de la Saône, sont à l'initiative de la création du port au hameau appelé port de Beauregard, sur la rive droite de la Saône, face à Beauregard).

En 1887, le pont est racheté par les Ponts et Chaussées et la société dissoute. Les actions rachetées par l'Etat, provenaient des dividendes fournis par les droits de péage. Sur la culée du pont, marque et inscription : " CRUE DU 20 MAI 1856".

Le pont aujourd'hui

Le pont est toujours ouvert à la circulation, et décore agréablement les rives de la Saône.

Pont de Beauvoir-en-Royans sur l'Isère - 1847

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Beauvoir-en-Royans

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Escarraquel freres](#) - ; Compagnie(s) : [Entrepreneur Fouché Michel](#) - [Escarraquel frères](#) - .

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 5/6/1846 - Ouverture au public : 8/11/1847 - Durée concession : 86 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

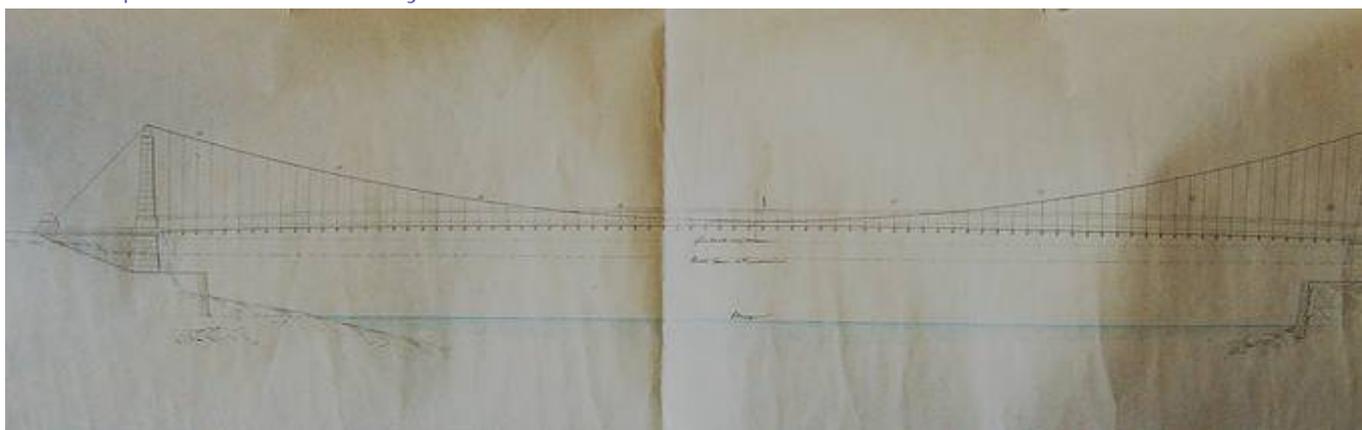
Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

Le projet de pont suspendu de Beauvoir en Royans vit le jour alors que deux ponts étaient déjà en service : celui de [Saint Gervais](#) en amont et celui de [la Sône](#) en aval. Il avait pour objectif de mieux desservir Saint Marcellin, parce que situé sur la route qui reliait Saint-Marcellin à la route Grenoble Valence. Le cahier des charges de ce pont fut approuvé le 9/2/1844.



Le manifeste des opposants au pont de Beauvoir en Royans

Stratégique donc pour le développement de Saint-Marcellin mais réduisant de fait l'attrait des deux ponts en amont et en aval, ce fut donc l'objet de maintes attaques des opposants, M. Mallein en tête maire de La Sône et adjudicataire du [pont de la Sône](#). Xavier Seguin (sans lien direct apparent de parenté avec Marc Seguin et ses frères) alors maire de Pont-en-Royans fut aussi ardent défenseur du projet.



Le manifeste des opposants au pont de Beauvoir en Royans

Malgré cette opposition virulente, une ordonnance royale autorisa cette construction le 5/6/1846, puis modifiée le 8/12/1846. Les adjudicataires furent M. Felix Arnaud, notaire à Saint Romans, à quelques lieues de Beauvoir et [Michel Fouché](#), entrepreneur de travaux publics à Bordeaux (Note : M. Escarraquel faisait vraisemblablement partie des actionnaires, puisque sa veuve et sa fille participèrent aux négociations pour le rachat du pont en 1887). En contrepartie des investissements pour la construction du pont, les adjudicataires reçurent la somme de 25 000 Francs, et la concession d'exploitation du pont et péage associé était attribuée pour 86 ans.

L'ouverture au public eut lieu le 7/11/1847 (date de départ de la concession), mais la réception définitive ne fut prononcée que le 16/8/1848.

La concession d'exploitation du pont fut rachetée par le Département le 29/10/1887 pour un montant de 75 000 Fr, et prioritairement aux ponts situés en amont et en aval. La gratuité de ce pont entraîna des plaintes du concessionnaire du pont de la Sône (M. Mallein), qui voyait dans ce rachat un manquement aux obligations de l'Etat et une "concurrence deloyale". Il demanda le rachat simultané du pont de La Sône, mais sa requête ne reçut de réponse positive !

Pont de Belleville sur Saône - 1832

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Belleville

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Sieur Malboz](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 24/5/1829 - Ouverture au public : 11/04/1832 - Durée concession : 89 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Pont de Belleville sur Saône

Informations partiellement issues du site [La Dombes](#), complétée par l'ordonnance du 20/9/1845 sur la constitution de la Compagnie du Pont de Belleville.

L'ordonnance de Charles X autorisant la construction du pont sur la Saône reliant Belleville sur Saône à Guéreins date du 24 Mai 1829. En fait l'adjudication eut lieu le 22/6/1827, en faveur de M. Malboz, qui constitue à cette occasion la Compagnie du Pont de Belleville le 20/9/1845. Le pont n'est ouvert à la circulation que le 11/04/1832. L'exploitation en est concédée pendant 89 ans à une compagnie percevant le droit de péage.

Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Bonpas

Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée

Destruction de l'ouvrage : 1688

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Bonpas : [Tous les ouvrages](#), [Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle](#), [Pont de Bonpas - 1808](#), [Pont suspendu de Bonpas - 1894](#),

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous

http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris les paragraphes concernant ce pont.

Le texte ci-dessous s'est aussi enrichi des détails présentés sur le site du [Pont des Mees](#)

et des informations publiées dans le "Traité des ponts - à l'intention de Monseigneur de Bercy" - Sieur Gautier, 1765, Tome 1, p7

Construction du pont en bois - 1804

Depuis la préhistoire le gué de "Mauvais pas" (Maupas) permet de franchir la Durance. Au XIe siècle, avec l'appui des Evêques d'Avignon et de Cavaillon, les frères [pontifes](#) auraient reconstruit le premier pont (peut-être romain) de Bonpas où, précédant les chartreux, ils auraient aussi édifié un relais pour les pèlerins. C'est en amont du pont de pierre qu'est percée la première prise d'eau du canal de la Durançole, autorisée par les consuls d'Avignon en 1229 et chargée d'animer les moulins de la ville ; en 1477 les eaux limpides de la Sorgue sont préférées à celles de la Durance. En 1276 la frontière contestée, entre les biens du seigneur comtadin de Caumont et de la seigneurie provençale de Cabannes, est fixée par la ligne partant de la "cinquième pile du pont" à la chapelle du sommet de la colline Saint-Jacques. Le pont de Bonpas, emporté par les crues, sera abandonné au profit du bac qui, jusqu'à l'Empire, permettra le passage des voitures et piétons.

Pont de Bonpas - 1808

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Bonpas

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1894

Architecte(s) : [M. Duvivier](#) - ;

Longueur totale : 600m, Nombre de travées : 45,

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Bonpas : [Tous les ouvrages](#), [Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle](#), [Pont de Bonpas - 1808](#), [Pont suspendu de Bonpas - 1894](#),

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous

http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris les paragraphes concernant ce pont.

et a été complété par les informations issues de "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p108.

Le texte ci-dessous s'est aussi enrichi des détails présentés sur le site du [Pont des Mees](#)

Construction du pont en bois - 1804

En 1688, l'Assemblée des pays de Provence demande au roi de reconstruire le pont de Bonpas en se servant des anciennes piles encore existantes. Après bien des projets, la première pierre des culées du pont en charpente de mélèze est posée en 1804 et un nouvel ouvrage de 546 m de long et de quarante-sept travées enjambe alors la Durance. Mis en service en 1812, Bonpas est le premier d'une [longue série de ponts](#) qui, d'Avignon à Pertuis, vont permettre les liaisons interdépartementales.

Le livre de M. Courtin, daté de 1812, précise que le pont fut terminé en 1808, qu'il comprend 45 travées, et que sa longueur est de 600 mètres. Le site des Mees publie des informations différentes (ouvrage tmis en service en 1812, longueur de 546 mètres et présence de 47 travées).

Neuf arches du pont de bois sont arrachées par la forte crue de 1886. L'ingénieur entrepreneur Arnodin, qui restaure alors le pont suspendu d'Avignon, remplace la section emportée par une travée unique de 103,65 m de longueur, montée sur pylônes en bois.

Pont suspendu de Bonpas - 1894

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Bonpas

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1944

Architecte(s) : [Ferdinand Arnodin](#) - ;

Longueur totale : 500m, Nombre de travées : 4,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Bonpas : [Tous les ouvrages](#), [Ancien Pont de Bonpas - XIIIème siècle](#), [Pont de Bonpas - 1808](#), [Pont suspendu de Bonpas - 1894](#),

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous

http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris les paragraphes concernant ce pont.

Le texte ci-dessous s'est aussi enrichi des détails présentés sur le site du [Pont des Mees](#)

Construction du pont en bois - 1804

La fragilité du pont en bois s'accroît ; il est décidé de construire en aval un pont suspendu de "type Arnodin" et en 1894 c'est un ouvrage de quatre travées qui jette ses 500 m par dessus la rivière.

Le pont suspendu de Bonpas sera détruit en août 1944 par les armées allemandes en retraite.

Pont de Bourg St-Andeol - 1830

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Bourg_st_andeol

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1944

Architecte(s) : [Bruno Plagniol](#) - [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Mignot frères](#) - .

Nombre de travées : 3,

Décret, le : 4/4/1828 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen



Pont de Bourg St-Andeol

Le pont suspendu de Bourg Saint Andeol fut ouvert à la circulation le 27 Avril 1830 (selon "Mémoire d'ardèche N°58 - mai 1998). L'ouvrage a été détruit lors du bombardement aérien du 15 août 1944.

Pont suspendu de Branoux-les-taillades - 1895

Fleuve franchi : le Gardon, commune de : Branoux-les-taillades
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : faible

Pont des Tetes - 1731

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Briancon
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 38.6m,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Pont entre Briennon et Pouilly-sous-Charlieu sur la Loire - 1836

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Briennon
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Décret, le : 29/9/1834 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret). Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de Brignoud sur l'Isère - 1840

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Brignoud

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Jean-Michel Dalbaggio - Lyon](#) - .

Longueur totale : 100m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 20/10/1838 - Ouverture au public : 31/7/1840 - Durée concession : 64 ans 9 mois

-

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent



Carte postale datée du 28/8/1918, illustrant le pont suspendu construit sur l'Isère

Le pont suspendu de Brignoud (Isère)

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

The image shows two pages from an administrative register. The left page has columns for 'Désignation des ponts', 'Communes traversées', 'Noms des Pontons', 'Noms des Traversiers', and 'Notes des Pontons'. The right page has columns for 'Date de la concession', 'Noms des concessionnaires', 'Date de la concession', 'Noms des Pontons', 'Noms des Traversiers', 'Noms des Pontons', 'Noms des Traversiers', 'Noms des Pontons', 'Noms des Traversiers', and 'Date de la concession'. The entries correspond to the bridges of La Gâche, Domène, and Brignoud.

Ponts de La Gâche - Domène

Les trois ponts de La Gâche, Domène et Brignoud ont une histoire commune, voulue par l'administration :

- Une ordonnance royale unique en date du 20 Octobre 1838
- Un processus unique d'enquête d'utilité publique et d'adjudication, conclu le 26/12/1838 en faveur de Jean-Michel Dalbaggio, architecte à Lyon en échange d'une concession de 64 ans et 9 mois, et d'une subvention globale de 114 000Fr (mis en concurrence avec [Escarraguel frères](#), et d'autres entrepreneurs locaux).
- Et donc un propriétaire - concessionnaire unique.
- Des caractéristiques semblables : une travée unique d'environ 100m, un tablier de 4,5 mètres de large dont 2,5 pour la voie roulante.
- Et finalement une procédure de rachat unique conclue le 23/9/1884 pour la somme de 105 000 Fr.

Les dates de mise en circulation respectives des 3 ponts sont très proches :

- Domène : le 19/5/1840,
- Brignoud : le 31/7/1840
- La Gâche : le 19/8/1840

Pont de Briord - 1856

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Briord

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [C. Bourget. Sté du pont de Briord](#) - .

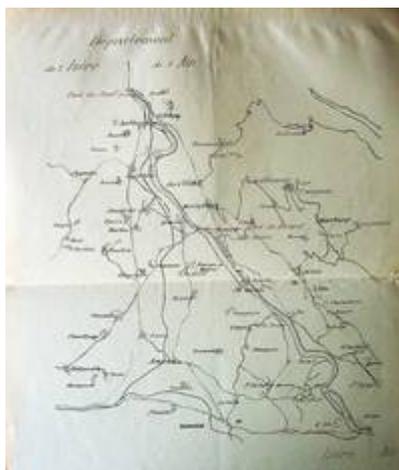
Longueur totale : 137.4m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 137.4m

Décret, le : 15/5/1856 - Ouverture au public : 15/5/1856 - Durée concession : 38 ans -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Le Pont de Briord est situé sur le Rhône entre les communes de Briord et de Montagnieu, sur la route de grande communication N°31 (actuellement D 19a). Il permet le passage de marchandises entre l'Ain et l'Isère, notamment des productions agricoles et vins de Bugey.



Localisation des ponts de Briord
Evieu et Pont du Sault



Pont suspendu de Briord

La construction du pont suspendu de Briord fut autorisée par décret le 13 Août 1853, et l'adjudication des travaux et de la concession eut lieu en faveur de M. Claude Bourget, en l'échange d'une subvention de l'Etat de 35 000 Fr, et une durée de concession de 38 ans.

Le pont fut finalement ouvert au public le 29 Mars 1856. Le coût de la construction est estimé à 135 000 F. Le pont est constitué d'une seule travée de 137.40m.



Pont suspendu de Briord

Le rachat de la concession, conformément à [la loi de 1880](#) eut lieu par contrat le 18/6/1885. L'état devint propriétaire du pont pour une somme de 9000F, qui tient compte de l'état du pont à la date du contrat, des revenus issus du péage (évalué à 1000 F/an), de la date prévue d'expiration de la concession (1894), et de valeurs annexes telles que terrains, bâtiments, ...

Pont de Cadenet - 1839

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Cadenet

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1974

Architecte(s) : [Adolphe Boulland](#) - ;

Remise en état par le(les) architecte(s): [Ferdinand Arnodin](#), .

Longueur totale : 232m, Nombre de travées : 3,

Décret, le : 6/6/1836 - Ouverture au public : 10/1839 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris les paragraphes concernant ce pont.

Préambule

Cadenet est une commune de Vaucluse située sur la Durance au Nord d'Aix en Provence.

Construction du pont suspendu - 1836-1839

Pour franchir la Durance à cette hauteur, un bac est présent depuis le XI^{ème} siècle. Comme tous les bacs, leur utilisation est très difficile pendant les hautes eaux, et donc en 1834, le Conseil général de Vaucluse, ainsi que la commune de Cadenet demande en remplacement la construction d'un pont suspendu.

La construction du pont est confiée à Adolphe Boulland, ingénieur civil. et ainsi le pont suspendu est ouvert à la circulation en Octobre 1839 moyennant droit de péage.

Une travée est emportée par une crue le 2 Novembre 1843, ce qui induira une indisponibilité du pont jusqu'en Avril 1844.

Un règlement de police spécifique régleme l'usage du pont

Par le fait de la présence proche des carrières de Saint-Symphorien à Bonnieux, les véhicules présentent un poids excessif, et donc sur demande du concessionnaire, un arrêté de police fixa le 23 Octobre 1879 des limites des poids de chargement :

- Il limitait à 6000 kg le poids maximal des attelages à deux roues
- A 8400 kg le poids des attelages à 4 roues

Il fixait aussi le mode de passage du pont, pour éviter les risques de résonance:

- Les chevaux devaient marcher au pas
- les attelages devaient être distants d'au moins 50m

- Les troupeaux de boeufs ou vache devaient passer par fraction de 10 bêtes

- Les hommes de troupe devaient passer sur les flancs en deux rangs, et la cavalerie par pelotons de 20 cavaliers

Ce document fut souvent amendés, notamment en 1904 pour s'adapter aux véhicules à moteur en fixant leur vitesse limite à 6 Km/h

1883 - Gestion du pont par les départements des Bouches du Rhône et de Vaucluse

Le pont devient propriété des départements des Bouches du Rhône et de Vaucluse en 1883, soit 3 ans après la promulgation de la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage.

Le pont subit alors des travaux de consolidation sous la direction de [Ferdinand Arnodin](#), qui permet dès lors d'augmenter le poids admissible des véhicules de 6 tonnes à 16 tonnes.

Ce pont a été détruit par la résistance le 15 août 1944 pour tenter de freiner l'avance des troupes alliées.



Piles restantes du pont suspendu
de Cadenet

Selon la base de donnée [Mérimée](#), le pont est partiellement démoli, notamment son tablier et sa pile centrale, en 1974, après la construction d'un nouvel ouvrage en béton. Il ne reste plus désormais sur les berges de la Durance, que les piles de l'ancien pont.

Passerelle sur la Cance (Annonay) - 1822

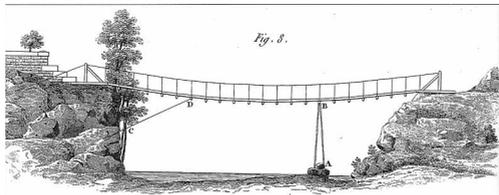
Fleuve franchi : la Cance, commune de : Annonay

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin & Cie](#) - .

Longueur totale : 18m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 18m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent



Passerelle sur la Cance (Annonay)

Passerelle expérimentale de 18 m de long sur 0,5m de large, sur la Cance (à proximité de la manufacture de feutres pour papeteries, qu'il avait créée sur les bords de la Cance, près de St Marc, Annonay, 1822) destinée à valider les principes de la suspension par fil de fer.

Coût 50 Francs. Le faible coût de la passerelle fut certainement un argument fort le poussant à continuer dans son entreprise.

Pont de Castelnau-le-lez - < 1334

Fleuve franchi : Le Lez, commune de : Castelnau-le-lez
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 89m, Nombre de travées : 6,
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues de (1) "Histoire de la commune de Montpellier" - A. Germain - 1851 - p 165

complétées par celles issues de (2)"Statistique du Département de l'Hérault" - 1824 - Hippolyte Creuzé de Lesser.

La présence du pont de Castelnau sur le Lez est déjà mentionnée en 1334, dans l'ouvrage (1). Selon (2), en 1824, ce pont sur le Lez, au service de la route royale N°105 de Lyon à Béziers par Lunel et Montpellier, comporte 6 arches en pierre de taille, pour une longueur de 89 mètres. Il est alors estimé "d'ancienne construction et en état".

Pont de Cavailon - 1837

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Cavailon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1931

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 300m, Nombre de travées : 4,

Décret, le : 22/7/1834 - Ouverture au public : 13/7/1837 - Durée concession : 99 ans - Coût de construction : 421232 Fr - Subvention : 110000 Fr

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) dont j'ai repris les paragraphes concernant ce pont.

Le texte ci-dessous s'est aussi enrichi des détails présentés sur le site du [Plan d'Orgon](#) et des informations issues du Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche (41J87).

Construction du pont suspendu - 1837

C'est pour remédier aux difficultés liées à l'usage du bac sur la Durance entre Cavailon et Orgon que la commune de Cavailon, fortement appuyée par celle de l'Isle-sur-la-Sorgue, souhaite en 1831 la construction d'un pont destiné à faciliter le passage d'un département à l'autre.

Note : il semble que François 1er ait décidé temporairement d'y mettre en place un pont flottant sur des barques afin d'y faire traverser son armée en 1524.



Synthèse manuscrite Pont de Cavailon
Fonds Seguin

L'établissement d'un pont à Cavailon est autorisé par ordonnance royale du 22 juillet 1834, moyennant la concession d'un péage pendant 99 ans et l'aide financière de l'État, de la commune de Cavailon et du syndicat de la Durance. Les travaux sont adjugés le 21 septembre 1834 à [Jules Seguin](#) (frère de Marc), entrepreneur à Lyon. Ce dernier apporte quelques modifications au projet primitif présenté par Bouvier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, notamment sur la composition des travées qui ne sont plus égales et par la substitution des piles faisant culées par de simples piles faisant chevalets.

Sollicité par le préfet pour donner son avis sur ce second projet, l'ingénieur en chef émet aussitôt des réserves sur la stabilité du pont, à cause des vents violents qui soufflent dans le pays. Ses observations ne sont pas retenues.



Le pont de Cavailon en 1912

Les travaux débutent en 1836 et **le 10 juillet 1837, le pont est ouvert** à la circulation moyennant des droits de péage et un règlement de police.



Le pont de Cavailon (2)

De fortes intempéries affectent lourdement la solidité du pont qui sera reconstruit à plusieurs reprises

- Une première crue détruit le pont l'année suivant son inauguration en 1838. Il sera reconstruit en 1840
- La violence des vents détruit le pont en 1850
Les prévisions qu'avaient émises l'ingénieur Bouvier en 1835 allaient se révéler exactes quelques

années plus tard. Le 27 janvier 1850, une tempête sévit en Vaucluse et le pont de Cavaillon est entièrement détruit. [Jules Seguin](#) entreprend immédiatement sa reconstruction, en améliorant le système de suspension et avec les conseils, cette fois, des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Début mai 1851, le pont est terminé et l'ouverture du passage au public est autorisée.

- Les nombreuses crues affaiblissent encore le pont en 1886
Les nombreuses crues de la Durance affaibliront grandement les piles du pont et en novembre 1886 celui-ci s'écroule par suite du renversement de l'une d'entre elles.
Privés du pont, les habitants de Cavaillon adressent une pétition pour l'établissement d'un bac afin de rétablir les communications avec le département voisin. On décide alors de le reconstruire entièrement, avec des ancrages de piles plus conséquents. Ce nouvel ouvrage est inauguré en 1887.

Cette forme finale est très proche de celle du [pont d'Ancenis](#) construit à la même époque.

Les départements des Bouches du Rhône et de Vaucluse rachètent le pont en 1894

A la vue des comptes Seguin, le pont de Cavaillon génère des revenus substantiels pour les concessionnaires (environ 28 300 Fr/an)!

Le 30 juillet 1880 est votée la [loi qui détermine le rachat des ponts à péage](#). Ce n'est qu'en 3/8/1894 (source Fonds Seguin - pièce 41J117) que les départements des Bouches-du-Rhône et de Vaucluse font l'acquisition du pont alors que Joseph GUIZ est Maire de Cavaillon. Ce péage nuit en effet au développement économique des deux cités et freine la circulation des marchandises pour toute la Provence. Le rachat de la concession à la Compagnie Seguin par la Ville de Cavaillon pour la somme de 575 000 francs, somme tout à fait considérable comparée à d'autres acquisitions similaires (mais en directe relation avec le revenu généré - voir plus haut- et la durée de concession restant à courir à la date du rachat). Les droits de péage sont supprimés mais les règlements de police sont maintenus.

Substitution du pont suspendu par un magnifique pont en 1931 et destruction en 1944

La solidité de cette troisième reconstruction est toujours précaire et n'est maintenue que par un entretien coûteux et constant des enrochements. Les crues accentuent sans cesse le danger de destruction des ouvrages et en 1914 les ingénieurs estiment que ce pont est arrivé à l'extrême limite de sa durée. Il faut le reconstruire de nouveau et en attendant, pour des raisons de sécurité, limiter les poids des véhicules admis à y circuler.

C'est la compagnie Fives-Lille, en collaboration avec la maison Boussiron, qui est choisie pour l'exécution de ce nouveau pont en béton armé et chaussée asphaltée. Commencé en avril 1929, il est achevé en octobre 1931. Ce majestueux édifice est inauguré par le Président de la République en personne, M. Edouard DALADIER, le 7 septembre 1932.

D'une portée de 306 m de longueur sur 8 m de large, il peut résister à une pression du vent de 250 kg par mètre carré. Les bas-reliefs qui décorent les entrées du pont sont dus à deux sculpteurs : **Lhomme**, avec son "Ventoux pensif" et sa "Durance" côté Vaucluse et **Sartorio**, avec sa "Méditerranée" et sa "Durance" côté Bouches-du-Rhône. Il est dit à l'époque comme le plus long pont suspendu d'Europe! Le marché passé avec la compagnie Fives-Lille est évalué en 1927 à 8 062 371,47 F.

Ce pont a été détruit par les troupes allemandes le 24 août 1944 pour tenter de freiner l'avance des troupes alliées. Peu après, un pont provisoire est installé sur des barges. Pendant plus de 12 années, il reste le seul moyen de traverser la Durance à cet endroit. Sa voie unique occasionne de longues files d'attente sur les deux rives. Le pont actuel est mis en service en 1957, avant d'être inauguré le 13 février 1959.

Evolution quantifiée des flux sur le Pont de Cavaillon

A l'époque considérée, les ponts étaient à péage, et donc généraient des recettes en direct rapport avec les flux de personnes et de marchandises empruntant l'ouvrage.

Nous avons pour une vingtaine d'entre eux, retrouvé dans le fonds d'Archive Seguin, déposé aux Archives départementales de l'Ardèche, les relevés des recettes générées.

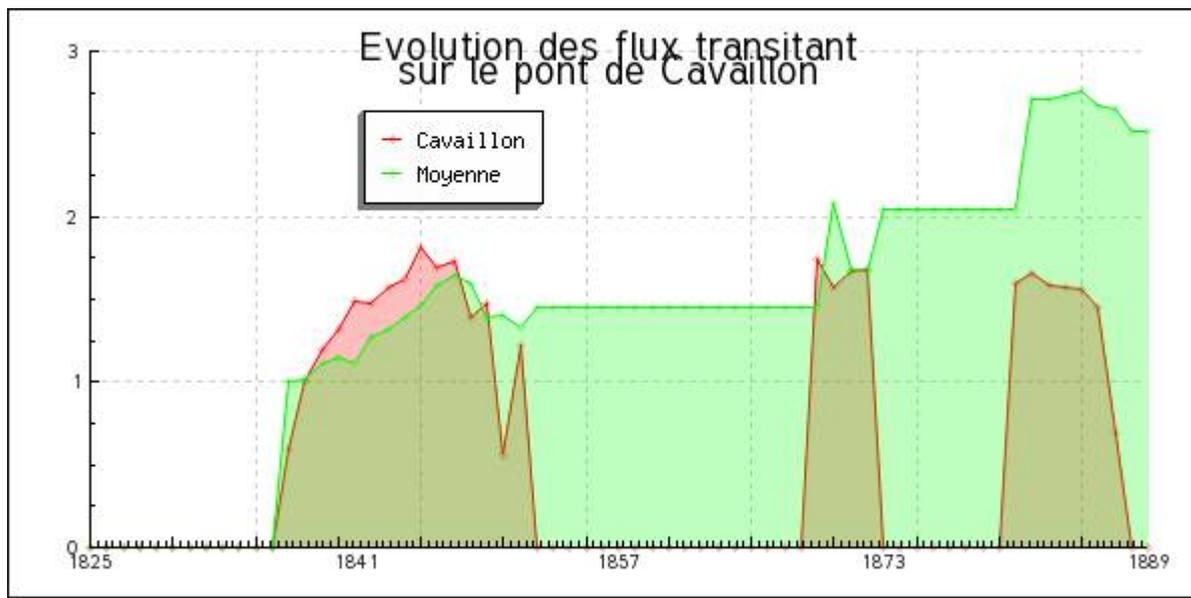
Elles ont été ci-après mises en forme. Elles sont malheureusement incomplètes.

Nous avons privilégié l'évolution de la recette sur la base de la première année de recette pleine (en rouge).

Un coefficient de "1" signifie que la recette de l'année considérée est égale à la première année pleine, un coefficient de "2" indiquerait que le flux a été deux fois plus important (les tarifs sont fixes sur cette période et défini par arrêté gouvernemental).

Par convention, nous avons affecté le coefficient "0" lorsque le relevé n'était pas disponible.

Disposant des relevés pour cette vingtaine d'ouvrages, nous avons aussi mentionné (en vert) l'évolution moyenne constatée.



L'analyse de ces graphes mérite de prendre en compte a minima les événements ayant trait à l'ouvrage (destruction, crues, reconstruction) mais aussi présence d'un nouvel ouvrage à proximité, de fait "concurrent". Malgré cela, ces courbes sont à l'image de l'activité de la ville ou de la région considérée.

Pont de Chadrac sur la Loire - 1851

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Chadrac

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1955

Architecte(s) : [M. Dupuy](#) - ; Compagnie(s) : [Ramet, Benoit, Maillot](#) - .

Longueur totale : 75m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 75m

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations notamment extraites de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) -

Editions CPE

Après un premier projet de pont en pierre en 1845, l'ingénieur Dupuy propose en 1846, sous la pression du sous-secrétaire d'Etat Legrand, un pont suspendu en fil de fer dont l'adjudication aura lieu en 1847 en faveur des entrepreneurs Ramet, Benoit et Maillot. Le pont sera finalement ouvert au public le 15 Avril 1851.

Pont de Chambilly sur la Loire - 1838

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Chambilly

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1913

Décret, le : 16/4/1836 - Ouverture au public : 17/9/1838 -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort

Informations complétées par celles issues de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE



Le pont de Chambilly

Le décret royal autorisant la construction du pont suspendu à péage de Chambilly fut publié le 13 mai 1836. Le pont fut mis en service le 17 Septembre 1838.

La concession du pont fut rachetée par l'Etat en 1891.

Pont de Chambonas - 1630

Fleuve franchi : le Chassezac, commune de : Chambonas

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 135m, Nombre de travées : 5, Plus grande portée : 29.6m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les informations de cette page sont principalement issues de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998

Le pont de Chambonas reste un des ponts médiévaux les plus importants du département de l'Ardèche. Construit probablement dans la seconde moitié du XIIème siècle, il fut rebâti sur ses bases dans les années 1630. Sa raison d'être est de faciliter la liaison de Saint-Gilles du Gard au Puy en Velay, villes qui étaient, au moyen âge, des points de départ de deux chemins menant à Saint-Jacques de Compostelle, mais qui étaient aussi des centres commerciaux significatifs. Certes concurrente de la voie rhodanienne, cette voie passant par les Cévennes était plus sûre. Le financement de la construction du pont vient très probablement de l'abbaye de Saint Gilles.

Fait particulier, son usage était gratuit.

Pont de Champ-s-drac - 1840

Fleuve franchi : la Romanche, commune de : Champ-s-drac

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Décret, le : 22/3/1838 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret). Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de Trébaste à Château-Arnoux - 1837

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Château-Arnoux
Type d'ouvrage : Pont suspendu à chaîne

Longueur totale : 118m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 118m
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

D'après le site [Les Mees](#) et l'ouvrage "les Préalpes Françaises du Sud" - Mr Raoul BLANCHARD publié en 1945.

Complété par l'information issue de l'ouvrage "L'ami de la religion" publié en 1834 - p 429.



Le pont
suspendu de
Château-
Arnoux

Décidé par le Député Gravier comme le [pont Mirabeau](#), ce pont a été construit entre 1835 et 1837.

En janvier 1834 le pont suspendu n'a pas réussi les épreuves de résistance qui conditionnent son ouverture au public. Cet incident a blessé l'ingénieur et les 10 ouvriers à proximité. Il a donc du retarder l'ouverture au public du pont d'au moins plusieurs mois.

Son emplacement résulte principalement parce que le lit majeur de La Durance qu'il franchit y est restreint et que les culées peuvent y être fondées sur un socle résistant.

Sa longueur est de 118 m et sa largeur de 4,5 m, dont 2,7 pour la chaussée. Il a résisté à la crue de 1843. Il permettait alors une liaison SISTERON-DIGNE plus courte et plus commode que par la route tortueuse de VOLONNE.

L'ouvrage "Lami de la religion" précise aussi que la suspension du pont est de type "Chaîne de fer" et non "fil de fer". Ce choix est à relier vraisemblablement au choix fait pour le [pont sur le Drac à Grenoble](#), quelques années auparavant.

Pont de Chateauneuf-sur-Isere - 1850

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Chateauneuf-sur-isere
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 24/1/1848 -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible



Pont de Chateauneuf-sur-Isere

La voie romaine d'Arles à Vienne passait non loin de Châteauneuf, au quartier des Robins. Il y existait sur l'Isère un pont qu'on trouve dénommé dans de vieux titres le pont de la Déesse, parce que Cybèle avait eu un temple tout près de là. Mais depuis longtemps c'est grâce à un bac que la traversée se fait.

Vers 1850, les choses changent avec la construction d'un pont. Nous n'avons comme document historique sur ce nouveau pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 24 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret).

Pont de Chavanay (grand bras) - 1870

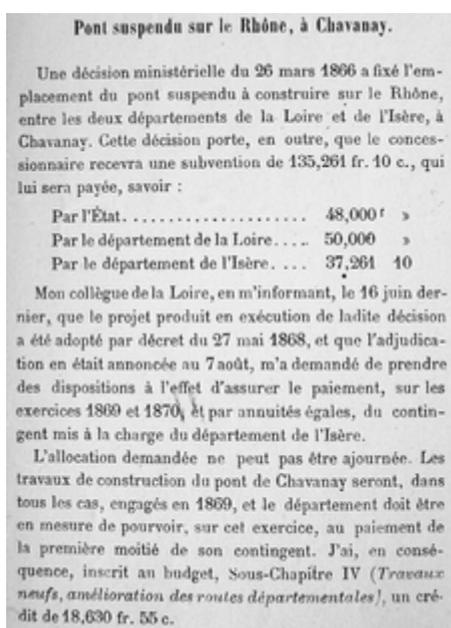
Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Chavanay
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 180m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 180m
Décret, le : 27/5/1868 - Ouverture au public : 14/6/1870 - Durée concession : 61 ans -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Chavanay : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Chavanay \(grand bras\) - 1870](#), [Pont de Chavanay \(petit bras\) - 1870](#).

D'après les documents déposés aux Archives Départementales de l'Isère.

Pont suspendu de forme identique à celle de Vienne et Condrieu. La construction du pont a fait l'objet d'une première ordonnance royale le 18/2/1834 qui permit l'ouverture d'une enquête publique le 28/3/1839. Mais malgré l'intérêt économique et commercial pour les trois régions concernées (La Loire, l'Isère et le Rhône), il ne fut pas possible de trouver un compromis acceptable pour le financement.



[Document sur l'histoire du pont de Chavanay Archives Départementales de l'Ardèche](#)

Le projet fut donc reporté en .. 1869. Auparavant une décision ministérielle avait approuvé le 26 Mars 1866, l'emplacement du pont à Chavanay. En 1868 une deuxième enquête publique fut donc ouverte qui conduit à l'adoption du projet par décret du 27/5/1868, à l'adjudication le 7 Août 1868, puis à la construction du pont en 1869/1870.

Il s'agissait "encore" d'un pont à péage, le concessionnaire recevant une subvention de 135 261 Fr, réparti entre l'Etat (48 000), le département de la Loire (50 000 Fr) et le département de l'Isère (37 261 fr).

L'adjudication se fit en faveur de M. Salibert avec une durée de concession concédée de 61 ans, le départ de la concession eut lieu le 14/6/1870. Toutefois le réception de l'ouvrage ne fut prononcée que le 14/8/1874 et homologuée le 21/7/1875.

La concession fut rachetée par l'Etat le 23/8/1893 aux concessionnaires de l'époque (en place à partir de 1889, MM Bouché et Boiron) pour une somme de 76 000 Fr. La population put donc circuler librement sur l'ouvrage à partir du 1/9/1893.

Pont de Chavanay (petit bras) - 1870

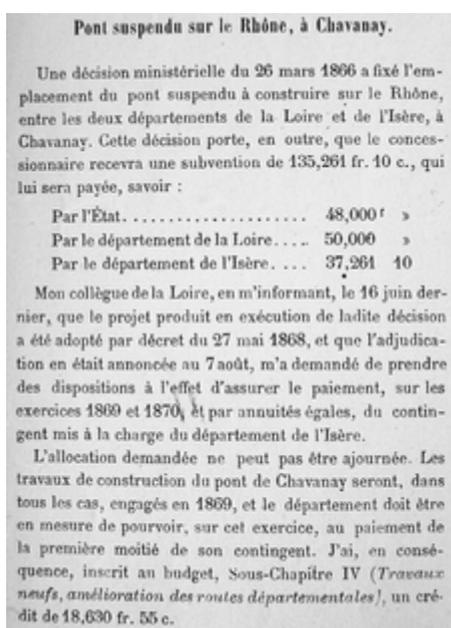
Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Chavanay
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 90m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 90m
Décret, le : 27/5/1868 - Ouverture au public : 14/6/1870 - Durée concession : 61 ans -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Chavanay : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Chavanay \(grand bras\) - 1870](#), [Pont de Chavanay \(petit bras\) - 1870](#).

D'après les documents déposés aux Archives Départementales de l'Isère.

Pont suspendu de forme identique à celle de Vienne et Condrieu. La construction du pont a fait l'objet d'une première ordonnance royale le 18/2/1834 qui permit l'ouverture d'une enquête publique le 28/3/1839. Mais malgré l'intérêt économique et commercial pour les trois régions concernées (La Loire, l'Isère et le Rhône), il ne fut pas possible de trouver un compromis acceptable pour le financement.



Document sur l'histoire du pont de Chavanay Archives Départementales de l'Ardèche

Le projet fut donc reporté en .. 1869. Auparavant une décision ministérielle avait approuvé le 26 Mars 1866, l'emplacement du pont à Chavanay. En 1868 une deuxième enquête publique fut donc ouverte qui conduit à l'adoption du projet par décret du 27/5/1868, à l'adjudication le 7 Août 1868, puis à la construction du pont en 1869/1870.

Il s'agissait "encore" d'un pont à péage, le concessionnaire recevant une subvention de 135 261 Fr, réparti entre l'Etat (48 000), le département de la Loire (50 000 Fr) et le département de l'Isère (37 261 fr).

L'adjudication se fit en faveur de M. Salibert avec une durée de concession concédée de 61 ans, le départ de la concession eut lieu le 14/6/1870. Toutefois le réception de l'ouvrage ne fut prononcée que le 14/8/1874 et homologuée le 21/7/1875.

La concession fut rachetée par l'Etat le 23/8/1893 aux concessionnaires de l'époque (en place à partir de 1889, MM Bouché et Boiron) pour une somme de 76 000 Fr. La population put donc circuler librement sur l'ouvrage à partir du 1/9/1893.

Pont de Chazay-d'Azergues - 1832

Fleuve franchi : l'Azergues, commune de : Chazay-d-azergues
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 51m,

Décret, le : 29/6/1830 - Ouverture au public : 9/3/1832 - Durée concession : 95 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : *Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*

Pont de Chazey sur Ain - 1829

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Chazey-s-ain

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Joseph Chaley ou Challey](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Décret, le : 28/8/1827 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations complétées par celles issues de (1)"Renseignements statistiques sur les Départements de la France" - Tome 16 - 1830 - Notes sur le Département de l'Ain - p13

La paternité du pont aux frères Seguin repose sur les informations issues du Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche.

La construction de ce pont est en effet mentionnée brièvement dans l'inventaire des ponts construits par les frères Seguin page 228 du grand livre de compte (41J87). L'implication des frères Seguin est aussi mentionnée en (1), publié en 1830, qui mentionne que "M. Puvis se plaint de l'insuffisance de largeur de celui de Chazey sur l'Ain, qui établit la communication d'une partie du Bugey avec Lyon, pont 3 fois emporté par les eaux, et presque reconstruit maintenant par MM. Séguin".



Synthèse
manuscrite d'un
grand nombre de
ponts construits par
les frères Seguin
Fonds Seguin AD
41J87

Le nom de la commune a changé depuis la construction du pont, ceci explique que nous trouvons dans les archives, l'orthographe de la commune sous plusieurs formes : Chasey, ou Chasez. Ce pont à péage fut le fruit de l'association de Jules Seguin et de Joseph Chaley.

Pont de Claix - 1611

Fleuve franchi : le Drac, commune de : Claix
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 46.35m,

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites du "Mémoires lus à la Sorbonne 19/4/1865- Archéologie - Comité impérial des travaux historiques ..." - Paris - 1866 - p361.

Il semble que le premier pont sur la Drac à Claix fut emporté par une crue en 1219. Il fut alors remplacé par un simple bac, jusqu'à la construction par Lesdiguières, en 1611, du pont qui subsiste aujourd'hui.

Sa construction débuta en 1608, sous le règne de Henri IV et fut terminée sous celui de Louis XIII, un an après la mort de Henri IV.

Ce pont mesure 32 toises et demie de longueur.

En 1624, on éleva au milieu du pont une porte qui, d'un côté, regardait Grenoble et de l'autre regardait Claix.

La face tournée vers la ville offrait l'inscription suivante:

"Henri le Grand, très-chrétien, roi de France et de Navarre, dauphin de Viennois, père de la patrie, toujours auguste, victorieux, triomphant, après avoir vaincu ses ennemis et la paix rétablie tant par la mer que par terre en toute Europe, par l'avis et conduite de très-illustre François de Bonne, duc de Champsaur, seigneur des Diguières, pour le bien et commodité des peuples du Viennois et du Diois, a jeté les fondements de merveilleux ouvrage - ROMANAS MOLES PUDORE SUFFUNDO"

Cette dernière maxime en latin signifiait : "Je force à rougir, je couvre de confusion les digues romaines"!!

La face tournée vers Claix offrait l'inscription suivante:

"Louis XIII, aussi très-chrétien, roi de France et de Navarre, dauphin des Viennois, par le même avis et conduite, contre toute espérance, lui a donné sa perfection et ordonné qu'il s'appelle Pont-de-Bonne, l'an de grâce 1624 - UNUS (TAM) DISTANTIA JUNGO"

Cette dernière maxime en latin signifiait : "Seul, je joins des extrémités si éloignées"

L'année même de l'achèvement de ce pont (1611), Louis XIII daigna faire du Maréchal Lesdiguières (François de Bonne), un Duc et Pair.

Pont de Collias - 1833

Fleuve franchi : le Gardon, commune de : Collias

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1923

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

D'après le site Internet [A visiter à Collias](#)

L'inauguration à Collias, du superbe pont suspendu à tablier de chêne établi sur le Gardon, eut lieu en 1833, suite à la création de la route du Beaumont. Il fut alors dénommé pont "Louis-Philippe". Plus tard, le pont doit être remplacé. La construction du nouveau pont dura de 1920 à 1923 en ne gardant de l'ancien pont que les deux bâtiments d'ancrage (servant alors d'octroi), et deux piles. C'est le pont que nous connaissons aujourd'hui.

Pont de Collonges au Mont d'Or - 1858

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Collonges_au_mt-d_or
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Décret, le : 23/4/1856 - Ouverture au public : 23/1/1858 - Durée concession : 60 ans -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Pont de Collonges au Mont d'Or

Pont de Condrieu - 1833

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Condrieu
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 90m,
Décret, le : 5/5/1830 - Ouverture au public : 15/6/1833 - Durée concession : 99 ans -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible



Le pont de Condrieu



Le pont de Condrieu

Sur le Rhône au Sud de Vienne.

Illustrations du pont - libres de droit (extrait de [Gallica](#))



Le pont de Condrieu
Nicolas-Marie-Joseph Chapuy 1790-1858

Pont de Confolent - 1863

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Beauzac

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Adolphe Boulland](#) - ;

Remise en état par le(les) architecte(s): [Ferdinand Arnodin](#), .

Longueur totale : 140m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 140m

Ouverture au public : 01/01/1863 - Durée concession : 27 ans 11 mois -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Synthèse établie à partir du [site sur Beauzac](#).

La demande de franchissement de la Loire au niveau de Confolent (à proximité de Beauzac) était rendue de plus exigeante, notamment pour le transport de pierres en provenance de la carrière de Pont de Lignon, et le service du bac en place ne suffisait plus. En conséquence, la construction d'un pont suspendu au confluent de la Loire et du Lignon fut décidée le 22 mars 1862 par le Conseil Général du département.

Le pont fut construit en 8 mois, constitué d'une seule travée de principale de 140 mètres. Il fut mis en service dès janvier 1863 par le sieur [Adolphe Boulland](#), moyennant une concession d'une durée de 27 ans et 11 mois et donc un péage pour cette même durée.

De cette période, subsistent uniquement les parties en maçonnerie de l'ouvrage actuel, le tablier d'origine en bois, la suspension ayant fait l'objet de nombreuses réparations et revalorisations. Une petite maisonnette situé à la sortie du pont (direction Monistrol) était la maison du péage.

D'importants travaux furent nécessaire dès 1894. Après la rupture successive de deux câbles de suspension en 1913 et 1921 rendant l'ouvrage inutilisable, une revalorisation complète a été réalisée par l'entreprise de [Ferdinand Arnodin](#) en 1922.

Pont de Coubon - 1833

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Coubon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1866

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations notamment extraites de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE



Le pont de Coubon sur la Loire

Le pont suspendu de Coubon, sur la Loire, fut construit en 1833 mais fut détruit par une crue en 1866. Reconstitué en 1871, il fut de nouveau détruit en 1930. Tout récemment encore, le pont métallique en arc construit en 1930, fut détruit par la crue de Septembre 1980.

Pont de Couzon-au-Mont-d'Or - 1840

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Couzon_au_mt-d-or
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 80m,

Décret, le : 29/2/1839 - Ouverture au public : 19/4/1840 - Durée concession : 99 ans -

Subvention : 20000 Fr

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

Pont de Domène sur l'Isère - 1840

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Domène

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Jean-Michel Dalbaggio - Lyon](#) - .

Longueur totale : 100m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 20/10/1838 - Ouverture au public : 19/5/1840 - Durée concession : 64 ans 9 mois

-

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Designation des ponts	Communes traversées	Noms des Ponts	Noms des Ponts	Noms des Ponts
Pont de La Gâche	La Gâche	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large
Pont de Brignoux	Brignoux	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large
Pont de Domène	Domène	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large	Chaussée de 12 m de large

| Date de la concession | Montant de la concession |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 20 Oct 1838 | 114 000 Fr |
| 19/5/1840 | 114 000 Fr |
| 23/9/1884 | 105 000 Fr |

Ponts de La Gâche - Domène

Les trois ponts de La Gâche, Domène et Brignoux ont une histoire commune, voulue par l'administration :

- Une ordonnance royale unique en date du 20 Octobre 1838
- Un processus unique d'enquête d'utilité publique et d'adjudication, conclu le 26/12/1838 en faveur de Jean-Michel Dalbaggio, architecte à Lyon en échange d'une concession de 64 ans et 9 mois, et d'une subvention globale de 114 000Fr (mis en concurrence avec [Escarraguel frères](#), et d'autres entrepreneurs locaux).
- Et donc un propriétaire - concessionnaire unique.
- Des caractéristiques semblables : une travée unique d'environ 100m, un tablier de 4,5 mètres de large dont 2,5 pour la voie roulante.
- Et finalement une procédure de rachat unique conclue le 23/9/1884 pour la somme de 105 000 Fr.

Les dates de mise en circulation respectives des 3 ponts sont très proches :

- Domène : le 19/5/1840,
- Brignoux : le 31/7/1840
- La Gâche : le 19/8/1840

Pont de Robinet à Donzere - 1847

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Donzere
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer
Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 200m,

Décret, le : 10/7/1845 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites de la fiche PATRIMOINE du magazine du Conseil Général de la Drôme - N° 48 complétées par

celles issues de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 182.

Long de 200 mètres, le pont de Robinet fut achevé en 1847. Selon l'ouvrage de M. Champion référencé ci-dessus, et comme les pont du [Pouzin](#) et de [Rochemaure](#), ce pont fut emporté par la crue exceptionnelle de Mai 1856, par le Mistral en 1901-1902, bombardé et incendié par la Résistance en 1944. Reconstitué, il fut menacé de démolition et fermé à la circulation. Mais la détermination des Donzérois pour «leur pont» permit sa réouverture en 1979. Enfin, son inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 1985 reconnaît sa valeur patrimoniale.

Le pont tient son nom d'un artisan tuilier installé près du Rhône, Robinet Berton figurant au cadastre de 1495..

Pont de la Vallée à Droiturier - 1752

Commune de : Droiturier

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Ouvrage toujours en place (2004)

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues de "[Patrimoine de France](#)"

Information complétée à partir de "Voyage en France" de Aimable Tastu, imprimé à Tours en 1862, par Mame et Cie - p47.

Ce pont est situé sur l'ancienne route nationale Lapalisse à Roanne. Selon l'ouvrage ci-dessus, ce pont apparaissait en 1862, comme "un pont d'une hauteur prodigieuse jété d'un bord à l'autre d'une vallée étroite et profonde" au fond de laquelle coule la modeste rivière de l'Andan!

Pont d'Evieu - 1847

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Evieu

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Malloz & Malvezin](#) - .

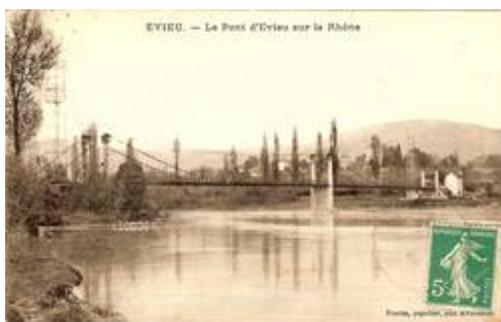
Longueur totale : 160m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 80m

Décret, le : 25/5/1845 - Ouverture au public : 3/9/1847 - Durée concession : 84 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Le Pont d'Evieu est situé en amont du pont de Briord, sur le Rhône à proximité de Morestel.



Le pont suspendu d'Evieu
en 1914



Localisation des ponts de Briord
Evieu et Pont du Sault

Le pont d'Evieu sur le Rhône est construit en remplacement du bac existant.

Quelques contradictions dans les documents déposés aux archives peuvent induire des erreurs dans les dates mentionnées ci-dessous, relatives à la phase de construction.

Il semble que l'adjudication pour la construction du pont ait eu lieu le 12/1/1846, en contre-partie d'une concession d'une durée de 84 ans et 50 000 Fr de subvention. Le coût estimé de l'ouvrage est de 120 000 Fr. Il est mis en circulation le 3/9/1847 date de départ de la concession.

Techniquement le pont est constitué de deux travées pour une portée totale de 160 mètres. Une consolidation importante est réalisée en 1852.

Le pont dégage des gains annuels appréciables, estimés à 2 300 Fr/an.

Les conditions de rachat par les Départements concernés (Ain et Isère) sont conclues le 23/8/1884, moyennant une épreuve attestant du bon état du pont : le prix de rachat fixé est alors de 25 000 Fr. Alors que rien ne le laissait supposer, les épreuves engagées le 12 Mars 1885 provoquent un réel accident et des dégâts importants suite à la rupture d'un des fléaux. Le pont est rendu totalement inutilisable, l'une de ses piles est très endommagée, et la réparation est estimée à minima à 7 500 Fr.

Cet incident arrive alors que les concessionnaires sont dans une situation économique très difficile.

De longues négociations puis procédures judiciaires entre les concessionnaires et l'Etat vont alors s'engager, chacune des parties restant inflexible : les concessionnaires proposent de réduire le prix de rachat mais demandent à l'Etat de prendre le pont en l'état, mais l'état ne veut en aucun cas prendre le risque d'achat et demande à ce que le concessionnaire le remette en fonction avant tout rachat.

Finalement, tout cela mène à une impasse, le concessionnaire ne répond pas aux mises en demeure, et ceci aux dépens des utilisateurs. L'Etat décide alors seul de réparer le pont qui sera reconstruit en 1887.

Pont de Feurs - 1833

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Feurs

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1925

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Décret, le : 16/8/1830 -

Version du texte : V2.3, Niveau de fiabilité : fort

Informations d'après le Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche

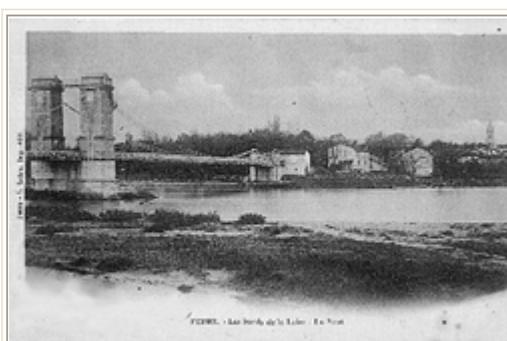
et complétées à partir de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE, et par les bulletins de lois de 1830 et 1834.

Par ailleurs, la construction de ce pont est mentionnée brièvement dans l'inventaire des ponts construits par les frères Seguin page 228 du grand livre de compte (41J87).

Le pont suspendu de Feurs est très attendu car il autorise le franchissement de la Loire sur la route nationale de Lyon à Bordeaux. Très tôt en 1815, la concession du pont est octroyée, une nouvelle ordonnance, le 16/8/1830, autorise la construction du pont, et approuve l'adjudication passée à M. Jules Seguin le 15/2/1830. Mais une dernière ordonnance, le 4/2/1834, modifie les conditions tarifaires du passage du pont, à la demande du concessionnaire qui voulait mettre en place une taxe spéciale pour les oies et les dindes ! En final, l'ouvrage n'entre en service qu'en 1833 selon les archives Seguin - voir ci-dessus (en 1830 selon S. Vannier - voir la référence ci-dessus).



Synthèse manuscrite d'un grand nombre de ponts construits par les frères Seguin
Fonds Seguin AD
41J87



Le pont de la ville de Feurs

L'état du pont se dégrade progressivement mais ce n'est qu'en 1926 qu'un nouveau pont rentre en service.

Pont du Pertuset - Firminy - 1842

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Firminy

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [M. Letrain](#) - ;

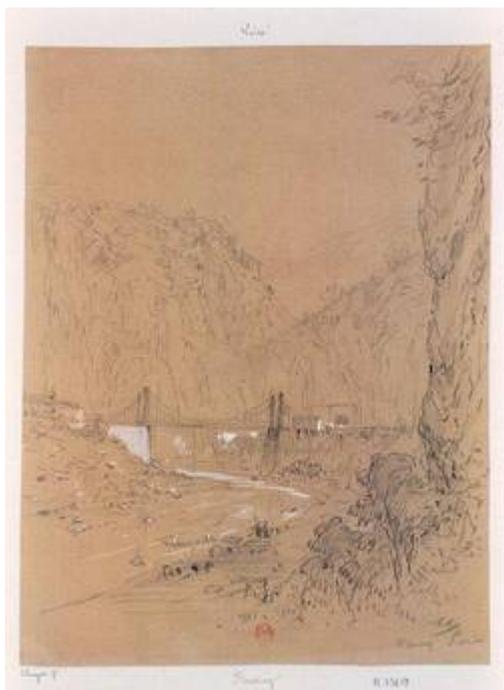
Longueur totale : 106m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 106m

Décret, le : 7/9/1839 - Ouverture au public : 1/9/1842 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

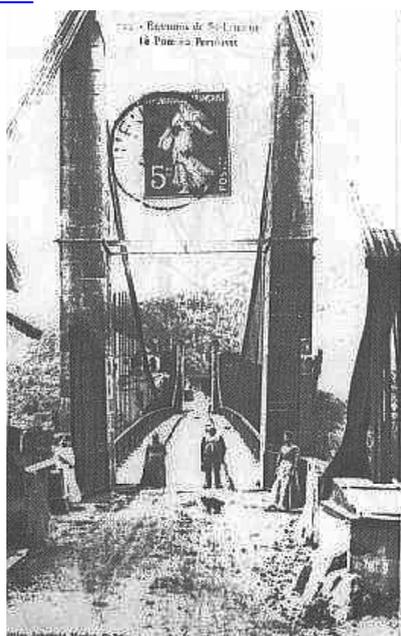
Informations issues du site du [Lycée d'Unieux](#)

Le Pertuset est le lieu-dit situé sur la commune d'Unieux, en bordure de la Loire, sur la route Saint Etienne - Brioude. C'est à quelques kilomètres de Firminy.



Le pont du Pertuset près de Firminy dans la Loire
Hubert Clerget 1818-1899
extrait de [Gallica](#)

Le premier pont du Pertuset avait pour objectif de faciliter la communication entre Saint-Étienne et Brioude et donc d'améliorer l'axe Firminy/ Saint-Maurice-en-Gourgois. L'ingénieur [M. Letrain](#) établit 3 projets dans les années 1830 et après de nombreuses discussions, son deuxième projet fut choisi. Le pont fut réalisé de mars 1841 à décembre 1842. Sa construction fut difficile: il tomba deux fois en moins de trois mois, les 4 fléaux mobiles s'abattirent, endommageant les piliers si bien que la population n'eut plus confiance en sa solidité. Après bien des modifications il fut ouvert à la circulation. D'une portée de 106 mètres il offrait aux véhicules une largeur de chaussée de 2,20 mètres. Il présentait une hauteur de 20 mètres environ au-dessus de l'étiage de la Loire. Il fut présenté au public officiellement en septembre 1842. La concession du pont fut rachetée par la commune en 1884, conformément à la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage, conduisant à la suppression du péage.



Le pont du Pertuset près de Firminy dans la Loire

Pont de Fombeton à Valernes - 1847

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Valernes
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 71m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 71m
Décret, le : 17/6/1844 - Ouverture au public : 20/4/1847 - Durée concession : 60 ans -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

D'après le site [Les Mees](#)

L'autorisation de construction du pont appelé "Pont de Fombeton" a été publiée en 1844, et son promoteur fut Boniface de Fombeton. Son ouverture effective au public eut lieu le 20 Avril 1847. Il fut l'un des premiers ponts de la Durance à être racheté par l'Etat, ceci avant même la loi de 1880. Ce rachat eut pour conséquence la gratuité du passage.

Pont de Fontaines sur Saône - 1842

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Fontaines-s-saone
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 115m,
Décret, le : 10/6/1840 - Ouverture au public : 19/6/1842 - Durée concession : 99 ans -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Pont de Fontaines sur Saône

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

Pont de Fourques - 1830

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Fourques

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Marc Seguin et frères](#) - [M. Bouvier](#) - ; Compagnie(s) : [Mignot frères](#) - .

Décret, le : 10/7/1828 - Ouverture au public : 1/4/1830 - Durée concession : 53 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen



Pont de Fourques

Le Pont suspendu de Fourques (département du Gard) sur le Petit Rhône est le dernier des huit ponts construits dans la vallée rhodannienne par les Seguin pendant cette première période de 1825 à 1830

Pont de Frans - 1834

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Frans

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1902

Longueur totale : 158.4m, Nombre de travées : 2,

Décret, le : 12/2/1833 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Informations extraites "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4", annexe p CXII, complétées par celles publiées sur la [base Mérimée](#) ainsi que sur le site "[LE PONT DE FRANS](#)"

Ce pont et son type sont mentionnés dans l'ouvrage référencé ci-dessus, qui indique la hauteur d'eau de la crue de Novembre 1840 au niveau de l'ouvrage. Il permet dès 1834 aux habitants de Villefranche de traverser la Saône.

Pont de Frontenex - 1854

Fleuve franchi : l'I sère, commune de : Frontenex
Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée

Décret, le : 1/8/1844 - Ouverture au public : 1/1/1854 - Durée concession : 0 ans 0 mois -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort
Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de
1880 : *Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des
chemins vicinaux.*

Passerelle sur la Galaure - 1824

Fleuve franchi : la Galaure, commune de : St-Vallier

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin & Cie](#) - .

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de St-Vallier : [Tous les ouvrages](#), [Passerelle sur la Galaure - 1824](#), [Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805](#), [Pont de St-Vallier - 1835](#),

Informations issues de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 66

Deuxième passerelle expérimentale de 30 m et une largeur de 1.65 mètre sur la Galaure (près de St-Vallier).

A cet emplacement se trouvait vraisemblablement un pont de pierre d'une seule arche de 60 pieds d'ouverture, détruite par une formidable crue de la Galaure en 1767.

Construite vers 1823, la passerelle donna lieu à une publication "Description d'un pont en fil de fer" par Marc Seguin Aîné. Le descriptif de sa construction fut aussi précisé dans une deuxième ouvrage en 1826 "Des ponts en fil de fer". Deuxième succès de Marc Seguin.

Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805

Fleuve franchi : la Galaure, commune de : St-Vallier

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 52.6m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 13m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de St-Vallier : [Tous les ouvrages](#), [Passerelle sur la Galaure - 1824](#), [Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805](#), [Pont de St-Vallier - 1835](#),

D'après "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p98

Pour permettre à la voie royale 7 de franchir la Galaure, se trouvait vraisemblablement à cet emplacement un pont de pierre d'une seule arche de 60 pieds d'ouverture, détruite par une formidable crue de la Galaure en 1767.

L'administration napoléonienne décida, pour l'amélioration des infrastructures majeures de la France, la construction d'un pont à Saint Vallier sur cet axe routier majeur, la route de Paris à Marseille. Celle-ci était terminée en 1811 (sans plus d'information nous en concluons que la mise en service du pont eut lieu en 1805, mais ceci reste à confirmer). Composé de 3 arches de pierre de 13 mètres d'ouverture, ce pont présente une longueur totale de 52 mètres environ pour une largeur de 8,80.

Passerelle St-Antoine à Genève - 1823

Commune de : Geneve

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Henri Dufour](#) - ;

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Geneve : [Tous les ouvrages](#), [Passerelle St-Antoine à Genève - 1823](#), [Pont des Bergues - 1835](#),



[Passerelle St-Antoine à Genève](#)

La passerelle St Antoine à Genève fut construite en collaboration par l'ingénieur suisse Henri Dufour (1786-1875), [Marc Seguin](#) et Marc-Auguste Pictet (1752-1825). Le pont suspendu en fil de fer de St-Antoine, à Genève, est long de quatre-vingt-deux mètres et large de deux. Il enjambait le fossé séparant St-Antoine des Tranchées. Avec un pilier central sur lequel reposent les 6 câbles porteurs, qui aboutissent à chaque extrémité à deux autres piliers, disposés de part et d'autre du fossé, il pèse 8000 kg et supporte 160 personnes à la fois d'un poids moyen de 65 kg. Sa construction a coûté la somme extrêmement modique de 16350 francs suisse avec un dépassement de budget de 196 francs

Pont des Bergues - 1835

Commune de : Geneve

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Geneve : [Tous les ouvrages](#), [Passerelle St-Antoine à Genève - 1823](#), [Pont des Bergues - 1835](#),

Information issue de l'ouvrage "L'ami de la religion" publié en 1834 - p 491.

Nous ne savons du pont de Bergues à Genève que ce que relate "L'ami de la religion " en 1834 :

Il venait alors d'être achevé et n'a pas réussi les épreuves de résistance qui conditionnent son ouverture au public. Cet incident a donc du retarder l'ouverture au public du pont d'au moins plusieurs mois.

Passerelle de Gevrieux - 1852

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Gevrieux
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 18/3/1851 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret). Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de Gignac - 1807

Fleuve franchi : l'Herault, commune de : Gignac

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Bertrand Garipuy](#) - ;

Longueur totale : 174.76m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 48.42m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Gignac : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Gignac - 1807](#), [Pont de Lagamas à Gignac - 1776](#), [Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899](#),

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard
mais aussi le site très riche sur [Pont de Gignac](#)

Pont de Chasse (Givors) - 1837

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Givors

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Compagnie(s) : [Cie du pont de Givors](#) - .

Longueur totale : 220m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 75m

Décret, le : 28/1/1834 - Ouverture au public : 1/1/1837 -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

D'après les documents déposés aux Archives Départementales de l'Isère, complétés par les informations publiées sur le magnifique site de [L'Histoire de Givors](#).

Les photos en couleur sont libres de droit

Préambule

Chasse sur Rhône est une commune du Rhône, à 20 Km environ au Sud de Lyon, en face de Givors.

Le pont suspendu

Historique

La construction du pont de Givors fut autorisée par ordonnance royale en date du 28/1/1834, qui permit l'ouverture d'une enquête publique le 21/3/1834. Le pont avait pour objectif le remplacement du bac à traîlle insuffisant pour répondre au besoin croissant. L'adjudication eu lieu le 12/9/1834, et la construction de ce premier ouvrage commença le 10/1/1835. Mais celui-ci ne résista pas aux essais de résistance du 3 juin 1836, qui tuèrent par ailleurs 4 personnes. Le nouvel ouvrage fut ouvert au public le 1^o Janvier 1837, mais la réception définitive ne fut prononcée que le 1^o Juin 1839.

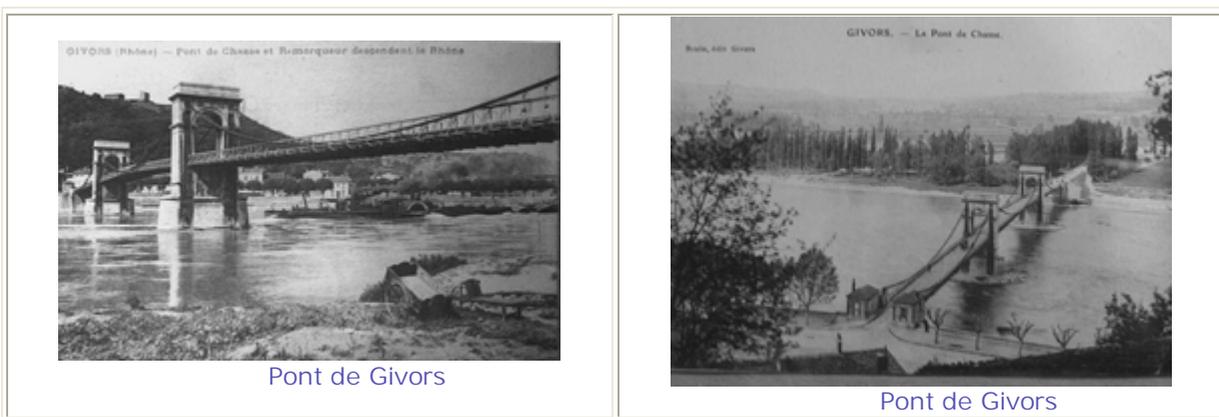
Le pont fait 220 mètres de long. Il comporte 3 travées supportées par deux piliers identiques

Dans le fonds d'archive Seguin, nous avons une trace du projet de pont en 1829,1830, mais peut-être est-ce le pont sur le Gier ?

Nous ne connaissons pas précisément l'implication des frères Seguin dans ce pont même si son architecture le rapproche très fortement des ponts Seguin mis en place à proximité (celui d'[Andance](#) par exemple). .

La construction de ce pont est à rapprocher des autres travaux de Givors engagés sur la période par les frères Seguin, notamment la [gare d'eau de Givors](#), conçue pour concurrencer le canal Rive de Gier-Givors.

Ce pont est encore opérationnel, les maisonnettes à l'entrée du pont qui servaient à la perception du péage, sont très pittoresques. Le passage du pont fut rendu gratuit pour les usagers par le rachat de la concession en Mars 1887.



Photos récentes

Voici quelques photos prises récemment directement sur le site :



Pont de Givors



Pont de Givors



Pont de Givors



Pont de Givors

Pont de Gourdon - 1839

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Gourdon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1929

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 31/7/1837 - Subvention : 30000 Fr

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : moyen

Informations notamment extraites de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE complétées par celles publiées dans les bulletins de lois des 31/7/1837 et 28/12/1837 (qui corrige les données relatives au tarif du péage dudit pont)

Le pont suspendu de Gourdon fut construit à l'initiative d'un certain Favier de la Chomette, suite à l'ordonnance royale du 31/7/1837 en autorisant la construction. Il relie Gourdon (à proximité de Monistrol sur Loire) à Bas-en-Basset.

Comme le pont de [Retournac](#), il fut largement endommagé par la crue de la Loire le 17 Octobre 1846.

Pont de Sassenage à Grenoble - 1828

Fleuve franchi : le Drac, commune de : Grenoble

Type d'ouvrage : Pont suspendu à chaîne

Architecte(s) : [Louis Crozet](#) - [M. Sordan](#) - ; Compagnie(s) : [Société du pont du Drac](#) - .

Longueur totale : 133m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 133m

Ouverture au public : 7/2/1828 -

Version du texte : V2.3, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Grenoble : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sassenage à Grenoble - 1828](#), [Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838](#), [Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle](#), [Pont de la Graille \(ou de Crequi\) à Grenoble - 1733](#),

D'après les documents déposés aux Archives Départementales de l'Isère. complété par [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard, et complété par le "Bulletin universel des sciences et de l'industrie" - Tome 9 - Paris - p 372

La construction du pont sur le Drac à hauteur de Fontaine, débute dès le début du XIXème siècle puisqu'un premier pont en bois fait l'objet d'une adjudication en 1810, subventionné par les communes avoisinantes à hauteur de 72000 Fr. Mais ce premier projet n'aboutit pas, et s'enlise dans des conflits entre le concessionnaire et la préfecture de l'Isère. Dans la nuit du 31/7 au 1/8 1816, des pièces de bois charriées par le Drac furent arrêtées par le stravaux du pont en construction. Elles se mirent en travers, et formèrent un barrage qui fut la cause de la rupture des digues.

C'est dans ces conditions que des solutions alternatives sont recherchées.

Il est fait notamment appel en 1820-1824 aux [frères Seguin](#) et en 1823 à l'ingénieur suisse [Henri Dufour](#) (qui travaille à cette époque avec Seguin sur la réalisation du pont St Antoine à Genève, que Dufour dénomme le petit pont dans ses courriers à la préfecture de l'Isère!). Ceux-ci se déplacent à Grenoble et font différents devis ou évaluations pour la construction dudit pont.

Ils vantent les mérites des suspensions à fil de fer, mais la préfecture hésite devant ce choix et finalement se décide pour un **pont à suspension à chaînons de fer**. Le préfet de la Drome (Tain) le questionnera sur ces choix, à l'heure où les Seguin commencent la construction du pont de [Tournon](#) !

D'après [Vicat](#), c'"était le premier exemple en France de l'emploi exclusif du fer forgé dans ce genre de construction. Une dizaine d'année plus tard, Stendhal notait dans les Mémoires d'un touriste, "j'ai admiré ... le fameux pont du Drac, chef d'oeuvre de M. Crouzet, construit bien avant les ponts suspendus de Paris qui auraient bien du le copier. Il a fallu 115 000 kg de fer, qui rendus à pied d'oeuvre, ont coûté 75 000F, à 65 F le quintal métrique. Ce fer fut fourni par MM Michel, de La Roche (Haute Marne). Les barres de 5 m avec masses de 3 à 4 livres à chaque bout, devaient subir de fortes épreuves, et l'on ne recevait pas les barres qui se cassaient".



Pont suspendu de Grenoble à Sassenage tel qu'en 1906

L'adjudication a lieu le 5/10/1825 en faveur de Mr Giroud fils, alors Receveur Général des Finances à Grenoble (qui s'associe alors avec MM de La Chance et de Montval). Le pont est réalisé d'une seule travée de 133 mètres (400 pieds), un record pour l'époque! La largeur du tablier est de 20 pieds (6,3 mètres) et est suspendu par 83 tiges à 6 rangées de chaînes en fer forgé. L'entrepreneur bénéficie en contrepartie des dépenses engagées pour la construction du pont, de la jouissance de la concession pendant 99 ans, à dater de l'ouverture au public de l'ouvrage (102 ans selon d'autres documents administratifs présentés lors de la tentative de rachat de la concession).

La carte postale ci-contre met bien en évidence le type de suspension à chaînons encore en place au début du XIX^{ème} siècle, et sa lourdeur, comparée à une suspension à fil de fer.



Le tablier et la suspension du pont suspendu de Grenoble à Sassenage

Finalement la construction se révèle être une dure épreuve pour les entrepreneurs concernés, le projet prendra beaucoup de retard, et nombre d'entre eux afficheront sur ces travaux de grosses pertes. Ce n'est donc que le 7/2/1828 que l'ouvrage est ouvert au public avec un retard d'au moins quatre mois sur le cahier des charges.

Quelques temps après la Société du Pont du Drac est constituée (le 22/6/1829).



Pont suspendu de Grenoble à Sassenage

L'entreprise se trouve être largement bénéficiaire pour ses actionnaires. Ceci explique-t-il peut-être les réticences fortes de ces derniers à entreprendre les travaux d'entretien conformément au cahier des charges (voir la plainte déposée par les Ingénieurs des Ponts en 1834, qui fait état de conditions déplorable d'entretien, et se fait écho des "clameurs publiques").

Plus généralement le péage de ce pont devient rapidement une entrave à la circulation des biens et des personnes, et de nombreuses plaintes sont émises. Ceci bien sûr au profit des actionnaires : il est montré que les recettes d'exploitation du pont (et donc les bénéfices, puisque les charges sont constantes) augmentent en moyenne de 400 Francs chaque année (sur un total de dépenses d'environ 20 000 Fr vers 1850 !), et ceci de produira régulièrement et continûment sur une période de 46 ans !

En 1877, la solidité du pont est mise en doute, et un nouveau test d'épreuves est réalisé qui se conclue positivement.

A cette époque, le pont produit des revenus exceptionnellement hauts (de l'ordre de 37 500 Fr), ce qui élève d'autant le prix du rachat de la concession. Ce prix, évalué en 1883 à 746 000 Fr est hors de portée des finances du département.

Le rachat de la concession, conformément à la [loi de 1880](#) est assez cocasse :

Pour se désengager à moindre frais de la concession sur le pont existant, la ville de Grenoble (notamment le Conseiller Général Ronjat) décide de construire un pont 350 mètres en aval de l'autre, pour une somme de 500 000Fr environ. Toutefois le concessionnaire du vieux pont sur la foi du contrat le liant à l'état (la concession de 99 ans) fait état d'un préjudice grave. D'abord débouté une première fois en 1889, le concessionnaire (sous la présidence de Mr Vicat) gagne en appel en 1892 et la Ville de Grenoble se voit contrainte de dédommager l'ancien concessionnaire d'une somme de 600 000 Fr environ, correspondant au manque à gagner. La Ville de Grenoble aura donc payé bien cher son désengagement !

Jusqu'en 1887, les usagers s'acquitteront d'un péage pour emprunter le pont, date à laquelle la concession est rachetée et où un deuxième pont est construit. Le pont est remplacé par le pont à arches en 1938.

Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Grenoble

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Compagnie(s) : [MM Arnaud & Blandin](#) - .

Longueur totale : 59m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 59m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Grenoble : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sassenage à Grenoble - 1828](#), [Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838](#), [Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle](#), [Pont de la Graille \(ou de Crequi\) à Grenoble - 1733](#),

Informations directement issues de celles inscrites sur la plaque fixée sur les piles à l'entrée du pont.

complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 20

Le premier pont suspendu Saint Laurent

D'après les documents déposés aux Archives Départementales de l'Isère.

En 1838, le [pont de bois](#) est remplacé par un pont suspendu en fil de fer à tablier en bois. Plus précisément, un premier projet de pont en chaîne de fer, à l'instar du [Pont de Sassenage](#), fut présenté entre les années 1825 et 1829, situé entre le quai de la Perrière et l'ancien Pré de la Trésorerie.

C'est finalement un pont à suspension en fil de fer qui est proposé au cahier des charges rédigé par l'Ingénieur en chef des ponts et chaussée le 3 Juin 1836, alors que H. Berriat est maire de Grenoble. Le projet initialement prévu comportant 3 arches, se transforme en deux arches fixes de 8 m en pierre de taille et d'une travée centrale de 59 mètres. Le tablier a une largeur de 6m 70.

La construction du pont est adjugée aux entrepreneurs Arnaud et Blandin. Une réception provisoire le 9/1/1838 permet l'ouverture au public. Elle est suivie d'une réception définitive le 6 Juillet 1838.

La construction du pont, pur un coût de 256 000 francs est financée par la ville (c'est exceptionnel à l'époque) qui, pour ce faire, contracte un emprunt. Un péage est mis en place pour 50 ans pour financer cette construction, autorisé par ordonnance royale du 21 Aout 1838.



Le premier pont suspendu Saint Laurent
tablier en bois - carte 1906

En 1909, le pont est profondément rénové pour améliorer sa solidité, par la réfection des piles, et par la modification du tablier en bois qui passe en fer. C'est celui que nous connaissons aujourd'hui. Il est désormais réservé aux piétons.

Le détail qui suit permet de bien mettre en évidence l'évolution :

L'ancienne pile (< 1909)	La nouvelle pile (> 1909)

Le pont actuel

Photos libres de droit



Le pont Saint Laurent



Le pont Saint Laurent



Le pont Saint Laurent



Le pont Saint Laurent

Le pont Saint Laurent

Le pont Saint Laurent

Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Grenoble
Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)
Destruction de l'ouvrage : 1836

Nombre de travées : 4,
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Grenoble : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sassenage à Grenoble - 1828](#), [Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838](#), [Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle](#), [Pont de la Graille \(ou de Crequi\) à Grenoble - 1733](#),

Informations directement issues de celles inscrites sur la plaque fixée sur les piles à l'entrée du pont.

complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 20 ainsi que annexe p XVIII à XX.

Le pont Saint Laurent à Grenoble sur l'Isère est un emplacement où historiquement existait un gué qui permettait de traverser le fleuve. Les armées romaines construisent un premier pont en bois en 43 avant J.C. Il fut maintes fois détruit par des crues violentes (notamment en 1219) et reconstruit. C'est alors le seul passage vers la route de Lyon et vers le quartier Saint-Laurent dont il tire son nom.



L'ancien pont Saint Laurent en bois
avec la tour à horloge
XVIème siècle

Au XVIème siècle le pont est doté d'une tour à horloge, le jacquemart, comme le montre l'illustration ci-contre. Des maisons et des commerces s'installent sur ses piles comme à Paris ou à Florence. Le 14 Novembre 1651, les eaux s'élevèrent à plus de 6m 50 au dessus de l'étiage, et emportèrent la tour du pont ainsi que deux arcades. Le maître horloger, sa femme et ses trois filles, ainsi que ses domestiques, n'ayant pu sortir, périrent noyés. Pendant le temps de la reconstruction, un pont de bateaux est mis en place, entre la rue du Boeuf et la rue St Laurent. Une deuxième inondation très violente se produit le 30 Novembre de la même année. Ce sont successivement 6 reconstructions qui vont être nécessaires pour maintenir ce moyen de franchissement de l'Isère opérationnel !

La reconstruction du pont en 1651 exigea la mise en place d'un péage de 25 ans pour son financement, péage qui fut prorogé par lettre de Colbert en 1682. Le pont était alors en pierre. Mais on note qu'en 1733, une pile et deux arcades du *Pont de bois* sont emportées par une nouvelle crue.

Image extraite de [Gallica](#)



L'ancien pont Saint Laurent en bois
Artiste inconnu

En 1838, le *pont de bois* est remplacé par un [pont suspendu en fil de fer à tablier en bois](#).

Pont de la Graille (ou de Crequi) à Grenoble - 1733

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Grenoble
Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)
Destruction de l'ouvrage : 1740

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Grenoble : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sassenage à Grenoble - 1828](#), [Pont Saint Laurent à Grenoble - 1838](#), [Premier pont Saint Laurent à Grenoble - < XVIème siècle](#), [Pont de la Graille \(ou de Crequi\) à Grenoble - 1733](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4", p 20

Préambule :

- contrairement à ce que le patois graille ne fait pas référence ici à graillon (restes ramassés d'un repas, ou nourriture au goût désagréable de certaines préparations culinaires (ref : histoire littéraire des Patois - Pierquin de Gembloux -1852), mais désigne en patois dauphinois la corneille !
- le véritable nom de ce pont et du quai d'Isère (rive gauche) est Crequy ou Crequi.

Grenoble avait originellement 5 portes : 2 sur le rive droite et 3 sur la rive gauche de l'Isère.

Sur la rive droite, la Porte de Franceoù aboutit la route de Lyon, et Celle de Saint-Laurent qui conduit à Chambéry.

Sur la rive gauche, celle de Très-Cloîtres, à l'est, qui permet aussi d'aller sur Chambéry, celle de Bonne, qui conduit au Sud vers les Hautes Alpes et l'Oisans, et celle de Créqui ou de Graille, à l'Ouest, par laquelle on va en Provence Sassenage et le Vercors.

Le document en référence fait explicitement mention d'un pont de la Graille, faisant l'objet d'une reconstruction en 1740, après une précédente reconstruction en 1733.

Pont suspendu de Gréoux-les-bains - 1848

Fleuve franchi : le Verdon, commune de : Greoux-les-bains

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 28/12/1845 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction.

Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer.

Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret). Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de Groslee

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Groslee

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons que peu d'informations sur le pont de Groslee (Ain). Les archives Départementales de l'Isère mentionnent un projet de construction de pont suspendu en 1842, réalisé par la société DUCAN, "société parisienne de construction de pont en fil de fer", ainsi qu'une ordonnance royale émise en 1834.

Gruffy - Pont de l'abîme - 1887

Commune de : Gruffy

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Ferdinand Arnodin](#) - ;

Nombre de travées : 1,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen



Gruffy - Pont de l'abîme

Pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1857

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Izeron

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [M. Detroyat](#) - .

Longueur totale : 163.48m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 163.48m

Ouverture au public : 18/1/1858 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Izeron : [Tous les ouvrages](#), [Pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1857](#), [Premier pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1849](#),

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Après un premier pont ouvert au public en 1/3/1849, mais détruit par une coulée de terrain, un nouveau pont fut reconstruit en 1857, légèrement en amont du précédent, et ouvert au public le 18/1/1858. A l'époque son coût de construction avait été évalué à 135 000 Fr, la subvention de l'Etat en couvrant 100 000, la durée de la concession concédée est alors de 60 ans (jusqu'au 18/1/1918).

Ce pont est constitué d'une travée unique de 163,48m, avec sur la rive droite la mise en place d'un petit viaduc à une voûte. La suspension est portée par des obélisques de part et d'autre du pont. La largeur roulante du tablier est de 2m, à laquelle il faut ajouter deux trottoirs de 1 mètre de large de part et d'autre, soit une largeur totale de 4mètres.

Le rachat de la concession fut contractualisé en 1888.



Le pont d'Izeron en 2005

Le pont a été manifestement restauré à la vue de cette photo récente, mais nous n'avons pas le détail.

Premier pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1849

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Izeron

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1850

Décret, le : 14/6/1845 - Ouverture au public : 1/3/1849 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Izeron : [Tous les ouvrages](#), [Pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1857](#), [Premier pont suspendu d'Izeron sur l'Isère - 1849](#),

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère.

Un premier pont fut construit à Izeron, en remplacement du bac existant et ouvert au public le 1/3/1849, mais détruit par une coulée de terrain, nous n'avons guère d'information à son sujet.

Un nouveau pont fut reconstruit en 1857, légèrement en amont du précédent, et ouvert au public le 18/1/1858.

Pont d'Izieux - 1828

Commune de : Rive-de-gier

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Ch. de fer St-Etienne-Lyon](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Rive-de-gier : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Izieux - 1828](#), [Pont d'Ouzion - 1828](#),



Izieux
Pont d'Izieux

Le pont d'Izieux, commune à mi-chemin de Saint-Etienne et Rive-de-gier fut un des ouvrages importants construits à l'occasion de la mise en place du chemin de fer Saint-Etienne Lyon.

Pont de L'Arbresle - < 1715

Fleuve franchi : la Turdine, commune de : L_Arbresle

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Coût de construction : 15180 Fr -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues de "*Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*" par JM. Vignon – Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Dunod Editeur – Paris - 1862 - XVIII p140,

complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 38.

Une crue d'une rare violence emporta, dans la nuit du 14 au 15 Septembre 1715, le pont de Saint-Bel, sur la Turdine, ainsi que 14 maisons. Les débris de ces ouvrages emportèrent à leur tour deux arches du pont de Bresle (maintenant L'Arbresle), situé plus en aval sur la Turdine.

Le premier ouvrage cité ci-dessus mentionne qu'en 1715, eut lieu la reconstruction du pont à l'Arbresle de la route de Paris à Lyon.

Plus loin, nous notons que le 20/11/1717 les quatres généralités de Lyon, Grenoble, Riom et Moulins cotisent 14 596 livres pour le pont de L'Arbresle sur la Turdine

Pont de La Voulte - 1891

Commune de : La_Voulte

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Ferdinand Arnodin](#) - ;

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort



Signature du pont de la Voulte

Ce Pont sur le Rhône à hauteur de Privas a été construit de 1889 à 1891, par l'ingénieur Arnodin, comme le prouve la signature apposée sur le pont. Certaines photos du site montre la présence d'un bac à trille. Une hypothèse ni confirmée ni infirmée est l'existence d'un pont ici-même mais antérieur à la construction actuelle. Ceci est à confirmer.

Le pont de La voulte fut détruit en 1944 comme le montre cette photo



LE PONT DE LA VOULTE EN AOÛT 1944.

Destruction du pont de La Voulte en 1944

Pont de La Batie - 1875

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : La_Batie

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Entreprise Sébastien Clet](#) - .

Longueur totale : 99.2m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 99.2m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Le pont de La Batie a été construit sur l'Isère pour relier les communes de Lancey et de St Ismier, en amont de Grenoble.

Le décret autorisant la construction du pont a été publié le 20 Mars 1869. L'adjudication a été prononcée le 26 Mars 1870 en faveur de l'entrepreneur Sébastien Clet, en échange d'une subvention de 45 000 F, et d'une concession de 99 ans.

Malgré une ouverture anticipée au public le 19/8/1875, départ de la concession, la réception définitive de l'ouvrage eut lieu le 22 Octobre 1875.

Le pont est constitué d'une travée unique de 99,20m, la suspension est formée de 4 câbles en fil de fer de 400 fils de N°18 chacun.

Le rachat de la concession fut conclu le 1/11/1889 pour une somme de 56 500 Fr, au profit de MM Clet fils et Gaché, alors concessionnaires de l'ouvrage.

Pont de La Baumette à Violes - 1846

Fleuve franchi : l'Ouveze, commune de : Violes
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 10/2/1844 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret) voire jamais engagée. Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmier cette hypothèse.

Pont de La Buissiere - 1878

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : La_Buissiere

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Compagnie(s) : [M. Coup-la-fronde](#) - .

Nombre de travées : 4,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

L'adjudication permettant la construction du pont de La Buissière (Isère) a été prononcée le 13 Février 1875, sur la base d'un cahier des charges approuvé le 29/12/1873, en faveur de M. Coup-La-Fronde, en échange d'une concession de 99 ans et d'une subvention de 70 250 Fr.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussée avaient laissé libre choix au soumissionnaire de proposer un pont suspendu ou un pont en maçonnerie. Finalement les deux soumissionnaires proposèrent un pont en maçonnerie, ce qui était aussi la solution préférée des Ingénieurs.

La réception définitive de l'ouvrage eut lieu le 17 Août 1877, et l'ouverture officielle au public ne fut publiée que le 25/6/1878.

Le rachat de la concession fut conclu le 5/12/1894 pour une somme de 26 000 Fr.

Pont de La Gâche sur l'Isère en face de Pontcharra - 1840

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : La_Gache

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Jean-Michel Dalbagio - Lyon](#) - .

Longueur totale : 95m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 95m

Décret, le : 20/10/1838 - Ouverture au public : 29/8/1840 - Durée concession : 64 ans 9 mois

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Designation des ponts	Cantons dans lesquels	D'après le décret	Nature de l'ouvrage	Notes des	Date de la concession	Longueur totale	Nombre de travées	Plus grande portée	Montant de la concession	Montant de la subvention	Montant de la somme totale	Date de la mise en circulation
Pont de La Gâche	Canton de La Gâche	Chambre de l'Isère	1 travée unique	95 mètres	19/5/1840	95m	1	95m	114 000 Fr	114 000 Fr	114 000 Fr	29/8/1840
Pont de Brignoux	Canton de Brignoux	Chambre de l'Isère	1 travée unique	95 mètres	31/7/1840	95m	1	95m	114 000 Fr	114 000 Fr	114 000 Fr	31/7/1840
Pont de Domène	Canton de Domène	Chambre de l'Isère	1 travée unique	95 mètres	19/5/1840	95m	1	95m	114 000 Fr	114 000 Fr	114 000 Fr	19/5/1840

Ponts de La Gâche - Domène

Les trois ponts de La Gâche, Domène et Brignoux ont une histoire commune, voulue par l'administration :

- Une ordonnance royale unique en date du 20 Octobre 1838
- Un processus unique d'enquête d'utilité publique et d'adjudication, conclu le 26/12/1838 en faveur de Jean-Michel Dalbagio, architecte à Lyon en échange d'une concession de 64 ans et 9 mois, et d'une subvention globale de 114 000Fr (mis en concurrence avec [Escarraguel frères](#), et d'autres entrepreneurs locaux).
- Et donc un propriétaire - concessionnaire unique.
- Des caractéristiques semblables : une travée unique d'environ 100m, un tablier de 4,5 mètres de large dont 2,5 pour la voie roulante.
- Et finalement une procédure de rachat unique conclue le 23/9/1884 pour la somme de 105 000 Fr.

Les dates de mise en circulation respectives des 3 ponts sont très proches :

- Domène : le 19/5/1840,
- Brignoux : le 31/7/1840
- La Gâche : le 19/8/1840

Pont de La Rivoire près de St Georges-de-Commiers - 1845

Fleuve franchi : le Drac, commune de : La_Rivoire

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [M Jacques Arnaud](#) - .

Décret, le : 21/10/1844 - Ouverture au public : 18/9/1845 - Durée concession : 91 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère. et complétée par le rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [*Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*](#)

L'adjudication du contrat de construction et de concession du pont suspendu de La Rivoire sur le Drac sera prononcée le 21/10/1844, en faveur de M. Jacques Arnaud, entrepreneur grenoblois, qui s'investira aussi dans d'autres réalisations similaires comme le [pont Saint-Laurent à Grenoble](#) ou [le pont suspendu de Tencin](#).

Les conditions du contrat précisent une subvention de l'Etat à hauteur de 86 284 Fr et une concession de 91 ans de durée.

Livré à la circulation le 18/9/1845, ce pont ne sera pour ses propriétaires et exploitants qu'une source d'évènements tragiques :

- les 16 et 17/5/1846, soit 8 mois après son ouverture au public, une terrible crue emporte le nouveau pont et oblige sa reconstruction totale, qui coûtera au propriétaire quelques 85 000 Fr. Le concessionnaire procède immédiatement à la reconstruction.
- le 18/4/1853, la maison du préposé est détruite par un éboulement de roches, entraînant la mort de la femme et de l'enfant du préposé. Le préposé est lui-même gravement blessé.
- le 27/2/1860, de violents coups de vent enlèvent le tablier et détruisent partiellement le pont. Une subvention spéciale de l'Etat de 6 000 Fr facilite la reconstruction.
- Mais alors que le pont trouve tout juste sa rentabilité :
 - le pont de Champ sur la Romanche devient gratuit le 7/1/1878 par rachat de la concession par l'Etat : une trajet alternatif par Vizille devient plus attractif pour les voyageurs.
 - une ligne de chemin de fer Grenoble - Gap s'ouvre et crée notamment deux gares à 1 km l'une de l'autre et entourant le pont

rendant l'utilité et la rentabilité à terme du pont de La Rivoire des plus questionnables.

Assez tôt (1876) les héritiers Arnaud demandent la résiliation de la concession, mais l'administration tranche finalement, après maintes hésitations, pour un rachat à hauteur de 23 700 Fr (le 17/11/1895 selon nos notes).

Pont de La Sône sur l'Isère - 1833

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : La_Sone

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [F. Lalier](#) - ; Compagnie(s) : [Mallein, Lalier, Rousset](#) - .

Longueur totale : 97m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 97m

Décret, le : 14/9/1832 -

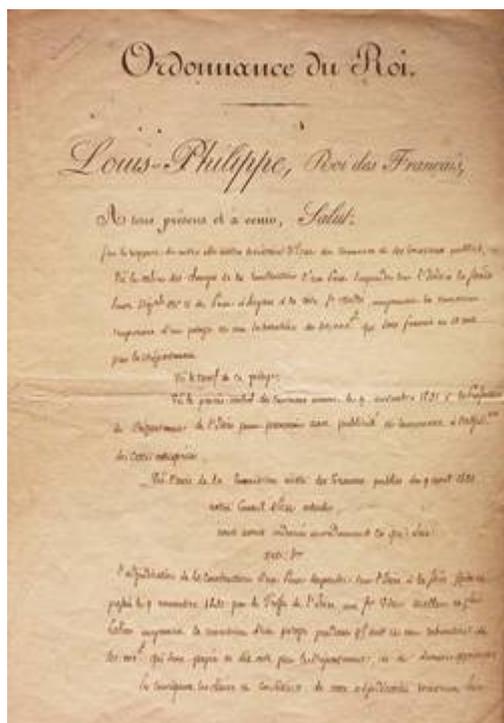
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

La construction du pont

La construction du pont suspendu avait pour but de fluidifier le trafic entre Pont en Royans et la Côte Saint-André, sur la route départementale 11, en substitution du bac.

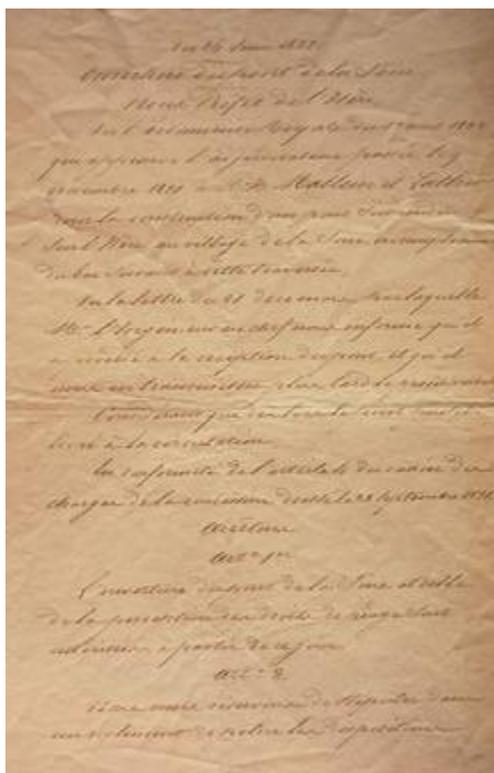
La première étape fut la rédaction d'un cahier des charges qui fut établi le 26 mai 1827.



Ordonnance royale autorisant la construction du pont de La Sône sur l'Isère en 1832

Assez curieusement l'adjudication des travaux et de la concession intervint le 9 Novembre 1831, avant l'ordonnance royale, publiée le 13 Avril 1832. Elle eut lieu en faveur de M. Mallein, précédent fermier du bac que le pont remplacera (Il est en fait le seul soumissionnaire). Ce dernier s'était alors associé à Messieurs Lalier et Rousset. La concession accordée est alors de 95 ans. Il reçoit une subvention de 40 000 Fr payable sur 10 ans.

Malgré ceci, l'ouverture du pont fut ordonnée le 24 Juin 1833.



Acte autorisant l'ouverture du pont au public du pont de La Sône sur l'Isère en 1833

Les caractéristiques du pont étaient les suivantes : des culées adossées aux berges, en forme d'Arc de triomphe en pierre de taille de Rochebrune (classique pour cette époque). La longueur du pont est de 97 m, et la largeur du tablier est de 4,50m. Le niveau de ce dernier est fixé à 6,6m au-dessus de l'étiage, calculée sur les plus hautes eaux enregistrées (1812). Le coût estimé du pont (devis) est de 110 000Fr dont 12 000 environ pour la suspension. Il semble que celle-ci provienne des Seguin (annotation manuscrite sur un des documents des Archives).

Il est à noter à la lecture des clauses de la concession, que pour la perception du péage, le port d'arme est autorisé par le personnel en faction !

Les tarifs de passage



Acte précisant les conditions de passage du pont de La Sône sur l'Isère en 1833

Ci-après le détail des conditions du passage du pont établis lors de la mise en place de l'ouvrage :

Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au dessous de 5 myriagramme	0,10
Pour denrée ou marchandise non chargée sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais passée à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes.	0,10
Nota : le droit) payer par l'homme passant les dites marchandises ou denrées ne sera dû qu'une fois. Il sera payé par chaque myriagramme excédant les cinq mentionnés ci-dessus	0,02

Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0,20
Pour un cheval ou mulet chargé, non compris le conducteur	0,10
Pour un cheval ou mulet non chargé, non compris le conducteur	0,10
Pour un âne ou ânesse chargé ou non chargé, non compris le conducteur	0,05
Pour un cheval, mulet bœuf, ou vache, âne ou ânesse employé au labour ou allant au pâturage, non compris le conducteur	0,05
Pour un bœuf ou une vache appartenant à un marchand et destiné à la vente non compris le conducteur	0,10
Pour un veau ou un porc	0,05
Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait	0,02
Lorsque ces animaux passeront au-dessus de vingt, le droit sera diminué d'un quart	
Pour la dinde conduite en troupe il sera payé par tête	0,02
Pour le passage d'une voiture suspendue à deux roues, celui du cheval ou mulet pour une litière à deux chevaux et le conducteur	0,50
Augmentation pour chaque collier en sus	0,10
Pour une voiture suspendue à quatre roues, celui du cheval ou mulet et le conducteur	0,60
Augmentation pour chaque collier en sus	0,10
Nota : les voyageurs paieront en sus le droit fixé pour chaque personne	
Pour une charrette ou char chargé, avec un collier ou deux boeufs ou vaches, le conducteur compris	0,50
Pour une charrette ou char chargé, avec deux colliers ou quatre boeufs ou vaches, le conducteur compris	0,60
Pour une charrette ou char chargé, avec trois colliers, le conducteur compris	0,80
Pour une charrette ou char chargé, avec quatre colliers, le conducteur compris	1,25
Pour une charrette ou char chargé, avec ,un plus fort attelage	2,00
Pour les charrettes non chargées, elles paieront les deux tiers du droit fixé pour les charrettes chargées	
Pour les charrettes employées au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, elles ne paieront que la moitié du droit fixé pour les autres charrettes. On entend par récolte, les gerbes ou vendanges qu'on passerait d'une rive à l'autre.	
Le paiement du droit de passage ne sera exigé qu'une seule fois pour l'aller et le retour le même jour	

Le rachat de la concession par l'Etat

Le 27 Septembre 1882 fut présentée au Préfet de l'Isère une pétition pour rendre le passage du pont gratuit (conformément à la loi de 1880 sur le rachat des concessions). Mais finalement l'acquisition par l'état de cette concession ne fut conclue que le 17 Août 1888.



Le pont de la Sone en 2005

Le pont a été manifestement restauré à la vue de cette photo récente, mais nous n'avons pas le détail.

Pont de Labégude

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Labégude
Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Pont de Lagamas à Gignac - 1776

Commune de : Gignac

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 26.8m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 26.8m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Gignac : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Gignac - 1807](#), [Pont de Lagamas à Gignac - 1776](#), [Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899](#),

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899

Fleuve franchi : l'Herault, commune de : Gignac
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Gignac : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Gignac - 1807](#), [Pont de Lagamas à Gignac - 1776](#), [Pont suspendu de Lagamas à Gignac - 1899](#),

Pont de Lagnieu - 1835

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lagnieu

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 4/6/1834 - Ouverture au public : 1/9/1835 - Durée concession : 69 ans -

Subvention : 45000 Fr

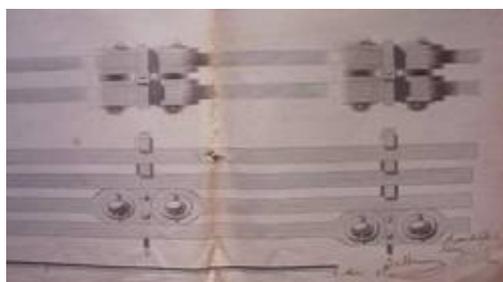
Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

Complétées par les informations publiées dans l'ordonnance royale du 4/6/1834.

Le premier projet non abouti : un pont suspendu à chaîne vers 1824-1827

Le projet de construction du pont de Lagnieu sur le Rhône, débute dès 1824, sur le principe d'un pont suspendu à chaîne mais qui semble se conclure négativement par une adjudication infructueuse en mai 1827, principalement par absence d'investisseur, malgré une subvention de 60 000Fr. Le pilote en était Mr Monavon, ingénieur des ponts et chaussées, qui avait alors estimé le coût du pont à environ 200.000 Fr.



Principe de la suspension à chaîne prévue pour le pont de Lagnieu en 1824

Le principe de la suspension à chaîne est détaillé dans le plan ci-contre.

Le deuxième projet : un pont suspendu en fil de fer en 1834-1835



Le pont suspendu de Lagnieu

Le projet de pont suspendu revoit le jour en 1834, par une adjudication en faveur de la [compagnie Jules Seguin](#), le 29/1/1834, qui reçoit l'aval des administrations . La subvention pour ce pont est de 60 000 Fr.

En effet, l'ordonnance royale publiée le 18/5/1834, autorise la construction d'un pont suspendu à Lagnieu, sur la Rhône, et confirme le bien-fondé de l'adjudication des travaux, passée le 9/1/1834 à M. Jules Seguin, en contre-partie d'une subvention de 45000 Fr et d'une durée de concession de 69 ans.

Une évolution significative du cahier des charges le 7/4/1835 retarde l'ouverture au public du pont : il est en effet demandé au constructeur de relever le tablier du pont en construction.

Finalement après les épreuves de résistance positives du 13/8/1835, le pont est ouvert au public le 1/9/1835.

Dans son exploitation, lors de l'analyse du rachat de la concession, il est noté que le génère un revenu brut de 9000 Fr, et un revenu net de 5500 Fr.

Pont de Lavoute-sur-loire - 1855

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Lavoute-s-loire
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE

Pont du Teil - 1839

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Le_Teil
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer
Ouvrage toujours en place (2004)

Nombre de travées : 4,
Décret, le : 25/2/1838 -
Version du texte : V2.1, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites de l'inventaire général des monuments historiques en 1977.
Le pont suspendu du Teil est situé sur le Rhône à hauteur de Montelimar. Il fut construit en 1839. En partie détruit par les inondations de 1840, il fut reconstruit, allongé et ouvert au public en 1843. L'entrée du pont est alors surmontée d'une statue de la Vierge, enlevée en 1908.



Le pont du Teil sur le Rhône



Le pont du Teil sur le Rhône



Le pont du Teil sur le Rhône

Le pont fut reconstruit en 1930-1931 par la compagnie de Fives-Lille. Détruit lors de la Deuxième Guerre mondiale, il fut de nouveau reconstruit

Pont du Sault - 1829

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Sault-Brenaz
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 103.5m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 34m
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Le Pont de Sault est situé sur le Rhône, entre les ponts de Briord en amont et de Lagnieu en aval, à proximité de Morestel. Il est situé sur la route royale N°93 qui relie Chalon sur Saône à Grenoble.

Le site du pont du Sault est historiquement un site de franchissement du Rhône. Les vestiges d'un pont romain, sous la forme des anciennes piles, étaient encore visibles lors de l'engagement des travaux en 1825.

Le 6 Messidor an 6 (24/6/1798), les archives nous apprennent que l'arche centrale du pont de l'époque tombe, le rendant indisponible. Un bac (appelé Bac de Brenaz) est alors mis en place (notons un décret d'affermage le 18 Novembre 1813).

Le projet de pont est finalement approuvé le 17/12/1820, et la dépense est alors estimée à 170 000 Fr. Les travaux commencent en 1825 et le pont est ouvert à la circulation en 1829.

Long de 103.5 m, et large de 7 mètres, son arche principale mesure 34 m. Contrairement à la majorité des ponts construits à cette époque, il s'agit d'un pont fixe, non suspendu.



Pont du Sault sur le Rhône
Plan

Pont suspendu à Saint Lattier (Les Fauries) - < 1857

Fleuve franchi : l'I sère, commune de : St-Lattier
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Informations extraites de "Bradshaw's illustrated travellers' handbook - 1857" p 41
Ce pont est mentionné dans ce livre daté de 1857.

Pont Des Georgets à Rognonas - 1835

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Rognonas

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1937

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Mignot frères](#) - .

Longueur totale : 410m, Nombre de travées : 3,

Décret, le : 23/12/1832 -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

D'après le site [Les Mees](#) et l'ouvrage "les Préalpes Françaises du Sud" - Mr Raoul BLANCHARD publié en 1945.

Nous avons encore une légère incertitude sur le fait que le pont de Rognonas et celui des Georgets ne font qu'un ! Le lieu-dit "Les Georgets" n'apparaît pas sur les cartes dont nous disposons, toutefois à proximité du pont de Rognonas, se trouve encore le chemin du mas de Georget.

Grâce à un internaute, nous disposons [du décret autorisant la construction du pont des Georgets](#).

Ce décret publié le 9 Juin 1830 nous indique qu'en fait l'adjudication a eu lieu le 16 Mars 1830 en faveur des frères Mignot, donc antérieurement au décret ! La concession alors accordée aux Mignot est de 99 ans. La réserve indiquée dans ce même décret sur l'emplacement effectif du pont explique vraisemblablement le délai observé entre la date du décret et la date de mise à disposition du pont.

Ce pont franchit la Durance au Sud d'Avignon, à proximité du confluent avec le Rhône.

Ce pont fut construit de 1833 à 1835. Comme beaucoup de pont sur la Durance, il fut emporté par la crue du 2 Novembre 1843, et rétabli peu après dans son état original.

Pont des Mées - 1842

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Les_Mees

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1955

Longueur totale : 165m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 83m

Décret, le : 25/2/1838 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : forte

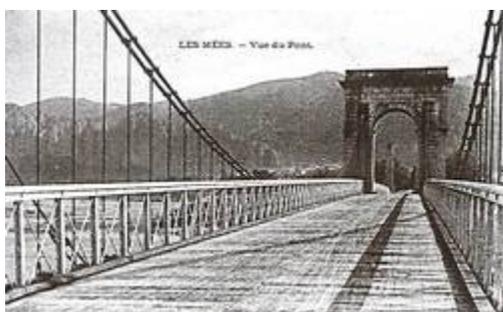
D'après le site [Les Mees](#), l'ouvrage "Les Ponts des Mees" de Michel Person aux Editions de Haute-Provence et l'ouvrage "les Préalpes Françaises du Sud" - Mr Raoul BLANCHARD publié en 1945.

Le détail complet de la construction des ponts des Mées est remarquablement présentée sur le site

<http://www.lesmees.org/livres/11993.htm>

Après la construction de deux ouvrages proches(les ponts de [Mirabeau](#) (1831) en aval et de [Chateau-Arnoux](#) (1837) en amont), débuta la construction d'un ouvrage délicat : le pont des Mées.

Hélas, terminé à la fin de 1842, il était renversé par la crue du 2 Novembre 1843 au jour fixé pour son inauguration solennelle;



Le deuxième pont des Mees (1)

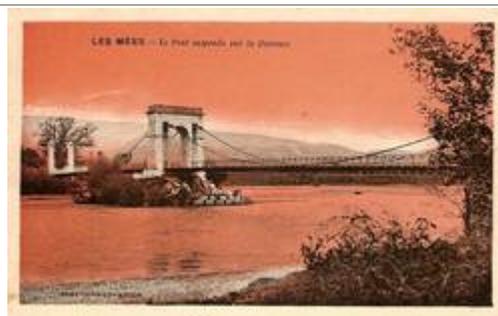
Le deuxième pont ne fut rebâti que de 1854 à 1857 et comporte une pile au milieu avec une longueur de 165 m.



Le deuxième pont des Mees (2)



Le deuxième pont des Mees (3)



Le deuxième pont des Mees (4)

Pont des Ollieres-sur-eyrieux - 1849

Fleuve franchi : l'Eyrieux, commune de : Les_Ollieres-s-eyrieux
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 22/9/1846 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret) voire jamais engagée. Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmier cette hypothèse.

Pont de Vans - 1832

Fleuve franchi : le Chassezac, commune de : Les_Vans
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 70m, Nombre de travées : 1,
Décret, le : 7/3/1831 - Ouverture au public : 13/5/1832 - Durée concession : 99 ans -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort
Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de
1880 : *Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des
chemins vicinaux.*

Pont de Livron - 1789

Fleuve franchi : la Drome, commune de : Livron

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Architecte(s) : [M. Bouchet](#) - ;

Longueur totale : 78.24m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 27.38m

Ouverture au public : 8/11/1789 - Coût de construction : 1005000 Fr -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p255.

Extrait de l'ouvrage ci-dessus : "Le pont de Livron (au service de la route royale N°7 au franchissement de la Drôme) est remarquable par la grandeur de ses arches , qui ne sont qu'au nombre de trois : celle du milieu a 27 mètres 38 centimètres d'ouverture, et celles des extrémités 25 mètres 43 centimètres. Il est remarquable encore par sa hauteur, sa décoration, la beauté des matériaux qui y ont été employés, les abords et les levées qui forment un vaste entonnoir au cours de la rivière. Commencé en 1766, il ne fut entièrement terminé qu'en 1789. Il a coûté 1005000 livres (1). C'est l'ouvrage de M. Bouchet, ingénieur d'un mérite distingué. On voit, par des chartes de 1512 et de 1513, dont je parlerai à l'article du bourg de Livron, qu'il avait existé, en amont du pont actuel, un ancien pont en pierre qu'on réédifia alors; et comme les ressources de la commune étaient insuffisantes pour faire face à une aussi grande dépense, on eut recours à l'efficacité des indulgences. Les évêques de Valence, de Viviers et de Maguelonne, et les archevêques d'Aix et de Narbonne, en promirent à tous ceux qui fourniraient des fonds ou des journées, et le pont se construisit; mais il paraît qu'il était peu solide, car, de mémoire d'homme, il n'y en avait plus le moindre vestige lorsque le pont actuel fut entrepris." Le coût de l'ouvrage se répartit comme suit :

- Première adjudication, du 10 novembre 1766 536,000 liv.
- Travaux en augmentation arrêtés le 25 juin 1781 404,000

- Seconde et dernière adjudication, du 10 janvier 1783 65,000

- TOTAL 1,005,000

La réception définitive a eu lieu le 8 novembre 1789.

C'est sur le pont de Livron, et après le retour de Napoléon de l'île d'Elbe, qu'eut lieu, le 2 avril 1815, un combat sanglant entre les troupes royales venant du midi, et les gardes nationales du département qui s'opposaient à leur passage.

Pont de Loyettes - 1839

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Loyettes

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Compagnie(s) : [Labriers, Gros-Claude et Cie](#) - .

Longueur totale : 143m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 69m

Décret, le : 19/6/1837 - Ouverture au public : 31/12/1839 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère. et complétée par le rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [*Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*](#)

L'ordonnance royale autorisant la construction du pont suspendu de Loyettes sur le Rhône entre les Départements de l'Ain et de l'Isère, en amont de Lyon, est datée du 19/6/1837.

Le cahier des charges précisant les contraintes de construction est finalisé le 15/7/1836 et sert de base à la consultation. L'adjudication sera prononcée en faveur de MM Labriers, Gros-Claude & Cie le 21/8/1837. Le coût estimé du pont est alors de 146 000 Fr. Aucune subvention n'est accordée par l'Etat mais la concession est concédée pour une durée de 99 ans.

Le pont est constitué de deux travées de longueur identique de 69.10 m pour une largeur de tablier de 4.4 m.

Vers 1882, le pont génère un revenu brut de 7000 à 7500 Fr, et un revenu net estimé à 5500 à 6000 Fr.

Le rachat de la concession donnera lieu de très nombreux échanges entre les concessionnaires et l'administration, relations compliquées notamment par le fait que la compagnie concessionnaire a changé de statut entre l'adjudication et la période de négociation pour le rachat (devenue Société anonyme par action le 16/8/1845), que les archives de la précédente société ont été perdues et pour finir que , durant cette période (1880-1884), le maire de Loyettes est aussi principal actionnaire de cette société! Les premières exigences de la compagnie pour le rachat sont jugées exorbitantes par l'administration, la recherche d'un compromis aboutira finalement le 23/7/1884, par l'acceptation de la somme de 50 000 Fr, payée pour 3/5 par le Département de l'Ain, et 2/5 par le Département de l'Isère.

Pont de Lunel - < 1622

Commune de : Lunel

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 79m, Nombre de travées : 5,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues de (1)"Statistique du Département de l'Hérault" - 1824 - Hippolyte Creuzé de Lesser.

Il est vraisemblable que la construction du pont de Lunel date du Moyen-Age. Selon (1), en 1824, ce pont sur le Vidourle, à Lunel, au service de la route N°105 de Lyon à Béziers par Lunel et Montpellier, est en pierre de taille, et estimé en bon état. Il y est noté qu'il fut élargi en 1698 et restauré en 1802.

Vieux pont d'Ainay (Lyon) - < XVIIIème siècle

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Ainay

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1796

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#),

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Placé un peu en aval du pont Tilsit (aujourd'hui pont Bonaparte), il dessert la partie méridionale des deux côtés de la ville.

Sa construction, sous la direction de M.Latombe, ingénieur, débute en 1814 et se termine en 1818 ; ses piles sont en pierre, et ses arches, au nombre de 5, sont en bois.

Pont d'Ainay (Lyon) - 1818

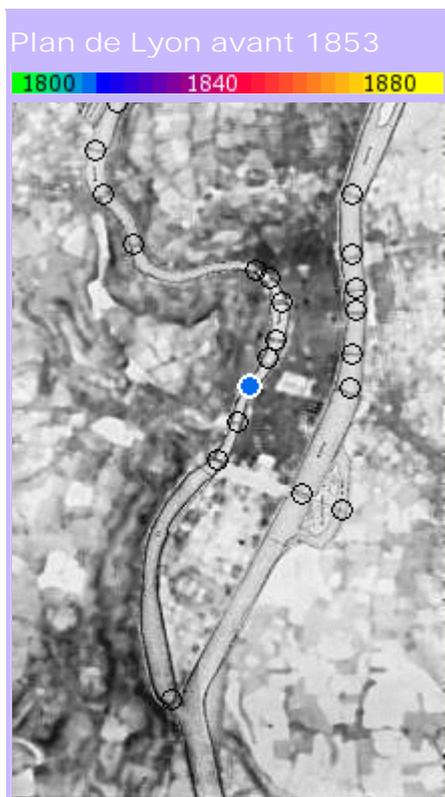
Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Ainay

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1897

Longueur totale : 114.5m, Nombre de travées : 5,

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#),

Informations issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A. Giraud de Saint Fargeau - 1844

Placé un peu en aval du pont Tilsit (aujourd'hui pont Bonaparte), il dessert la partie méridionale des deux côtés de la ville.

Ce pont de bois semble avoir été emporté par les eaux en 1793.

Pont Bonaparte (Lyon) - 1807

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Bonaparte

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1858

Architecte(s) : [M. Carron](#) - ;

Longueur totale : 120.19m, Nombre de travées : 5, Plus grande portée : 20.79m

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

complété par "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p104.

Ce pont a d'abord été nommé pont Tilsit (voir ci-dessous), mais nombre de lyonnais l'appelaient Pont St-Jean ou Pont de l'archevêché, compte-tenu de sa proximité avec la cathédrale du même nom.

Le passage extrait de ce livre de 1837 illustre bien ce pont, aujourd'hui disparu.

Tous les autres ponts sur la Saône sont de construction moderne et le plus ancien est celui-ci, il date de 1808. Ce pont, solide et en belles pierres de taille a été construit sous la direction de M. Carron ingénieur. Il peut être regardé comme le plus beau, le plus régulier et le plus commode de la ville; de larges trottoirs en rendent le passage extrêmement facile et agréable pour les piétons ; sa largeur destinée aux voitures est en rapport avec les besoins, quoique la continuation de la grande route de Provence qui traverse la ville s'opère sur ce pont, ce qui , avant qu'il ne fut construit, avait lieu par le pont de Pierre ; il a 5 arches. Il est nommé Tilsit en mémoire du traité de paix conclu à cette époque dans la ville de ce nom (Prusse) entre l'empereur Napoléon, ceux d'Autriche, de Russie, et le roi de Prusse. Sa proximité avec la cathédrale et le palais archiépiscopal ont donné lieu à ses des autres dénominations.

Pont Lafayette (Lyon) - 1829

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont Lafayette

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1887

Longueur totale : 209m,

Version du texte : V1.3, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations issues de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Ce pont est ainsi nommé Pont Lafayette depuis le passage de ce général en 1829; avant on l'appelait pont Charles X, parce qu'il a été construit sous le règne de ce prince en 1828; il est composé de 9 arches en bois, les piles sont en pierre.

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.

Pont Morand (Lyon) - 1774

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont Morand

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1890

Architecte(s) : [Jean-Antoine Morand](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Morand \(des Ponts du Rhône\)](#) - .

Longueur totale : 315m,

Décret, le : 4/1/1771 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe](#) - 1827, [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin](#) - 1745, [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Informations issues de "*Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*" par JM. Vignon – Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Dunod Editeur – Paris - 1862.

XVIII p61.

Complétées par *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Selon les ouvrages ci-dessus, le pont Morand est à son origine un pont en bois établi sur le Rhône. Le décret autorisant sa construction moyennant une concession sur le péage de 99 ans, fut publié le 4/1/1771. La

légèreté de sa charpente surprend. En effet chaque pile n'est constituée d'une seule traversée de poteaux et n'en supporte pas moins des chargements très lourds. Il résista au choc des glaces du Rhône qui était gelé, en 1789. Le 22/10/1825, des poutres et des troncs, ainsi que quelques radeaux initialement amarrés en amont sur la Rive gauche du fleuve, à hauteur de la Tête d'Or charriés par la crue inclinèrent le pont et emportèrent 4 arches, qui furent reconstruites. Il est alors composé de 17 arches.

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.

Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi(Lyon) - 1849

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Kitchener-Marchand

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1944

Architecte(s) : [Marc Sequin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Compagnie des ponts Napoléon](#) - .

Longueur totale : 160m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 128m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#), livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Synthèse complétée à partir d'information issue du site [Le Pont Kitchener Marchand](#)

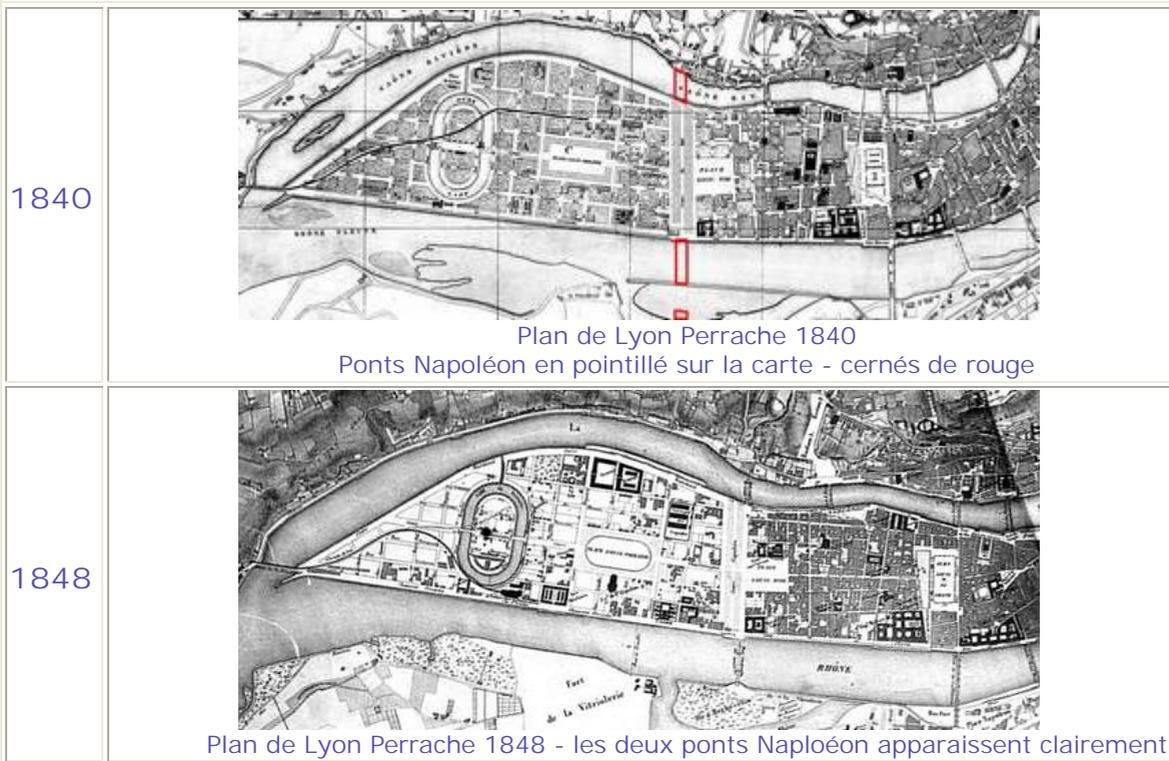
Actuellement dénommés respectivement Pont Kitchener-Marchand (sur la Saône) et Pont Galliéni (sur le Rhône), en fait ces deux ponts faisaient partie d'un même projet de création d'un axe ouest-est à Lyon. Ils prirent d'abord le nom de Ponts Napoléon, puis en 1870, Ponts du Midi, pour prendre en 1918 les noms que

nous leur connaissons aujourd'hui.

Ce projet confirmé par une ordonnance du roi Louis-Philippe, comprenait en fait trois ponts (dont deux sur le Rhône). Il fut adjugé aux frères Seguin le 21 Avril 1845.

Ce projet est déjà esquissé dès 1830, et apparaît en pointillé sur la carte de 1840 ci-dessous.

Ils sont terminés en 1847 et ouverts au public en 1849 (le 10 Mars 1849 pour le pont de Saône).



Le pont Napoléon sur la Saône

Pour ce premier pont, une initiative antérieure conduite par Monsieur Boisson de Chazournes avait en fait abouti vers 1828 à la construction d'un pont en bois pour approvisionner le [remblaiement de la presqu'île](#) (piloté par les sieurs Seguin !). En 1834, il est incendié lors des émeutes, puis reconstruit aussitôt. En 1840, il est emporté par la crue.



Pont Napoleon ou Pont du Midi à Lyon sur la Saône en 1907

Le pont Napoléon sur la Saône comporte une grande travée centrale de 128m de portée (longueur considérable), accrochée à deux piles. La largeur du pont est de 7 mètres, soit une chaussée de 4,80 m et deux trottoirs de 1,10 m.

Le 08.05.1865 la ville rachète les droits et fait ainsi disparaître le péage, et l'entreprise Grillet adjudicataire assure son entretien. Une rénovation importante lui est apportée en 1888.



Pont Napoléon à Lyon sur la
Saône
détruit le 1 Septembre 1944

Le 1^{er} Septembre 1944, son tablier est complètement détruit.
Image provenant des archives départementales du Rhône.

Après cette destruction, le pont Kitchener est remplacé par un pont béquille en béton.

Les ponts Napoléon sur le Rhône

La nécessité de deux ponts est due comme le montre les plans à la présence de la lône de Bechevelin, un bras de Rhône que l'armée veut conserver pour faire manoeuvrer les pontonniers du Génie, et qui ne sera comblé qu'en 1871.

Le pont (principal) Napoléon sur le Rhône comporte deux piles constituant une travée centrale de 60 m, et deux travées latérales de respectivement 39 et 67 mètres. La largeur du pont est de 7,4 mètres, soit une chaussée de 5,40 m et deux trottoirs de 1 m.

Suite au décret du 6 Octobre 1860 qui autorise la ville à racheter la concession, celle-ci procède ainsi le 15.08.1865 et fait ainsi disparaître le péage, avant donc la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage.

Pont Napoleon-Rhône (1) (Lyon) - 1847

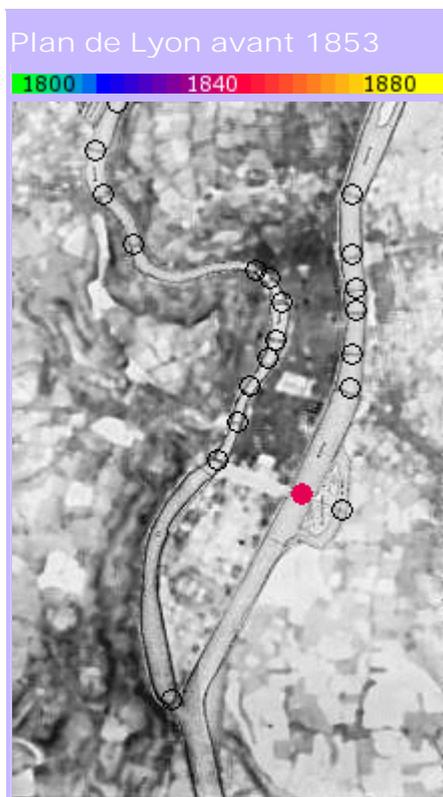
Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont Galliéni

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1887

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Compagnie des ponts Napoléon](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#), livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Synthèse complétée à partir d'information issue du site [Le Pont Kitchener Marchand](#)

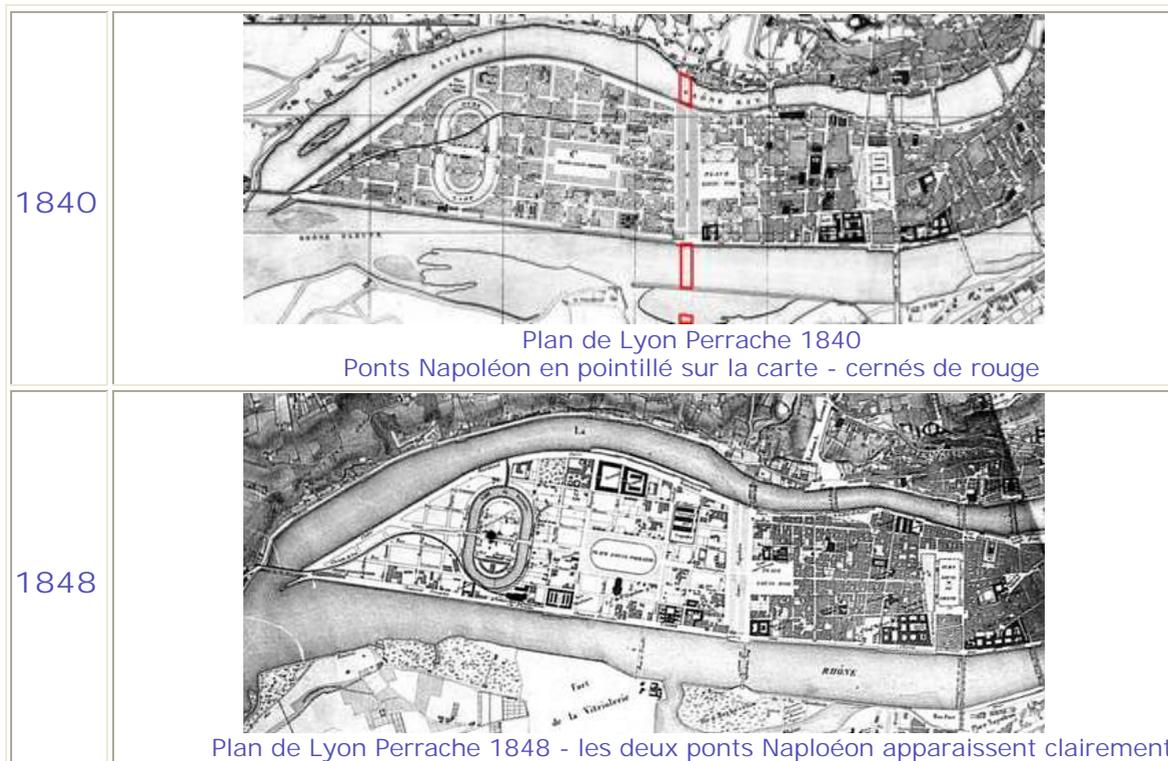
Actuellement dénommés respectivement Pont Kitchener-Marchand (sur la Saône) et Pont Galliéni (sur le Rhône), en fait ces deux ponts faisaient partie d'un même projet de création d'un axe ouest-est à Lyon. Ils prirent d'abord le nom de Ponts Napoléon, puis en 1870, Ponts du Midi, pour prendre en 1918 les noms que nous leur connaissons aujourd'hui.

Ce projet confirmé par une ordonnance du roi Louis-Philippe, comprenait en fait trois ponts (dont deux sur

le Rhône). Il fut adjugé aux frères Seguin le 21 Avril 1845.

Ce projet est déjà esquissé dès 1830, et apparaît en pointillé sur la carte de 1840 ci-dessous.

Ils sont terminés en 1847 et ouverts au public en 1849 (le 10 Mars 1849 pour le pont de Saône).



Le pont Napoléon sur la Saône

Pour ce premier pont, une initiative antérieure conduite par Monsieur Boisson de Chazournes avait en fait abouti vers 1828 à la construction d'un pont en bois pour approvisionner le [remblaiement de la presqu'île](#) (pilote par les sieurs Seguin !). En 1834, il est incendié lors des émeutes, puis reconstruit aussitôt. En 1840, il est emporté par la crue.



Pont Napoleon ou Pont du Midi à Lyon sur la Saône en 1907

Le pont Napoléon sur la Saône comporte une grande travée centrale de 128m de portée (longueur considérable), accrochée à deux piles. La largeur du pont est de 7 mètres, soit une chaussée de 4,80 m et deux trottoirs de 1,10 m.

Le 08.05.1865 la ville rachète les droits et fait ainsi disparaître le péage, et l'entreprise Grillet adjudicataire assure son entretien. Une rénovation importante lui est apportée en 1888.



Pont Napoléon à Lyon sur la
Saône
détruit le 1 Septembre 1944

Le 1^{er} Septembre 1944, son tablier est complètement détruit.
Image provenant des archives départementales du Rhône.

Après cette destruction, le pont Kitchener est remplacé par un pont béquille en béton.

Les ponts Napoléon sur le Rhône

La nécessité de deux ponts est due comme le montre les plans à la présence de la lône de Bechevelin, un bras de Rhône que l'armée veut conserver pour faire manoeuvrer les pontonniers du Génie, et qui ne sera comblé qu'en 1871.

Le pont (principal) Napoléon sur le Rhône comporte deux piles constituant une travée centrale de 60 m, et deux travées latérales de respectivement 39 et 67 mètres. La largeur du pont est de 7,4 mètres, soit une chaussée de 5,40 m et deux trottoirs de 1 m.

Suite au décret du 6 Octobre 1860 qui autorise la ville à racheter la concession, celle-ci procède ainsi le 15.08.1865 et fait ainsi disparaître le péage, avant donc la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage.

Pont Napoleon-Rhône (2) (Lyon) - 1847

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont Napoléon - sur le Rhône

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1887

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Compagnie des ponts Napoléon](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#), livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Synthèse complétée à partir d'information issue du site [Le Pont Kitchener Marchand](#)

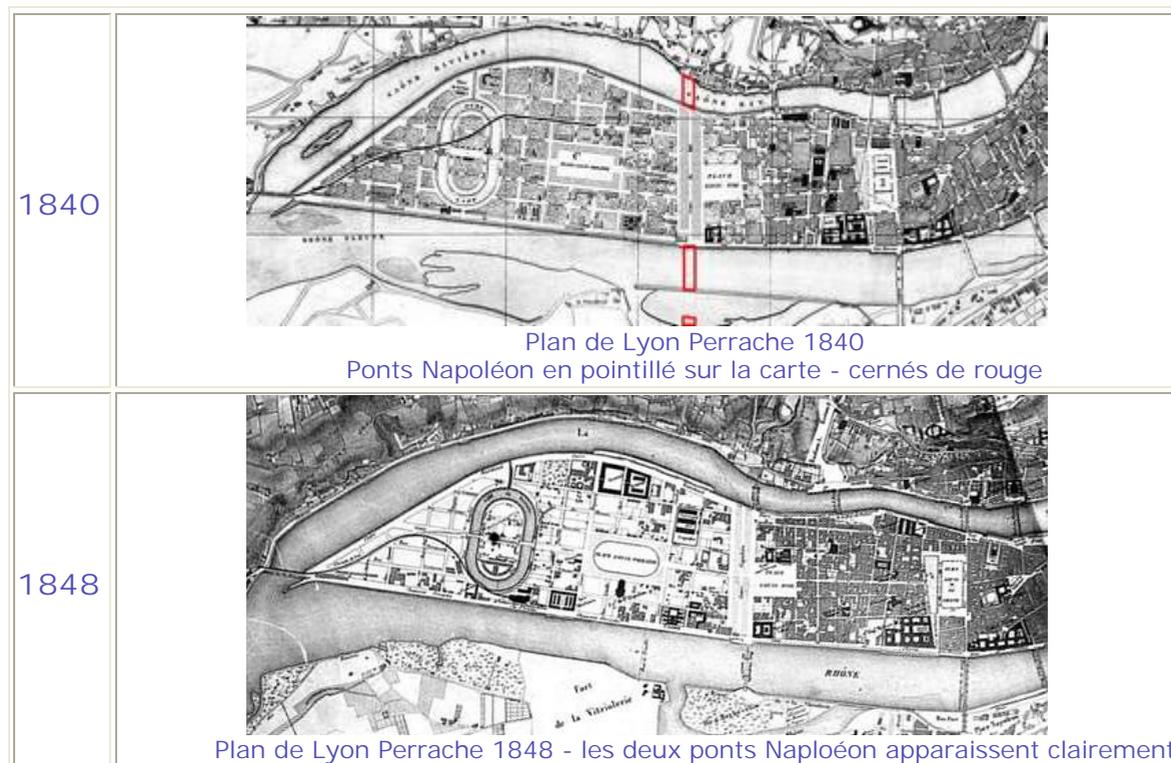
Actuellement dénommés respectivement Pont Kitchener-Marchand (sur la Saône) et Pont Galliéni (sur le Rhône), en fait ces deux ponts faisaient partie d'un même projet de création d'un axe ouest-est à Lyon. Ils prirent d'abord le nom de Ponts Napoléon, puis en 1870, Ponts du Midi, pour prendre en 1918 les noms que nous leur connaissons aujourd'hui.

Ce projet confirmé par une ordonnance du roi Louis-Philippe, comprenait en fait trois ponts (dont deux sur

le Rhône). Il fut adjugé aux frères Seguin le 21 Avril 1845.

Ce projet est déjà esquissé dès 1830, et apparaît en pointillé sur la carte de 1840 ci-dessous.

Ils sont terminés en 1847 et ouverts au public en 1849 (le 10 Mars 1849 pour le pont de Saône).



Le pont Napoléon sur la Saône

Pour ce premier pont, une initiative antérieure conduite par Monsieur Boisson de Chazournes avait en fait abouti vers 1828 à la construction d'un pont en bois pour approvisionner le [remblaiement de la presqu'île](#) (pilote par les sieurs Seguin !). En 1834, il est incendié lors des émeutes, puis reconstruit aussitôt. En 1840, il est emporté par la crue.



Pont Napoleon ou Pont du Midi à Lyon sur la Saône en 1907

Le pont Napoléon sur la Saône comporte une grande travée centrale de 128m de portée (longueur considérable), accrochée à deux piles. La largeur du pont est de 7 mètres, soit une chaussée de 4,80 m et deux trottoirs de 1,10 m.

Le 08.05.1865 la ville rachète les droits et fait ainsi disparaître le péage, et l'entreprise Grillet adjudicataire assure son entretien. Une rénovation importante lui est apportée en 1888.



Pont Napoléon à Lyon sur la
Saône
détruit le 1 Septembre 1944

Le 1^{er} Septembre 1944, son tablier est complètement détruit.
Image provenant des archives départementales du Rhône.

Après cette destruction, le pont Kitchener est remplacé par un pont béquille en béton.

Les ponts Napoléon sur le Rhône

La nécessité de deux ponts est due comme le montre les plans à la présence de la lône de Bechevelin, un bras de Rhône que l'armée veut conserver pour faire manoeuvrer les pontonniers du Génie, et qui ne sera comblé qu'en 1871.

Le pont (principal) Napoléon sur le Rhône comporte deux piles constituant une travée centrale de 60 m, et deux travées latérales de respectivement 39 et 67 mètres. La largeur du pont est de 7,4 mètres, soit une chaussée de 5,40 m et deux trottoirs de 1 m.

Suite au décret du 6 Octobre 1860 qui autorise la ville à racheter la concession, celle-ci procède ainsi le 15.08.1865 et fait ainsi disparaître le péage, avant donc la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage.

Pont de l'île Barbe - 1827

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Ile Barbe

Type d'ouvrage : Pont suspendu à chaîne

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [M. Favier](#) - ;

Longueur totale : 100m,

Décret, le : 24/1/1827 - Ouverture au public : 16/3/1827 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.



Le pont de l'île Barbe croquis de 1833



Le pont de l'île Barbe



Le pont de l'île Barbe
Les chaînes ont disparu
au profit de câbles en fil
de fer

Ce pont situé en Nord de Lyon, sur la Saône, est le plus ancien des ponts de Lyon. Il semble que dès 1824, Marc Seguin proposa un projet de pont (selon [Michel Comte](#)).

Il a été mis en place en 1827 par l'ingénieur Favier, soit deux ans seulement après le premier pont établi par [Marc Seguin](#) à [Tournon](#). L'initiative de sa construction revient à une compagnie privée constituée de 34 membres dont le maire de Lyon de l'époque, le percepteur de la commune, ainsi que des financiers lyonnais tels que Casati, Rambaud, ancien maire de Lyon, et un genevois François Mathieu.

La concession fut accordée le 16 mars 1827, pour une durée de 98 ans, mais finalement rachetée en 1885 comme le demandait la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage.

C'est un pont à pile centrale assise sur le roc de l'île Barbe. Les culées de part et d'autre du fleuve sont également assises au rocher. Il en résulte une construction particulièrement solide qui résista aux crues séculaires de 1840 et 1856.

Le tablier fut dans un premier temps supporté par des chaînes en fer, puis cette suspension fut substituée par des câbles "en fil de fer" selon la technologie récente de [Marc Seguin](#).

Quelques photos actuelles du pont et de son environnement



Lyon - Le pont de l'île Barbe vu du quai côté Caluire



Lyon - Le pont de l'île Barbe vu du quai côté Caluire



Lyon - Le pont de l'île Barbe vu du quai côté Caluire

Warning: Missing argument 6 for txt_aff_image(), called in D:\Tt_le_monde\art-et-histoire\seguin\ponts\barbed.php on line 49 and defined in D:\Tt_le_monde\art-et-histoire\aff_ouv.php on line 144



Lyon - L'église Notre-Dame sur l'île Barbe



Le quai de Saône en aval de l'île Barbe



Lyon - Le quai Georges Clemenceau, en vis à vis de l'île Barbe



Lyon - Le pont de l'île Barbe



Lyon - Le pont de l'île Barbe

Pont du Change (Lyon) - 1070

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont du Change

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1842

Longueur totale : 193m, Nombre de travées : 8,

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#),

Informations issues de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Complétées par l'excellent livre [Ponts et Quais de Lyon](#) de Jean Pelletier, que je vous recommande.

Situé en face de l'église Saint Nizier, le pont du Change est un peu le pont oublié de Lyon. Il joua effectivement un rôle important dans l'histoire de Lyon, permettant des échanges faciles entre les deux rives de la Saône, entre la Croix-Rousse et Fourvière dès le XI^{ème} siècle.

Sa construction en pierres date de vers l'an 1070 ; elle est due à Humbert, archevêque de Lyon ; son achèvement est aussi l'ouvrage de plusieurs siècles ; la difficulté, la rareté du numéraire et le peu de communications commerciales en ces temps d'ignorance et de despotisme, étaient les causes principales de cette lenteur dans ces sortes de monuments et de leurs masses informes ; les matériaux qu'on y a fait servir sont en grande partie les restes des débris du temple d'Antonin et du fameux Forum de Fourvière



Le pont du Change
vers 1820 - Eau forte - J. Drevet

Détruit pourtant en 1842, il fut remplacé en 1847 par un pont plus haut, compatible avec la navigation d'alors sur la Saône.

Un pont pittoresque étonnamment solide

Durant ses 772 ans de vie, ce pont subit sans faillir toutes les crues de la Saône. Il était en effet solidement ancré sur une base rocheuse, lui assurant cette étonnante résistance. Il prit son nom de pont du Change au XV^{ème} siècle.

Ce pont a 8 arches visibles, mais une seule vers la rive gauche est propice à la navigation, c'est celle qu'on nommait *Arche merveilleuse* ou *des merveilles* ; Cette dénomination est en relation avec la *fête des merveilles*.

Pittoresque, il portait des maisons hautes de 3 à 4 étages près des rives, comme le montre la gravure de J. Drevet. Ces maisons abritaient des orfèvres.

Il supportait aussi une chapelle en son milieu, qui a été remplacée au début du XIX^{ème} par une petite construction architecturale qui sert à y placer quelques pompiers pour les incendies.

(Deuxième) Pont du Change (Lyon) - 1847

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont du Change

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1974

Longueur totale : 132m, Nombre de travées : 6,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#),

Informations issues de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron*

Complétées par l'excellent livre [Ponts et Quais de Lyon](#) de Jean Pelletier, que je vous recommande.

et par les informations publiées par le décret du 18 Janvier 1844.

Ce pont remplace le précédent et fameux pont du Change, détruit en 1842. Construit en lieu et place, son architecture est plus haute, compatible avec la navigation d'alors sur la Saône. Il est mis en service en 1847 et assure la liaison de la route royale N°6. Devenu lui-même gênant, les services de la navigation obtinrent sa destruction en 1974.

Le décret du 18 Janvier 1844 lui confère le nom de Pont de Nemours. Mais en 1848, il reprend son nom de Pont du Change.

Passerelle du Collège (Rhône-Lyon) - 1845

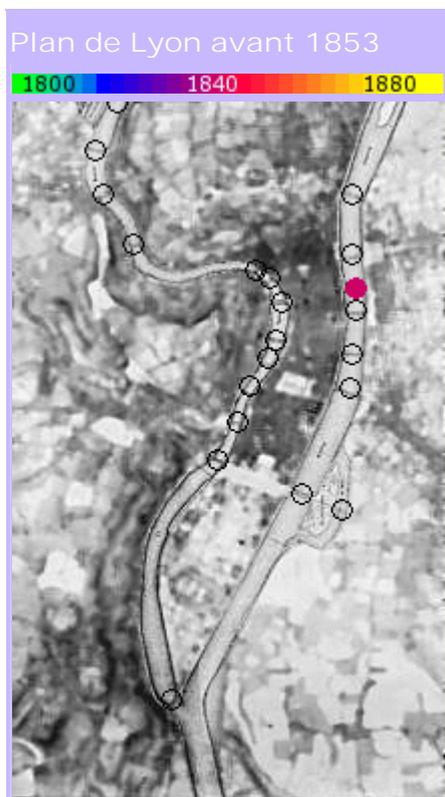
Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Passerelle du Collège

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Compagnie(s) : [Cie Morand \(des Ponts du Rhône\)](#) - .

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

L'histoire de la passerelle

La passerelle fut construite sur le Rhône, en réponse au besoin des habitants de Lyon - Rive gauche (Les Brotteaux) qui ne disposaient pas de lycée public, pour leur permettre de rejoindre le lycée Ampère (appelé Grand Collège) sur la rive droite.



La passerelle du Collège au début du XXème siècle

Elle fut construite par la [Compagnie des ponts du Rhône](#) à partir de 1842, et achevée le 7 Septembre 1845.

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.



La passerelle du Collège vers 1940

La passerelle dans son état actuel



La passerelle du Collège - Rhône - Lyon



La passerelle du

Pont La Feuillée (Lyon) - 1831

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont La Feuillée

Type d'ouvrage : Pont suspendu à chaîne

Destruction de l'ouvrage : 1840

Compagnie(s) : [Compagnie Girardon](#) - .

Longueur totale : 97m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 67m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#) de Jean Pelletier

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.



Le pont La Feuillée
François Jolimont - Gabriel-Théodore de Basset 1787-18..



Le Pont La Feuillée - Lyon - Frères Séeberger
c Caisse nationale des Monuments historiques - fotogr.

La construction du pont suspendu est confirmée par [Decret royal du 25 Avril 1827](#). Pour accéder à la copie de ce décret, cliquez sur [ce lien](#). Vous y trouverez nombre de détails sur les conditions d'investissement et d'exploitation du pont.

La décision de construction du pont était notamment conditionnée par la construction en amont de la [passerelle Saint Vincent](#) dans les 10 ans qui suivraient. Les investisseurs du pont Saint Vincent de cette époque, du nouveau pont La Feuillée et du futur pont Saint Vincent ne faisaient qu'un, des investisseurs privés que nous nommerons "Compagnie Girardon" du nom de la veuve Girardon qui les représentaient.

Le pont suspendu de La Feuillée sur la Saône à Lyon, est ouvert au public le 28 Septembre 1831. Ce pont est situé en plein coeur de Lyon. Il relie le vieux Lyon - port de la Feuillée, quartier de Saint-Paul -, à la presqu'île - Quartier de la place des Terreaux.

Il permet de franchir la Saône à un endroit où celle-ci est la plus étroite.

De ce fait, il est constitué principalement d'une travée centrale de 67m environ qui repose sur deux piles situées très près des berges. Conformément au décret, le tablier a 7 mètres de large. Sa suspension est de type "chaîne" à l'instar du pont de l'Île Barbe.

Cependant, il ne résiste pas à la crue de 1840, notamment du fait d'un tablier trop bas. Le pont est alors rouvert après réparation le 21 Novembre 1841.

En 1936, une péniche heurta une pile et provoqua son écroulement, entraînant à la noyade un certain nombre de passants. Remplacé par un pont acier à arcs multiples, il fut à nouveau détruit en septembre 1944 et remplacé par un curieux pont à doubles cantilevers encastrés dans les culées de rive. Monsieur Mogaray, ingénieur des Ponts et Chaussées, en est l'auteur qui fut chargé de la reconstruction des ponts de Lyon.



Le Pont La Feuillée - Lyon - Frères Séeberger
c Caisse nationale des Monuments historiques - fotogr.



Le Pont La Feuillée - Lyon

La crue de 1856

Avant la crue

Pendant la crue



Les quais de Saône - vers 1850 - Pont du
Change et Pont la Feuillée au fond
Album photographique de Louis Froissart
Archives de Lyon - support verre



Les quais de Saône - 1856 - Pont du
Change et Pont la Feuillée au fond
Album photographique de Louis Froissart
Archives de Lyon - support verre

D'autres photos de la crue de 1856 sont disponibles sur la page concernant [la passerelle du Palais de Justice](#)
En 1936, une péniche heurta une pile et provoqua son écroulement, entraînant à la noyade un certain nombre de passants.

Remplacé par un pont acier à arcs multiples, il fut à nouveau détruit en septembre 1944 et remplacé par un curieux pont à doubles cantilevers encastrés dans les culées de rive. Monsieur Mogaray, ingénieur des Ponts et Chaussées, en est l'auteur qui fut chargé de la reconstruction des ponts de Lyon.

Pont La Feuillée (Lyon) - 1842

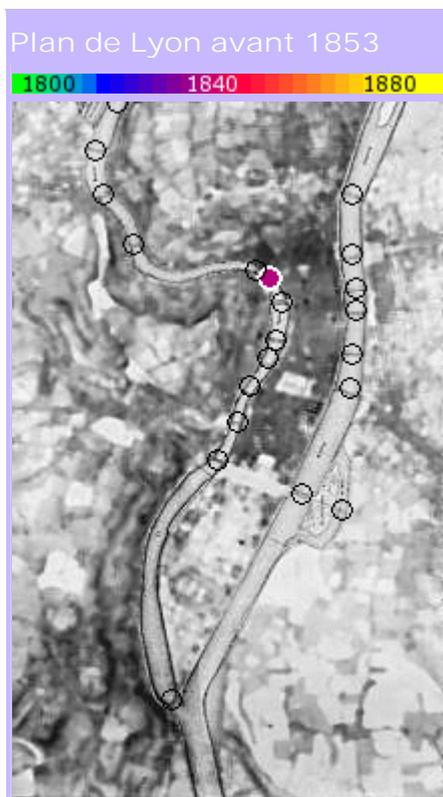
Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont La Feuillée

Type d'ouvrage : Pont suspendu à chaîne

Compagnie(s) : [Compagnie Girardon](#) - .

Longueur totale : 97m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 67m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#) de Jean Pelletier

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.



Le pont La Feuillée
François Jolimont - Gabriel-Théodore de Basset 1787-18..



Le Pont La Feuillée - Lyon - Frères Séeberger
c Caisse nationale des Monuments historiques - fotogr.

La construction du pont suspendu est confirmée par [Decret royal du 25 Avril 1827](#). Pour accéder à la copie de ce décret, cliquez sur [ce lien](#). Vous y trouverez nombre de détails sur les conditions d'investissement et d'exploitation du pont.

La décision de construction du pont était notamment conditionnée par la construction en amont de la [passerelle Saint Vincent](#) dans les 10 ans qui suivraient. Les investisseurs du pont Saint Vincent de cette époque, du nouveau pont La Feuillée et du futur pont Saint Vincent ne faisaient qu'un, des investisseurs privés que nous nommerons "Compagnie Girardon" du nom de la veuve Girardon qui les représentaient.

Le pont suspendu de La Feuillée sur la Saône à Lyon, est ouvert au public le 28 Septembre 1831. Ce pont est situé en plein coeur de Lyon. Il relie le vieux Lyon - port de la Feuillée, quartier de Saint-Paul -, à la presqu'île - Quartier de la place des Terreaux.

Il permet de franchir la Saône à un endroit où celle-ci est la plus étroite.

De ce fait , il est constitué principalement d'une travée centrale de 67m environ qui repose sur deux piles situées très près des berges. Conformément au décret, le tablier a 7 mètres de large. Sa suspension est de type "chaîne" à l'instar du pont de l'Île Barbe.

Cependant, il ne résiste pas à la crue de 1840, notamment du fait d'un tablier trop bas. Le pont est alors rouvert après réparation le 21 Novembre 1841.

En 1936, une péniche heurta une pile et provoqua son écroulement, entraînant à la noyade un certain nombre de passants. Remplacé par un pont acier à arcs multiples, il fut à nouveau détruit en septembre 1944 et remplacé par un curieux pont à doubles cantilevers encastrés dans les culées de rive. Monsieur Mogaray, ingénieur des Ponts et Chaussées, en est l'auteur qui fut chargé de la reconstruction des ponts de Lyon.



Le Pont La Feuillée - Lyon - Frères Séeberger
c Caisse nationale des Monuments historiques - fotogr.



Le Pont La Feuillée - Lyon

La crue de 1856

Avant la crue

Pendant la crue



Les quais de Saône - vers 1850 - Pont du
Change et Pont la Feuillée au fond
Album photographique de Louis Froissart
Archives de Lyon - support verre



Les quais de Saône - 1856 - Pont du
Change et Pont la Feuillée au fond
Album photographique de Louis Froissart
Archives de Lyon - support verre

D'autres photos de la crue de 1856 sont disponibles sur la page concernant [la passerelle du Palais de Justice](#)
En 1936, une péniche heurta une pile et provoqua son écroulement, entraînant à la noyade un certain nombre de passants.

Remplacé par un pont acier à arcs multiples, il fut à nouveau détruit en septembre 1944 et remplacé par un curieux pont à doubles cantilevers encastrés dans les culées de rive. Monsieur Mogaray, ingénieur des Ponts et Chaussées, en est l'auteur qui fut chargé de la reconstruction des ponts de Lyon.

Pont de la Guillotière (Lyon) - XIIème siècle

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont de la Guillotière

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1952

Longueur totale : 351m,

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

D'après les informations extraites de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours - C. Beaulieu - 1837 - Édition Auguste Baron*.

Complétées par celles extraites de *La Région de Lyon et de Saint-Étienne, sa Géographie, Son Histoire*

par M. Chaulanges et J. Page - Charles-Lavauzelle & Cie Editeurs - 1948

et puis complétées aussi par l'excellent livre [Ponts et Quais de Lyon](#) de Jean Pelletier, que je vous recommande.

L'histoire du pont de la Guillotière

Cette histoire proprement captivante permet de correctement apprécier la difficulté de construire un pont solide sur le Rhône et en conséquence l'acharnement qu'y ont mis les hommes pour en disposer. On comprendra alors mieux l'apport de la technologie des ponts suspendus apportée par Marc Seguin.



Le pont de la Guillotière à Lyon
vers 1820 - Eau forte - J. Drevet

Si précaire que fût le passage, il reliait le Dauphiné à la France; il permettait l'accès à la grande route vers l'Italie. La prospérité de Lyon en dépendait.

Le pont en bois

Avant l'époque de Philippe Auguste, on n'avait essayé de lancer sur le Rhône autre chose qu'un pont de bateaux ou de chevalets, parfois seulement un bac à traille, plus tard un pont de bois - qui s'écroula en 1190 sous le poids des croisés de Philippe Auguste et de Richard Coeur de Lion (alliés lors de la 3ème croisade).

Projet d'un pont de pierre

La ville en décida la construction au début du XIIème siècle, un peu en aval du pont de bois. Entreprise bien osée, avec les faibles moyens que l'on disposait alors. Le fleuve était au moins deux fois plus large qu'aujourd'hui; sur la rive gauche, il atteignait la naissance de l'actuelle rue de la Guillotière : ses eaux très rapides se divisaient en plusieurs bras séparés par des bancs de sable et de graviers mobiles, peu stables, sur lesquels des fondations de maçonnerie ne pouvaient tenir; des courants affouillaient les berges. Aussi fallut-il plus de 400 ans pour réaliser le projet.

Premiers essais : 150 années d'effort presque inutiles

Il fallait beaucoup d'argent pour un tel travail. L'Etat ni les villes n'avaient encore guère de ressources. On ne pouvait compter que sur les dons et les quêtes. On fit connaître le projet : beaucoup de personnes donnèrent une partie de leur fortune : jusque dans la Loire, on vit des gens prévoir dans leur testaments une somme pour la construction du pont de Lyon, alors sous la direction des Frères [pontifes](#), puis après leur abandon par les moines de l'abbaye de Hautecombe. Le roi d'Angleterre, Richard Coeur de Lion, autorisa des moines à quêter dans ses états d'Anjou, de Normandie et d'Aquitaine : le pape encouragea les donateurs en leur accordant des faveurs spirituelles.

Il fallut consolider le fond du lit et les berges du fleuve. On y enfonça des pilotis; on y immergea des blocs de pierre taillée qu'on alla chercher dans les ruines romaines du plateau de Fourvière !

On en retrouvera un grand nombre plus tard en construisant le quai Claude Bernard.

Les résultats furent décourageants. On engloutit des forêts entières appartenant à l'Abbaye de Chassagne en Bresse (chargée de l'administration des travaux). Et, en 1334, les deux premières arches du côté de la Ville n'étaient pas achevées. A chaque crue, les eaux emportaient la maçonnerie. Que d'argent *jeté au Rhône* disait-on. Les donateurs se décourageaient. Les consuls de la Ville prirent en main l'entreprise. Mais en 1350, la partie en bois elle-même (la presque totalité) est si peu sûre, qu'on préfère traverser le fleuve en bateau. En 1390-1393, le passage devient permanent, la partie en bois reposant sur des piles maçonnées, mais toujours aussi malmené par les crues violentes qui se succèdent.

Nouveaux efforts

On se procure de l'argent. Charles V doubla le tarif du péage (droit de passage sur le pont) : 1 denier par piéton, 4 deniers par cavalier. Le pape Clément VII, alors à Avignon, accorda des indulgences à tous ceux qui contribueraient à l'oeuvre du pont du Rhône; les dons affluèrent.

En 1407, résultat magnifique : la moitié du pont en pierre est debout. Mais on avait compté sans les caprices du Rhône. Cette même année 1407, de terribles inondations sévirent, trois cent maisons furent emportées. Le

pont résista, mais non sans dommages; il fallut des années de réparation.

Sept ans plus tard, nouvelle crue qui emporta plusieurs arches, dont deux toutes neuves. En 1420, encore un désastre partiel. Les eaux creusaient les sables meubles sous les piles; il fallut immerger des tonnes et des tonnes de matériaux lourds pour asseoir la maçonnerie.

La confiance ne faiblit pas cependant. Le consulat de Lyon ayant sollicité de la main-d'oeuvre volontaire, le Pape ayant accordé à tout travailleur (ou à toute personne payant un ouvrier) une indulgence plénière de dix jours, on vit affluer une foule enthousiaste. Il y avait des prêtres, des maîtres d'école, des femmes, une nourrice même. Certains accouraient de loin, de Bourg, de Vienne, de Romans. Mais le fleuve ne se montrait pas plus docile. plusieurs fois les Lyonnais consternés trouvèrent un matin une pile ou une arche effondrée dans les flots boueux du Rhône. En 1476, le roi Louis XI, venant du Dauphiné, dut coucher à la Guillotière par suite de la rupture d'une arche !

L'achèvement

En 1509, lorsque Louis XII, rentrant d'Italie après la Victoire d'Agnadel, arriva à Lyon en grand équipage, une partie du pont était encore en bois. Il restait neuf piles et neuf arches en pierre à construire.

Ce travail dura une cinquantaine d'années.

En 1560, au début des guerres de religion, la chaussée est entièrement de pierre, suite à la réalisation du projet de Olivier Roulant, engagé pour une somme de 18 000 livres. Mais il y eut encore de temps à autre des piles ou des arches emportées? Si bien qu'en 1700, il ne restait plus qu'une seule des arches de 1560. Le pont comptait 20 arches et 19 piles. L'avant dernière d'aujourd'hui était alors la huitième. Le pont mesurait 526,50 mètres (contre 275 actuellement, la place du Pont faisait partie du lit du fleuve. A l'entrée, du côté de la vieille ville, s'élevait la chapelle du Saint-Esprit, et au centre une tonnelle, tour munie d'un pont-levis, qui disparaîtra en 1818. Mais en 1720, quand Pierre Gabriel en dresse un plan détaillé, on constate que le pont a désormais son aspect définitif. La pile N°8 marque la frontière entre le Lyonnais et la Savoie.

Cette chapelle était devenue par la suite une des portes de la ville où se trouvait un bureau pour le droit de barrage ou d'entrée, auquel étaient placés des commis. C'est du nom de ce droit que la rue de la Barre, à laquelle il aboutit de côté de la ville, a tiré son nom.

Le pont de Guillotière théâtre d'un drame en 1711 qui donna naissance à la Part-Dieu

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron.

Depuis un temps immémorial les habitants de Lyon ont coutume d'aller se promener, le dimanche après la fête de St Denis, à Bron, petit village du Dauphiné, à une lieue de la Guillotière, les uns par dévotion, les autres par délassement.

Le 11 Octobre 1711, le jour étant serein, il sortit beaucoup de monde (quelques-uns disent plus de trente mille personnes). Le soir venu, déjà les gens regagnaient leurs foyers, quand la nuit, commençant à s'approcher, quelques soldats fermèrent la barrière du pont, qui est à l'entrée de la ville, proche du corps de garde, à dessein de faire contribuer ceux qui rentreraient après l'heure que l'on avait coutume d'indiquer pour ce jour-là ; bientôt la foule fut immense n'ayant pas assez d'issue pour s'écouler.

Un carrosse, celui de madame de Servient, revenait de la terre que depuis elle a donnée à l'Hotel-Dieu de Lyon, en expiation de ce malheur, dont elle fut en quelque sorte la cause involontaire. (Cette terre fut depuis appelée la Part-Dieu). Ce carrosse survint à travers cette foule, et s'accrocha aux roues d'une autre voiture. Les chevaux effrayés se cabrèrent et prirent le mors aux dents ; ce que voyant, les chefs du poste firent ouvrir la barrière, aussitôt chacun de se précipiter pour entrer, mais quelques-uns étant tombés ne purent se relever, et occasionnèrent ainsi une chute d'une infinité de personnes, et en si grand nombre, qu'il fut impossible d'avancer ni de reculer ; d'autres restèrent debout et furent pressés si fort qu'il y en eut 400 d'étouffés. On assure, et selon toute apparence, qu'un coup de main avait été prémédité, parce que la barrière resta longtemps fermée, et que durant tout ce temps, des personnes inconnues pillaient, volaient, assommaient à coup de bourrades et de bâtons, et coupaient les doigts aux femmes pour avoir leurs anneaux ou autres bijoux. Ce qui est le plus étonnant, c'est que les chevaux du carrosse dont on a parlé, furent étouffés.

On ne sait pas au juste le nombre de morts parce qu'il y en eut beaucoup qui furent précipités dans le Rhône, et d'autres qui moururent dans tous les quartiers de la ville par

suite des blessures ou des mauvais traitements qu'ils avaient reçus. Quelques-uns disent que plus de 400 et d'autres que plus de 1200 périrent dans ce désastre ; l'acte municipal porte 236 personnes.

Le pont de Guillotière au XIX^{ème} siècle



LE PONT DE LA GUILLOTIÈRE, L'HÔTEL-DIEU ET LE COTEAU DE FOURVIÈRE.

Le pont de la Guillotière avant
1944 - Lyon

Après 1818, on supprima deux arches rive droite pour réduire la pente d'accès, et on élargit la partie restante.

En 1844, le pont ne comporte que 10 arches et sa longueur est réduite à 310 mètres, qui sera encore réduite en 1859 par la suppression de deux nouvelles arches : le pont mesure alors 252 mètres.

Le pont résiste aux guerres malgré le dynamitage de son arche centrale. Malgré tout sa réelle solidité et sa capacité à supporter les charges toujours de plus en plus importantes, questionne, et en 1950, décision est prise de construire un nouveau pont qui sera opérationnel en 1954.

Pont du Palais de Justice (Lyon) - 1834

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Palais de Justice

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1840

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 90m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 90m

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort



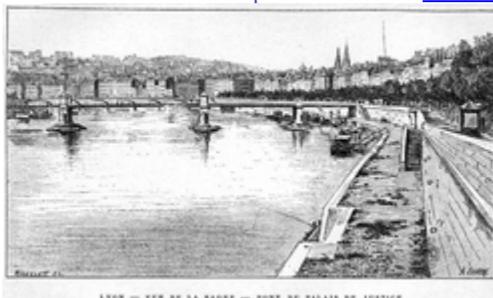
Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#),
Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Complétées par [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Les archives du Fonds Seguin confirme également la contribution des Seguin à ce pont. Il lui est associé la date 1833 en page 228 du grand livre de compte (41J87). Les photos exceptionnelles de 1850-1856 proviennent [des archives de Lyon](#).



La passerelle du Palais de Justice
Lyon - fin du XIXème
Gravure de JC Michelet
"le Rhône" par Louis Barron



L'entrée de la passerelle

La passerelle du
palais de Justice
avec le palais en
arrière plan

La passerelle du Palais de
Justice
carte postale animée

La passerelle du Palais de Justice, au-dessus de la Saône est située en plein coeur de Lyon et relie le vieux Lyon au niveau du Palais de Justice, au Quartier de Bellecour sur la presqu'île.

Ce pont se substitue à un "[pont volant](#)". La compagnie Seguin propose en effet en 1829 de remplacer ce vieux pont en bois par un pont suspendu dont l'arche centrale fera 90m de portée. Sa mise en place fut achevée en 1833/1834. Détruit par la crue de 1840, il est rebâti dès 1844 sous une forme moins audacieuse, l'arche centrale disparaissant au profit de trois, une centrale de 48.70m, soutenue par deux piles proches des rives, complétées de deux travées latérales de 20m chacune. Ainsi conçu, ce pont résiste à la crue de 1856, comme le montre les photos ci-dessous.

La crue de 1856



Les quais de Saône -
cru de 1856 -
Passerelle du Palais de
Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre



Les quais de Saône -
1856 - Passerelle du
Palais de Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre

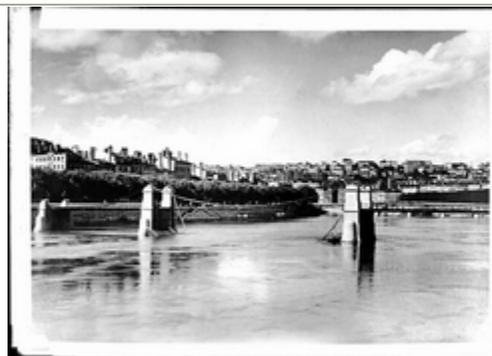


Les quais de Saône -
1856 - Passerelle du
Palais de Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre

D'autres photos de la crue de 1856 sont disponibles sur la page concernant [le pont la Feuillée](#)

La destruction partielle en 1944

Comme la plupart des ponts de Lyon, il fut largement endommagé en septembre 1944, notamment au niveau de son arche centrale.



La passerelle du Palais de justice (Lyon)
- détruite en 1944

Cette arche centrale fut rapidement remplacée.

En 1968, le Service Navigation proposa de remplacer cette passerelle ainsi que l'antique pont du Change par un seul ouvrage : le pont Alphonse Juin en béton précontraint conçu par Gilbert Lamboley et inauguré en 1972. Pour satisfaire les habitants, une passerelle haubanée également conçue par Gilbert Lamboley fut inaugurée en 1983. Afin de ne pas gêner la navigation, elle franchit la Saône d'un seul jet de 136 mètres à partir d'un pylône métallique ancré à proximité de la rive gauche.



La passerelle du Palais de justice (Lyon) - détruite en 1944

Pont du Palais de Justice (Lyon) - 1844

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Palais de Justice

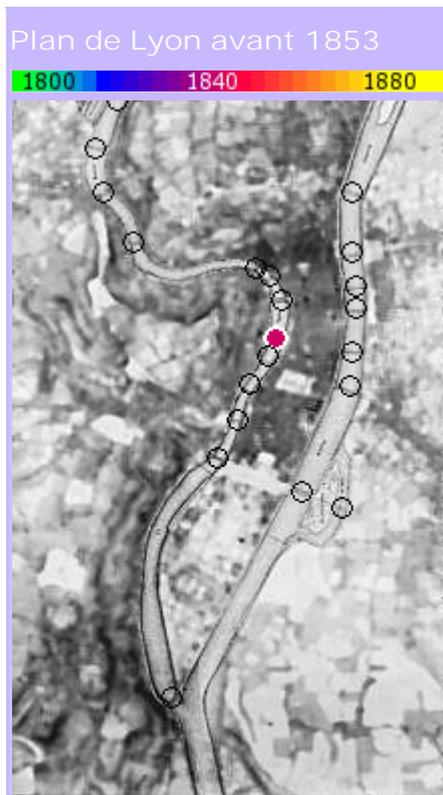
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1972

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 89m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 48.7m

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#),
Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

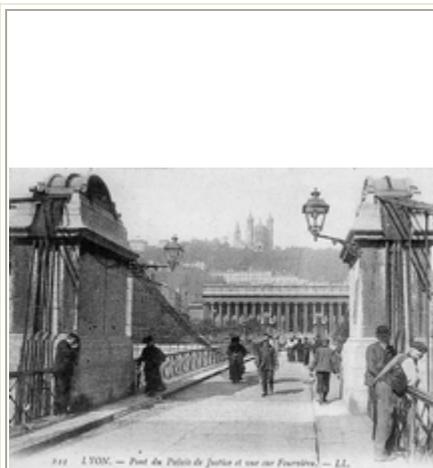
Complétées par [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Les archives du Fonds Seguin confirme également la contribution des Seguin à ce pont. Il lui est associé la date 1833 en page 228 du grand livre de compte (41J87). Les photos exceptionnelles de 1850-1856 proviennent [des archives de Lyon](#).



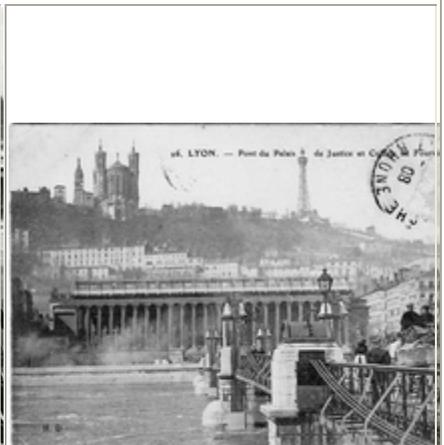
LYON — VUE DE LA SAÔNE — PONT DE PALAIS DE JUSTICE
 La passerelle du Palais de Justice
 Lyon - fin du XIXème
 Gravure de JC Michelet
 "le Rhône" par Louis Barron



L'entrée de la passerelle



La passerelle du palais de Justice avec le palais en arrière plan



La passerelle du Palais de Justice
 carte postale animée

La passerelle du Palais de Justice, au-dessus de la Saône est située en plein coeur de Lyon et relie le vieux Lyon au niveau du Palais de Justice, au Quartier de Bellecour sur la presqu'île.

Ce pont se substitue à un "[pont volant](#)". La compagnie Seguin propose en effet en 1829 de remplacer ce vieux pont en bois par un pont suspendu dont l'arche centrale fera 90m de portée. Sa mise en place fut achevée en 1833/1834. Détruit par la crue de 1840, il est rebâti dès 1844 sous une forme moins audacieuse, l'arche centrale disparaissant au profit de trois, une centrale de 48.70m, soutenue par deux piles proches des rives, complétées de deux travées latérales de 20m chacune. Ainsi conçu, ce pont résiste à la crue de 1856, comme le montre les photos ci-dessous.

La crue de 1856



Les quais de Saône -
cru de 1856 -
Passerelle du Palais de
Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre



Les quais de Saône -
1856 - Passerelle du
Palais de Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre



Les quais de Saône -
1856 - Passerelle du
Palais de Justice
Album photographique
de Louis Froissart
Archives de Lyon -
support verre

D'autres photos de la crue de 1856 sont disponibles sur la page concernant [le pont la Feuillée](#)

La destruction partielle en 1944

Comme la plupart des ponts de Lyon, il fut largement endommagé en septembre 1944, notamment au niveau de son arche centrale.



La passerelle du Palais de justice (Lyon)
- détruite en 1944

Cette arche centrale fut rapidement remplacée.

En 1968, le Service Navigation proposa de remplacer cette passerelle ainsi que l'antique pont du Change par un seul ouvrage : le pont Alphonse Juin en béton précontraint conçu par Gilbert Lamboley et inauguré en 1972. Pour satisfaire les habitants, une passerelle haubanée également conçue par Gilbert Lamboley fut inaugurée en 1983. Afin de ne pas gêner la navigation, elle franchit la Saône d'un seul jet de 136 mètres à partir d'un pylône métallique ancré à proximité de la rive gauche.



La passerelle du Palais de justice (Lyon) - détruite en 1944

Pont Masarik (Lyon-Vaise) - 1831

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Mazarik

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 170m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 85.2m

Décret, le : 29/5/1828 - Durée concession : 98 ans 6 mois -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Ce pont situé en Nord de Lyon, sur la Saône, est d'une construction très proche de [celui de l'île Barbe](#) et en aval de ce dernier.

Ce pont est créé à l'initiative d'industriels locaux (négociant et transporteur) afin de faciliter l'utilisation de la gare d'eau alors située un peu en amont. Il s'appela logiquement Pont de la Gare (d'eau) jusqu'en 1926 puis Pont Mazarik en l'honneur du fondateur de la république tchécoslovaque.



Lyon Vaise - Le pont de la Gare
ou Pont Mazarik

Une première ordonnance autorise la construction du pont ainsi que celle d'une gare d'eau et d'un port à Vaise, le 29/5/1828. Le 30.04.1829 une ordonnance royale autorise la construction du pont suspendu. Le 17.05.1831 le pont est ouvert au trafic, c'est donc un pont privé à péage comme la plupart des ponts de cette époque.

Il est constitué d'une pile centrale et de deux travées de même longueur 85,20m. Le tablier est large de 6.5 m. La pile construite en pierre de Couzon est basée sur des fondations telles qu'on les concevaient à l'époque, à savoir des peux de bois protégés par des enrochements. C'est une des plus vieilles de Lyon.

L'architecte du pont n'est pas encore identifié. Sa ressemblance avec le [pont d'Andance](#), de [Sablons](#) plus au Sud sur le Rhône montre sans ambiguïté que l'architecte s'est très fortement inspiré des concepts Seguin.

Le 15.08.1865 la concession est rachetée par la ville.



Lyon Vaise - Le pont Mazarik
endommagé en 1944

Le pont Mazarik a été endommagé le 2 Septembre 1944, comme le montre la photo ci-contre, provenant des archives départementales du Rhône.

Malgré cet incident, le pont est toujours debout, et fonctionnel !

Quelques photos actuelles du pont et de son environnement



Lyon Vaise - Le pont
Mazarik



Lyon - Le pont Mazarik



Lyon - Le pont Mazarik



Lyon - Le pont Mazarik

Lyon - Le pont Mazarik

Pont Mouton (Lyon-Vaise) - 1847

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Mouton

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1944

Longueur totale : 183m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 183m

Décret, le : 19/6/1844 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.



Le pont Mouton (Lyon-Vaise)

Le pont Mouton, de type *pont suspendu*, fut construit en 1847. Il permet le franchissement de la Saône, entre les quartiers de Lyon, de Vaise et Serin. Il ne comporte qu'une seule travée de 183 m d'une largeur de 4,40m. Ses piles sont adossées aux berges. Par le style architectural de ses piles, il rappelle les [ponts d'Avignon](#) ou de [Langeais](#), construits à la même époque. La concession relative au pont fut rachetée en 1865, conduisant à la suppression du péage.

Comme l'indiquent les photos ci-contre issues des Archives de Lyon, ce pont fut détruit le 2 Septembre 1944. Il fut provisoirement remplacé en quelques jours par un ouvrage suspendu en bois.



Le pont Mouton (Lyon-Vaise) détruit en 1944



Le pont Mouton (Lyon-Vaise) détruit en 1944

Ancien pont de la Mulatière (Lyon) - 1792

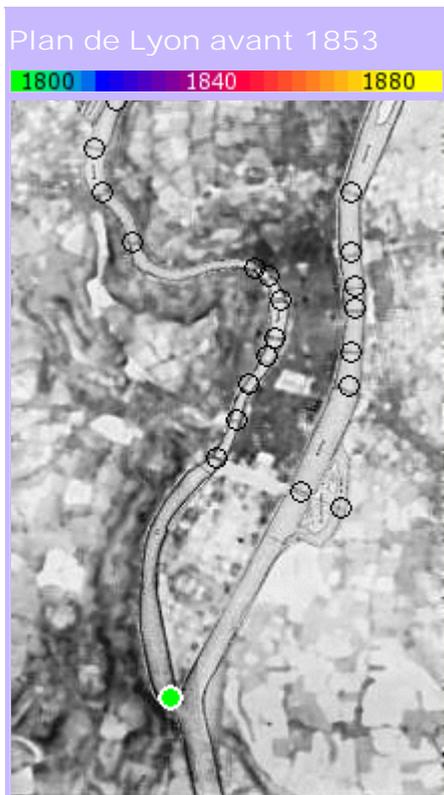
Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Mulatière

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1830

Longueur totale : 250m, Nombre de travées : 11,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent



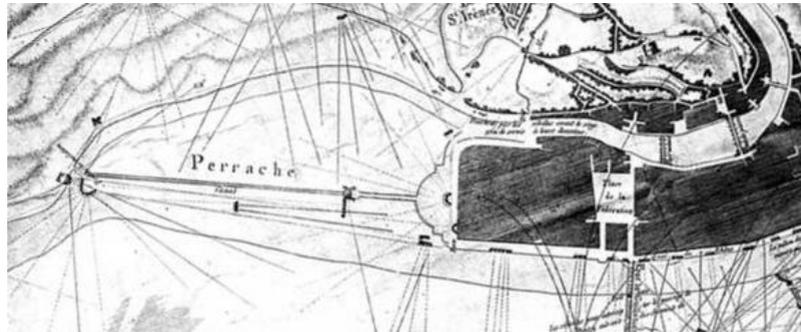
Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#),

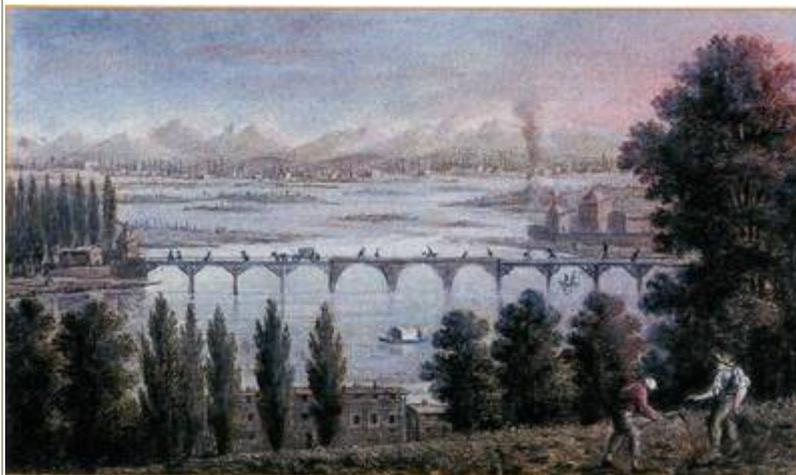
Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 74

Le premier qui entreprit la construction d'un pont fut l'ingénieur Perrache. Une première tentative fut engagée en 1776. Sa construction fut achevée en 1782 (en fait par la soeur de l'ingénieur Perrache, car ce dernier mourut prématurément en 1779), mais le pont, qui s'appelle alors pont Belle-Vue, ne tint que 1 ans, emporté par une crue le 15 Janvier 1783!



Plan de Lyon Perrache 1793
avec la positin initiale du pont de Bellevue - Mulatière



Pont "Perrache" à la Mulatière.
Gravure de Joseph Fructus - 1820

L'ingénieur Lallier, toujours pour le compte de la compagnie Perrache, conçut alors un pont de bois plus robuste de 11 travées, et 250m de long. Il fut ouvert en 1792. Investi sur fond propre, il fut racheté par l'Empereur le 11 Juin 1809 pour 500.000 Francs, le péage étant perçu désormais par l'Etat.

Pont de la Mulatière (Lyon) - 1830

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Mulatière

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1840

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Lazare Mangini](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Ch. de fer St-Etienne-Lyon](#) - .

Longueur totale : 151m, Nombre de travées : 6,

Ouverture au public : 1/10/1830 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#),

Informations tirées de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Complétées par [Ponts et Quai de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Ces informations ont été aussi complétées par le Mémoire de presqu'île, publiée par la société d'économie mixte Lyon Confluence en Janvier 2002,

et par les informations issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A.

Giraud de Saint Fargeau - 1844

Bien construit par la Compagnie Seguin, ce pont n'est pas un pont suspendu. Il fut construit dans l'objectif de faire aboutir la [ligne de chemin de fer Lyon Saint-Etienne](#) au coeur même de Lyon, à proximité d'Ainay, lieu dénommé Perrache du nom de l'architecte ayant projeté la viabilisation de l'extrémité de la presqu'île entre le Rhône et la Saône.

Avant 1828, un [premier pont de la Mulatière](#) était déjà en place, un peu en amont de la localisation du pont ci-dessous.

En 1828, se conjuguent alors deux événements : le pont doit être rénové et par ailleurs la Compagnie Seguin veut y faire traverser la nouvelle ligne de chemin de fer. Elle propose donc de reconstruire le pont, d'en faire un pont mixte rail-route, et pour finir de modifier la localisation du pont afin de l'aligner avec la sortie du tunnel de la Mulatière. Le péage resterait inchangé. C'est ainsi que le pont fut ouvert à la circulation le 1^{er} Octobre 1830.



Pont du chemin de fer à la Mulatière.
T De Jolimont - 1833 - Cliché A.
Franchella



Pont du chemin de fer à la Mulatière.
T De Jolimont - 1833 - Cliché A.
Franchella

Remarquez la locomotive Seguin qui débouche du tunnel !

Remarquez le train est tiré par des chevaux !

Ce nouveau pont construit selon une technique propre à la Compagnie comporte 6 arches en bois. Il est long de 151,20 m, pour une largeur de 18 m. L'auteur Jean Pelletier indique qu'un pont similaire existe sur la Loire, et est inscrit sur la liste des Monuments Historiques.

En 1840, la crue emporte le pont. Mais comme celui-ci est absolument indispensable pour le fonctionnement de la ligne, un nouveau pont est reconstruit, sans plus de succès, puis deux ponts suspendus précaires. Le décret du 17 Avril 1844 approuve notamment la convention passée entre le ministère des travaux publics et la [Compagnie du Chemin de Fer de Saint-Etienne à Lyon](#) pour une nouvelle reconstruction du pont de la Mulatière.

1846 apparaît comme l'année de la véritable inauguration de la première véritable gare lyonnaise, en conjonction avec un pont mixte plus robuste.



Pont mixte de la Mulatière

En 1856, la Compagnie opte enfin pour des piles de maçonnerie et un tablier métallique. Ce pont restera opérationnel jusqu'en 1956, malgré une destruction partielle le 1/9/1944

Pont de la Mulatière (Lyon) - 1843

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Mulatière
Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée

Longueur totale : 175.35m,
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#),

Informations tirées de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Complétées par [Ponts et Quai de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Ces informations ont été aussi complétées par le Mémoire de presqu'île, publiée par la société d'économie mixte Lyon Confluence en Janvier 2002,

et par les informations issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A. Giraud de Saint Fargeau - 1844

Bien construit par la Compagnie Seguin, ce pont n'est pas un pont suspendu. Il fut construit dans l'objectif de faire aboutir la [ligne de chemin de fer Lyon Saint-Etienne](#) au coeur même de Lyon, à proximité d'Ainay, lieu dénommé Perrache du nom de l'architecte ayant projeté la viabilisation de l'extrémité de la presqu'île entre le Rhône et la Saône.

Avant 1828, un [premier pont de la Mulatière](#) était déjà en place, un peu en amont de la localisation du pont ci-dessous.

En 1828, se conjuguent alors deux événements : le pont doit être rénové et par ailleurs la Compagnie Seguin veut y faire traverser la nouvelle ligne de chemin de fer. Elle propose donc de reconstruire le pont, d'en faire un pont mixte rail-route, et pour finir de modifier la localisation du pont afin de l'aligner avec la sortie du tunnel de la Mulatière. Le péage resterait inchangé. C'est ainsi que le pont fut ouvert à la circulation le 1^o Octobre 1830.



Pont du chemin de fer à la Mulatière.
T De Jolimont - 1833 - Cliché A.
Franchella



Pont du chemin de fer à la Mulatière.
T De Jolimont - 1833 - Cliché A.
Franchella

Remarquez la locomotive Seguin qui débouche du tunnel !

Remarquez le train est tiré par des chevaux !

Ce nouveau pont construit selon une technique propre à la Compagnie comporte 6 arches en bois. Il est long de 151,20 m, pour une largeur de 18 m. L'auteur Jean Pelletier indique qu'un pont similaire existe sur la Loire, et est inscrit sur la liste des Monuments Historiques.

En 1840, la crue emporte le pont. Mais comme celui-ci est absolument indispensable pour le fonctionnement de la ligne, un nouveau pont est reconstruit, sans plus de succès, puis deux ponts suspendus précaires. Le décret du 17 Avril 1844 approuve notamment la convention passée entre le ministère des travaux publics et la [Compagnie du Chemin de Fer de Saint-Etienne à Lyon](#) pour une nouvelle reconstruction du pont de la Mulatière.

1846 apparaît comme l'année de la véritable inauguration de la première véritable gare lyonnaise, en conjonction avec un pont mixte plus robuste.



Pont mixte de la Mulatière

En 1856, la Compagnie opte enfin pour des piles de maçonnerie et un tablier métallique. Ce pont restera opérationnel jusqu'en 1956, malgré une destruction partielle le 1/9/1944

Ancien pont de Serin - 1745

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Serin

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1789

Longueur totale : 97.44m, Nombre de travées : 7,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#),

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition *Auguste Baron* et complété par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p LXVII

Propriété des Hospices Civils de Lyon, ce pont en bois, long de 300 pieds, disparut, entraîné presque intégralement (les 5 arches centrales avec leur pile, sur les 7 que comptait le pont) par les glaces dans l'hiver le 17 Janvier 1789.

Pont de Serin (devenu pont de Koenig) - 1815

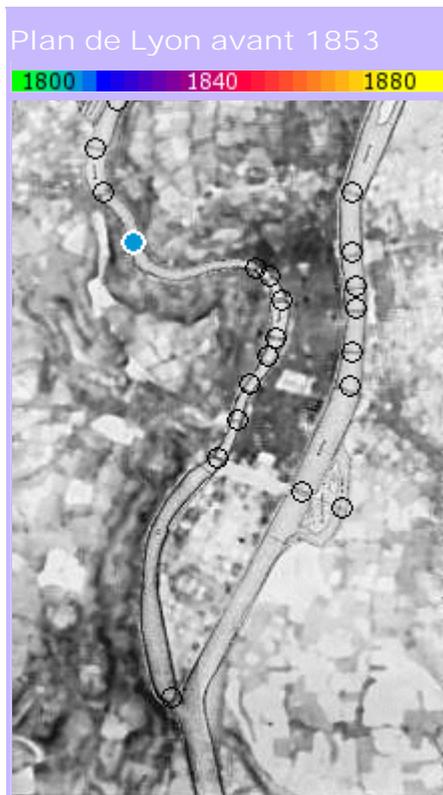
Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont Serin

Type d'ouvrage : Pont fixe métallique

Destruction de l'ouvrage : 1968

Longueur totale : 113m,

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#),

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Les arches de ce pont, au nombre de 5, et ses piles sont de même nature que celles du [pont d'Ainay](#). Il fut construit en 1815 sous la direction de M. Kermengan, ingénieur. Il a remplacé un [pont en bois](#) entraîné par les eaux dans l'hiver de 1789.

Premier pont suspendu à Saint-Clair (Rhône-Lyon) - 1846

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont St Clair

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1854

Compagnie(s) : [Cie Morand \(des Ponts du Rhône\)](#) - .

Nombre de travées : 2,

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe](#) - 1827, [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin](#) - 1745, [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856,

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Construit en 1846 à proximité de l'actuel Pont de Lattre de Tassigny, sur le Rhône à Lyon, le pont Saint-Clair s'appela d'abord Pont Louis Philippe. Il comportait deux piles surmontées de colonnes égyptiennes et avait 7 mètres de large.



Le pont St Clair (Vaisse) à 5 travées - Lyon

En 1854, l'éboulement d'un édifice en amont l'emporta. Il fut reconstruit en 1856. Avec l'expérience douloureuse d'[Angers](#), on réduisit la plus grande portée en multipliant le nombre de piles, qui passèrent de 2 à 5.



Le pont Vaisse - Lyon remplace le pont St Clair

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.



Le pont Vaisse - Lyon endommagé en Septembre 1944

Malgré la destruction partielle de 1944 (voir ci-contre), ce pont subsista sous cette forme jusqu'en 1952, où il fut démoli pour être remplacé par le pont en béton que nous connaissons aujourd'hui.

Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair (Rhône-Lyon) - 1856

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont St Clair

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1854

Compagnie(s) : [Cie Morand \(des Ponts du Rhône\)](#) - .

Nombre de travées : 5,

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe](#) - 1827, [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin](#) - 1745, [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856,

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Construit en 1846 à proximité de l'actuel Pont de Lattre de Tassigny, sur le Rhône à Lyon, le pont Saint-Clair s'appela d'abord Pont Louis Philippe. Il comportait deux piles surmontées de colonnes égyptiennes et avait 7 mètres de large.



Le pont St Clair (Vaisse) à 5 travées - Lyon

En 1854, l'éboulement d'un édifice en amont l'emporta. Il fut reconstruit en 1856. Avec l'expérience douloureuse d'[Angers](#), on réduisit la plus grande portée en multipliant le nombre de piles, qui passèrent de 2 à 5.



Le pont Vaisse - Lyon remplace le pont St Clair

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.



Le pont Vaisse - Lyon endommagé en Septembre 1944

Malgré la destruction partielle de 1944 (voir ci-contre), ce pont subsista sous cette forme jusqu'en 1952, où il fut démoli pour être remplacé par le pont en béton que nous connaissons aujourd'hui.

Passerelle St Georges (Lyon) - 1853

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Passerelle St Georges

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Compagnie(s) : [Wedrokovsky](#) - .

Longueur totale : 107m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 87m

Décret, le : 1/12/1851 - Durée concession : 60 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe](#) - 1827, [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin](#) - 1745, [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Informations tirées de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

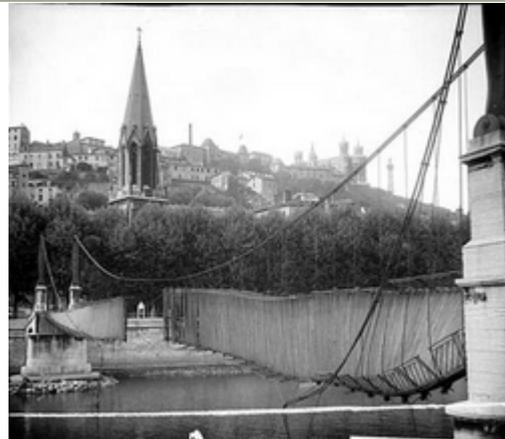


Passerelle St Georges à Lyon

La passerelle St Georges fut établie sur la Saône à Lyon le 21 Octobre 1853, en face du quartier d'Ainay. Elle est supportée par deux piles placées à 10 mètres des rives, séparée par une travée de 87 mètres. Son passage était conditionné par l'octroi d'un péage jusqu'en 1865 (durée initiale de la concession de 60 ans).

La destruction partielle en 1944

La passerelle fut largement détruite en 1944, comme la plupart des ponts de Lyon, mais elle fut reconstruite identique à l'origine.



La passerelle St Georges (Lyon) détruite en 1944

La passerelle d'aujourd'hui

Ci-après quelques photos récentes (01/2006) prises par moi-même.



La passerelle St Georges (Lyon)
Vue générale



La passerelle St



La passerelle St Georges (Lyon)
Vue générale

Georges (Lyon)
Vue générale



La passerelle St Georges (Lyon)
Vue générale



La passerelle St Georges (Lyon)
Vue générale

Ci-après quelques photos transmises par M. Lamboley. Ces photos ont été réalisées dans le cadre d'une mission d'inspection de l'ouvrage.



La passerelle St Georges (Lyon)
Vue générale



La passerelle St Georges (Lyon)
En contre-jour



La passerelle St Georges
(Lyon)
pilier rive droite



La passerelle St
Georges (Lyon)
Pylones



La passerelle St Georges
(Lyon)
pilier rive gauche

Quelques détails de l'ouvrage



La passerelle St Georges
(Lyon)
détail



La passerelle St
Georges (Lyon)
détail



La passerelle St Georges
(Lyon)
pied articulé de pylone

Ancien pont St Vincent (Lyon) - 1715

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont St Vincent

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1832

Longueur totale : 90m, Nombre de travées : 3,

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : faible



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#),

Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

complété par les informations issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A. Giraud de Saint Fargeau - 1844

Cet ancien pont Saint-Vincent situé dans une courbe étroite de la Saône, pose de réels problèmes aux charpentiers pour assurer sa solidité. Il fut construit en 1777 (ou en 1715 selon le dernier document en

référence). Il était constitué de 3 grandes travées en arc de cercle, portées par deux palées qui reposaient elles-mêmes sur un triple rang de pieux.

Il fut détruit en 1832 et substitué par une [passerelle suspendue](#).

Extrait de [Gallica](#)



Lyon - L'ancien pont St Vincent
François Jolimont - Gabriel-Théodore de Basset 1787-18..

Passerelle St Vincent (Lyon) - 1832

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Pont St Vincent

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Compagnie(s) : [Compagnie Girardon](#) - .

Longueur totale : 75m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 75m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#),

Informations extraites de [Ponts et Quais de Lyon](#), Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Ces informations sont complétées par celles issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A. Giraud de Saint Fargeau - 1844

et par celles issues de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

La construction du pont suspendu est confirmée par [Décret royal du 25 Avril 1827](#). Pour accéder à la copie de ce décret, cliquez sur [ce lien](#). Vous y trouverez nombre de détails sur les conditions d'investissement et d'exploitation du pont.

Cette construction se fait en substitution du [vieux pont existant](#) dont on retrouve trace à la période romaine. La décision de construction du pont était notamment conditionnée par la construction en aval du [Pont La Feuillée](#). Les investisseurs du pont Saint Vincent de cette époque, du nouveau [Pont La Feuillée](#) et du futur pont Saint Vincent ne faisaient qu'un, des investisseurs privés que nous nommerons "Compagnie Girardon" du nom de la veuve Girardon qui les représentait.

La Passerelle Saint-Vincent sur la Saône à Lyon, est ouvert au public le 25 Octobre 1832, soit à peine un an après le Pont La Feuillée. Ce pont est situé en plein coeur de Lyon. Il relie le vieux Lyon - quartier de Saint-Paul, à la Croix-Rousse.

Il permet de franchir la Saône à un endroit où celle-ci est particulièrement étroite.

Conformément au décret, ce pont n'a pas de piles, et son ancrage se fait directement sur les berges. Son tablier fait 2.8 mètres de large. Sa longueur est d'environ 75 mètres, soit la largeur de la Saône à cet endroit. Il ne fut pas détruit par les Allemands, et donc il présente aujourd'hui son allure initiale.

D'autres photos de la crue de 1856 sont disponibles sur la page concernant [la passerelle du Palais de Justice](#)

Aujourd'hui



Lyon - La passerelle Saint-Vincent dans son état actuel

Premier Pont de l'Archevêché (Lyon) - 1638

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Palais de Justice

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1778

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#),
Extrait de Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Informations complétées par les "Archives parlementaires de 1787 à 1860- recueil complet des débats législatifs et politiques" Tome II, du 29 Firmaire an IX au 9 Frimaire an X. p 503 - 18/24 Ventôse,

et par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, pièces justificatives - XI

De nombreux ponts se sont succédés à cet emplacement. Le premier semble avoir été établi en 1638. Il est constitué de 10 arches, mais sera détruit en 1778 du fait de son état délabré. Un pont de bateau lui succède, mis en place devant le Palais de justice et la rue de la Préfecture, à une date qui reste encore à préciser. Quelques-uns des bateaux le constituant sont emportés par la débacle de glace le 18 Janvier 1789. Il fut finalement détruit en 1795, par une autre débacle de glace. En 1797, un pont en bois vient s'y substituer, construit à l'initiative du citoyen Guillaume Niogret pour une somme de 224 800Fr. En contre partie ce citoyen bénéficiera d'une concession d'exploitation de 53 ans. Ce pont garde l'appellation du précédent "Pont Volant". Son rapprochement avec le Pont de Pierre (Pont du Change), et le peu de largeur de ses arches rendaient la navigation dangereuse. Il fut détruit en 1833 et remplacé par le [pont suspendu du Palais de Justice](#).

Premier Pont Volant (Lyon) - 1780

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Palais de Justice

Type d'ouvrage : Pont flottant

Destruction de l'ouvrage : 1797

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#),
Extrait de Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Informations complétées par les "Archives parlementaires de 1787 à 1860- recueil complet des débats législatifs et politiques" Tome II, du 29 Firmaire an IX au 9 Frimaire an X. p 503 - 18/24 Ventôse,

et par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, pièces justificatives - XI

De nombreux ponts se sont succédés à cet emplacement. Le premier semble avoir été établi en 1638. Il est constitué de 10 arches, mais sera détruit en 1778 du fait de son état délabré. Un pont de bateau lui succède, mis en place devant le Palais de justice et la rue de la Préfecture, à une date qui reste encore à préciser. Quelques-uns des bateaux le constituant sont emportés par la débacle de glace le 18 Janvier 1789. Il fut finalement détruit en 1795, par une autre débacle de glace. En 1797, un pont en bois vient s'y substituer, construit à l'initiative du citoyen Guillaume Niogret pour une somme de 224 800Fr. En contre partie ce citoyen bénéficiera d'une concession d'exploitation de 53 ans. Ce pont garde l'appellation du précédent "Pont Volant". Son rapprochement avec le Pont de Pierre (Pont du Change), et le peu de largeur de ses arches rendaient la navigation dangereuse. Il fut détruit en 1833 et remplacé par le [pont suspendu du Palais de Justice](#).

Pont Volant (Lyon) - 1797

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Lyon, situé : Palais de Justice

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1833

Durée concession : 53 ans - Coût de construction : 224800 Fr -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\) - < XVIIIème siècle](#), [Pont d'Ainay \(Lyon\) - 1818](#), [Pont Bonaparte \(Lyon\) - 1807](#), [Pont Lafayette \(Lyon\) - 1829](#), [Pont Morand \(Lyon\) - 1774](#), [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\) - 1849](#), [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\) - 1847](#), [Pont de l'île Barbe - 1827](#), [Pont du Change \(Lyon\) - 1070](#), [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\) - 1847](#), [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\) - 1845](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1831](#), [Pont La Feuillée \(Lyon\) - 1842](#), [Pont de la Guillotière \(Lyon\) - XIIème siècle](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\) - 1831](#), [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\) - 1847](#), [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1792](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1830](#), [Pont de la Mulatière \(Lyon\) - 1843](#), [Ancien pont de Serin - 1745](#), [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\) - 1815](#), [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1846](#), [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\) - 1856](#), [Passerelle St Georges \(Lyon\) - 1853](#), [Ancien pont St Vincent \(Lyon\) - 1715](#), [Passerelle St Vincent \(Lyon\) - 1832](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#), [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\) - Lyon - 1839](#),

Les ouvrages situés au même emplacement dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1834](#), [Pont du Palais de Justice \(Lyon\) - 1844](#), [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\) - 1638](#), [Premier Pont Volant \(Lyon\) - 1780](#), [Pont Volant \(Lyon\) - 1797](#),
Extrait de *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron

Informations complétées par les "Archives parlementaires de 1787 à 1860- recueil complet des débats législatifs et politiques" Tome II, du 29 Firmaire an IX au 9 Frimaire an X. p 503 - 18/24 Ventôse,

et par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, pièces justificatives - XI

De nombreux ponts se sont succédés à cet emplacement. Le premier semble avoir été établi en 1638. Il est constitué de 10 arches, mais sera détruit en 1778 du fait de son état délabré. Un pont de bateau lui succède, mis en place devant le Palais de justice et la rue de la Préfecture, à une date qui reste encore à préciser. Quelques-uns des bateaux le constituant sont emportés par la débacle de glace le 18 Janvier 1789. Il fut finalement détruit en 1795, par une autre débacle de glace. En 1797, un pont en bois vient s'y substituer, construit à l'initiative du citoyen Guillaume Niogret pour une somme de 224 800Fr. En contre partie ce citoyen bénéficiera d'une concession d'exploitation de 53 ans.

Ce pont garde l'appellation du précédent "Pont Volant". Son rapprochement avec le Pont de Pierre (Pont du Change), et le peu de largeur de ses arches rendaient la navigation dangereuse. Il fut détruit en 1833 et remplacé par le [pont suspendu du Palais de Justice](#).

Pont de l'Hotel-Dieu (Wilson) - Lyon - 1839

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Lyon, situé : Pont Wilson

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1912

Compagnie(s) : [Cie Morand \(des Ponts du Rhône\)](#) - .

Longueur totale : 210m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 70m

Décret, le : 8/1/1837 - Durée concession : 50 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort



Les ouvrages dans la même ville de Lyon : [Tous les ouvrages](#), [Vieux pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - < XVIIIème siècle, [Pont d'Ainay \(Lyon\)](#) - 1818, [Pont Bonaparte \(Lyon\)](#) - 1807, [Pont Lafayette \(Lyon\)](#) - 1829, [Pont Morand \(Lyon\)](#) - 1774, [Pont Napoleon-Saône ou Pont du Midi\(Lyon\)](#) - 1849, [Pont Napoleon-Rhône \(1\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont Napoleon-Rhône \(2\) \(Lyon\)](#) - 1847, [Pont de l'île Barbe](#) - 1827, [Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1070, [\(Deuxième\) Pont du Change \(Lyon\)](#) - 1847, [Passerelle du Collège \(Rhône-Lyon\)](#) - 1845, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1831, [Pont La Feuillée \(Lyon\)](#) - 1842, [Pont de la Guillotière \(Lyon\)](#) - XIIème siècle, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1834, [Pont du Palais de Justice \(Lyon\)](#) - 1844, [Pont Masarik \(Lyon-Vaise\)](#) - 1831, [Pont Mouton \(Lyon-Vaise\)](#) - 1847, [Ancien pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1792, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1830, [Pont de la Mulatière \(Lyon\)](#) - 1843, [Ancien pont de Serin](#) - 1745, [Pont de Serin \(devenu pont de Koenig\)](#) - 1815, [Premier pont suspendu à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1846, [Pont suspendu dit Vaisse à Saint-Clair \(Rhône-Lyon\)](#) - 1856, [Passerelle St Georges \(Lyon\)](#) - 1853, [Ancien pont St Vincent \(Lyon\)](#) - 1715, [Passerelle St Vincent \(Lyon\)](#) - 1832, [Premier Pont de l'Archevêché \(Lyon\)](#) - 1638, [Premier Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1780, [Pont Volant \(Lyon\)](#) - 1797, [Pont de l'Hotel-Dieu \(Wilson\)](#) - Lyon - 1839,

Informations extraites de [Ponts et Quais de Lyon](#)

Livre particulièrement riche d'informations, que je vous recommande.

Complétées par *Histoire de Lyon depuis les Gaulois jusqu'à nos jours* - C. Beaulieu - 1837 - Edition Auguste Baron



Le pont de l'Hôtel-Dieu (Lyon)

Le pont suspendu de l'Hôtel Dieu, à Lyon sur le Rhône fut construit par l'entrepreneur Clauzel, pour le compte de la compagnie des ponts du Rhône. Sa construction débuta le 2 mai 1837. Le pont est assis sur deux piles. Sa longueur est de 210 mètres, et son tablier a une largeur de 7 mètres. L'oxydation des câbles obligea leur remplacement dès 1850.

Le rachat du péage fut décrété le 6/10/1860 par décret impérial. Une somme spécifique de 5 100 000 Frs y fut allouée concernant l'ensemble des ponts à péage du Rhône à Lyon, à savoir les ponts Saint-Clair, Morand, Lafayette, Hotel-Dieu, ainsi que la passerelle du Collège.

Ne répondant plus à l'augmentation du flux, le pont fut démoli en 1912, puis provisoirement remplacé par un pont en bois. En 1918, le pont que nous connaissons fut édifié et reçut le nom du président des États Unis de l'époque, Woodrow Wilson.



Le pont de l'Hotel-Dieu (Lyon)

Pont Saint-Laurent de Mâcon - < XIème siècle

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Macon

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Ouvrage toujours en place (2004)

Nombre de travées : 12,

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Information recueillie à partir de "Voyage en France" de Aimable Tastu, imprimé à Tours en 1862, par Mame et Cie - p41.

complétée par les informations issues du "Dictionnaire de toutes les communes de la France" - A. Giraud de Saint Fargeau - 1844

Le vieux pont Saint-Laurent franchit la Saône entre la ville de Mâcon et Saint-Laurent sur Saône situé sur l'autre berge, dans le département de l'Ain. D'après le premier ouvrage, son établissement ne serait pas antérieur au XIème siècle, bien que certaines rumeurs l'attribuent à César. Le deuxième émet l'hypothèse que ce pont fut établi par Othon, comte de Macon et d'Auxonne ou par son fils Geoffroy, aussi au XIème siècle. Il comporte, depuis 1550 semble-t-il, 12 arches. Il fût donc fortifié au XVIe siècle, puis refait en 1772 et en 1843.

Pont de Mallemort - 1846

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Mallemort

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Remise en état par le(les) architecte(s): [Ferdinand Arnodin](#), .

Longueur totale : 320m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 5/7/1842 - Ouverture au public : 20/4/1846 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Les photos sont libres de droit

Préambule

Mallemort est une commune des Bouches du Rhône, à 15 Km environ au Sud-Est de Cavaillon, en amont de la Durance.

Le pont suspendu

Historique

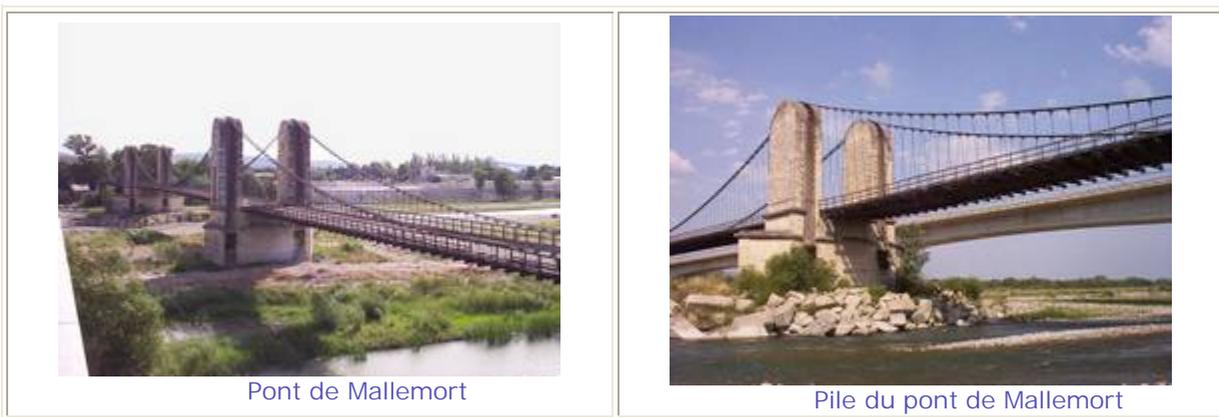
Le pont suspendu de Mallemort permet de franchir la Durance entre les villages de Mallemort et Mérindol. Il est (en 2005) dans un état de conservation tout à fait unique. Même si il n'est plus en service (momentanément), il reste très intéressant car particulièrement représentatif de l'architecture des ponts suspendus construits dans les années 1840. Ce pont appartient manifestement à la même famille architecturale que ceux de [Chatillon sur Loire](#), de [Aiguilly près de Roanne](#) ou de [Roquemaure](#) plus près de Mallemort.



D'après les informations de la commune, le pont a été construit entre 1844 et 1848 sur ordonnance du roi Louis-Philippe et ouvert le 20 Avril 1846. Long de 320 mètres, son tablier de bois fait 6,2 mètres de large. Il a été emporté une première fois par une crue en 1872, puis 1880, 1882, 1886. Cette dernière l'ébranle et lézarde une pile droite. Il est reconstruit de 1887 à 1892.

Pendant la guerre, en 1940, les bombes l'ont presque détruit.

A noter que le nom d'Arnodin est aussi présent dans les documentations de la commune, ce qui laisse à penser que Ferdinand Arnodin a du y procéder à des travaux de renforcement comme il l'a fait pour la quasi totalité des ponts Seguin.



Panorama

Vous pouvez aussi visualiser ce panorama en 3D, en [cliquant sur ce lien](#).



Panorama du pont de Mallemort

Photos récentes

Voici quelques photos prises récemment directement sur le site :



Le village de Mallemort



Le village de Mallemort et le lit de la Durance



La vieille église au sommet du village

Pont de Manosque - 1846

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Manosque
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 200m, Nombre de travées : 3,
Décret, le : 22/1/1839 - Subvention : 60000 Fr
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Pont de Manosque

D'après le site [Les Mees](#) et l'ouvrage "les Préalpes Françaises du Sud" - Mr Raoul BLANCHARD publié en 1945.

La construction du Pont de Manosque fut une entreprise considérable. Débutée en 1841, les travaux furent balayés par la même crue du 2 Novembre 1843 qui emportait en amont le [pont des Mées](#), ainsi que en aval celui de [Mirabeau](#), de [Pertuis](#), de [Cadenet](#), de [Rognonas](#), ; cet incident fut la cause du décès de 5 hommes. Repris après le désastre, l'ouvrage fut terminé en 1847; le tablier d'une longueur de 200 mètres, est supporté par deux piles intermédiaires fondées à même la rivière.

Le péage cessa en 1882. Restauré en 1891, l'enrochement a été conforté en 1896.

Premier pont de Rolandy (Meyras - Pont de Labeaume) - 1777

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Meyras

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1857

Longueur totale : 45m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 15m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Meyras : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1777](#), [Deuxième pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1858](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 202.

Le pont de Rolandy franchit l'Ardèche et repose sur deux éperons rocheux. IL permet la liaison entre la massif central et la vallée du Rhône par la route nationale n°102.

Le premier pont fut construit en pierre vers 1777. Il est alors constitué de 3 arches de 15 mètres chacune. Il fut emporté par la crue torrentielle du 10 Septembre 1857, qui emporta aussi nombre d'ouvrages du département. Lors de cette crue les piles ont été affouillées, s'écroulant sur elle-même, en se déversant vers l'amont, entraînant la destruction des arches.

Un nouveau pont fut établi en 1858, construit pour défier les intempéries, ne résista pas pourtant à la crue du 23 Septembre 1890.

Deuxième pont de Rolandy (Meyras - Pont de Labeaume) - 1858

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Meyras

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1890

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Meyras : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1777](#), [Deuxième pont de Rolandy \(Meyras - Pont de Labeaume\) - 1858](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 202.

Le pont de Rolandy franchit l'Ardèche et repose sur deux éperons rocheux. IL permet la liaison entre la massif central et la vallée du Rhône par la route nationale n°102.

Le premier pont fut construit en pierre vers 1777. Il est alors constitué de 3 arches de 15 mètres chacune. Il fut emporté par la crue torrentielle du 10 Septembre 1857, qui emporta aussi nombre d'ouvrages du département. Lors de cette crue les piles ont été affouillées, s'écroulant sur elle-même, en se déversant vers l'amont, entraînant la destruction des arches.

Un nouveau pont fut établi en 1858, construit pour défier les intempéries, ne résista pas pourtant à la crue du 23 Septembre 1890.

Pont des Camisards à Mialet - 1719

Fleuve franchi : le Gardon_mialet, commune de : Mialet
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Premier pont suspendu de Mirabeau - 1831

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Mirabeau

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1843

Architecte(s) : [J.F.T Sauzet](#) - ;

Longueur totale : 150m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 150m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Mirabeau : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont suspendu de Mirabeau - 1831](#), [Pont suspendu de Mirabeau - 1848](#),

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf) et complété par les information publiées par le site [Les Mees](#) et l'ouvrage "les Préalpes Françaises du Sud" - Mr Raoul BLANCHARD publié en 1945.

Le passage sur la Durance à Mirabeau était une obligation pour les personnes qui empruntaient l'ancienne route romaine reliant Aix à Riez. Pendant longtemps le seul moyen de franchissement fut des bacs affermés et à chaque changement de propriétaire un état descriptif et estimatif du matériel est rédigé. Celui-ci fait état d'une grande barque en bois de mélèze de 19 m de longueur sur 5 m de large et 0,80 m de hauteur, de pieux, treuils, cordes, câbles, pontons d'abordage et de tout accessoire pouvant servir au passeur.

Avant que ne soit construit le pont suspendu en 1831, deux projets de construction de pont en bois avaient été présentés en 1816 et 1817. Le premier émane de S. de Kirwan, ingénieur-vérificateur du cadastre dans les Hautes-Alpes et l'autre de Reux, ancien architecte-ingénieur du service des Ponts et Chaussées de Vaucluse. Ces deux projets ne seront pas retenus pour différentes raisons : mauvaise connaissance des lieux de la part des auteurs du projet, emplacement mal choisi pour le pont, droits de péage trop élevés.

En 1825, Marc Seguin propose la mise en place d'un pont suspendu tel que le prouve le Fonds Seguin déposé aux archives départementales de l'Ardèche.

Le pont construit en 1831 par **Jean-François-Théophile Sauzet** était en "fil de fer" et comportait une seule travée de 150 mètre de long et 5,5 m de large. Deux portiques monumentaux de part et d'autre, reposant sur rochers et décorés de niches romanes, permettaient d'assurer le système de suspension et les entrées du pont. Le financement du pont reste à préciser.

Le bac de Mirabeau est logiquement supprimé en juin 1833.

Le pont Mirabeau a été emporté par la crue de la Durance du 2 Novembre 1843 et reconstruit.

Pont suspendu de Mirabeau - 1848

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Mirabeau

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1988

Décret, le : 4/4/1846 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Mirabeau : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont suspendu de Mirabeau - 1831](#), [Pont suspendu de Mirabeau - 1848](#),

Le pont construit en 1831 par **Jean-François-Théophile Sauzet** a été emporté par la crue de la Durance du 2 Novembre 1843. Il fut reconstruit. La date de sa reconstruction n'est pas déterminée, mais elle est vraisemblablement postérieure de 18 mois à la parution de l'ordonnance royale du 4/4/1846.

Un siècle après, la construction d'un nouveau pont est projeté. C'est la compagnie Fives-Lille, déjà connue dans les constructions de ponts à grande portée, qui en est chargée.

Une travée unique de 175 m d'ouverture enjambant le lit de la Durance à 14 m de hauteur ; un tablier de 8 m de large ; deux pylônes en béton armé de 22 m de hauteur, telles sont les caractéristiques essentielles de ce nouvel ouvrage. Une sculpture et un bas-relief exécutés par Antoine Sartorio devaient symboliser les quatre départements limitrophes. Au mois de juillet 1935 l'ouvrage était terminé et ouvert à la circulation. Endommagé par les bombardements alliés et par un groupe de résistants le 17 août 1944, le pont de Mirabeau a été remis en état par la compagnie Fives-Lille. Sa reconstruction a été décidée en 1988.

Pont de Mollans-s-ouveze - < XVème siècle

Fleuve franchi : l'Ouveze, commune de : Mollans-s-ouveze

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p255.

L'origine médiévale de pont est probable. Selon l'ouvrage en référence : "Un assez beau pont, décoré d'une fontaine, sert d'avenue à la porte principale de Mollans; la rivière d'Ouvèze passe sous ce pont, traverse et fertilise le territoire, et va recevoir les eaux du Thoulourenc et de la rivière d'Aigue-Marse, qui le séparent du département de Vaucluse".

Pont de Monistrol d'Allier - 1836

Fleuve franchi : l'Allier, commune de : Monistrol-d-allier

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1888

Décret, le : 22/7/1834 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction.

Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer.

Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret) voire jamais engagée. Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de Montagnac - < 1824

Fleuve franchi : l'Herault, commune de : Montagnac
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 110m, Nombre de travées : 5,
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues de (1)"Statistique du Département de l'Hérault" - 1824 - Hippolyte Creuzé de Lesser.

Selon (1), en 1824, ce pont sur l'Hérault, au service de la route N°105 de Lyon à Béziers par Lunel et Montpellier. A cette date, le pont en pierre de taille est estimé "de nouvelle construction" et en bon état. Il est alors composé de 5 arches et de soixante-dix-sept travées de décharges (?).

Pont du Roubion à Montélimar - 1806

Commune de : Montélimar

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p256.

Extrait : "Le pont du Roubion, à Montélimar, est construit dans le genre et d'après les dimensions de celui de [Livron](#); il est même réputé supérieur sous le rapport de l'art et des matériaux. Les fondations en avaient été commencées avant la révolution, par les soins de MM. de Marmillod et Rolland, successivement ingénieurs en chef à Grenoble. M. de Montluisant, père de l'ingénieur en chef actuel du port de Toulon, en dirigea les travaux comme ingénieur ordinaire. Ils furent suspendus pendant la révolution, mais le gouvernement impérial les fit reprendre, et le pont fut livré au public en 1806. M. Lesage était alors ingénieur en chef du département, et M. Epailly, ingénieur ordinaire".

Pont suspendu de Montfrin - 1838

Fleuve franchi : le Gard, commune de : Montfrin

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Brouzet, Boumardot, Cazenave](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 23/8/1835 - Ouverture au public : 13/3/1838 -

Version du texte : V2.2, Niveau de fiabilité : moyen



Pont suspendu de Montfrin

Informations issues de l'ouvrage (1)"L'ami de la religion" publié en 1837 - tome 94 -p 268, complétées par celles extraites du (2)"jugement de la Cour Royale de Nîmes" du 1-06/1840. Une ordonnance royale autorise la construction du pont suspendu le 23/8/1835, en remplacement du bac existant. Selon (2), le Sieur Brouzet de Lyon, se rend concessionnaire du pont, acté par procès-verbal le 10/10/1835. Selon (1), "L'ami de la Religion" nous précise que vers le 16 Septembre 1837, le nouveau pont de Montfrin n'a pas résisté aux épreuves de résistance. Le tablier des deux travées s'est écroulé, entraînant avec lui 8 personnes dont une décédera de noyade. La foule s'en prit alors au constructeur de l'ouvrage. Enfin par (2), nous savons que le pont fut finalement livré à la circulation le 13/3/1838.

Pont de Montmerle sur Saône - 1835

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Montmerle-s-saone
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Nombre de travées : 2,
Décret, le : 28/12/1833 -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible



Pont de Montmerle sur Saône

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret) voire jamais engagée. Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmier cette hypothèse.

Pont Juvenal de Montpellier - < 1392

Fleuve franchi : Le Lez, commune de : Montpellier
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 121m, Nombre de travées : 7,
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues de (1) "Histoire de la commune de Montpellier" - A. Germain - 1851, complétées par celles issues de (2) "Statistique du Département de l'Hérault" - 1824 - Hippolyte Creuzé de Lesser.

La présence du pont de Juvenal est déjà mentionnée en 1392, dans l'ouvrage (1). Selon (2), en 1824, ce pont sur le Lez, permettant de relier le centre de Montpellier au port de Juvenal, comporte 7 arches en pierre de taille, pour une longueur de 121 mètres. Il est alors estimé en bon état.

Pont de Montpezat - 1846

Fleuve franchi : la Fontaulière, commune de : Montpezat

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Architecte(s) : [Adolphe Boulland](#) - ;

Longueur totale : 70m,

Décret, le : 8/11/1844 - Ouverture au public : 25/12/1846 - Durée concession : 54 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Texte élaboré à partir du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

complété par les informations extraites des Archives Départementales de l'Ardèche (2S134-1)

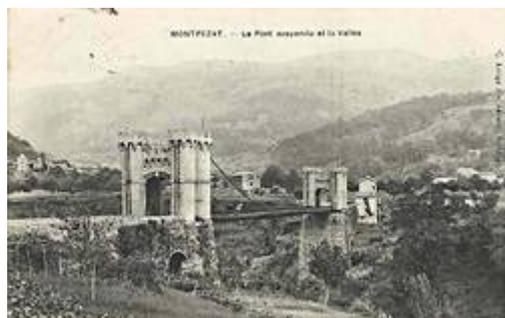
Au-delà des informations synthétisées dans la "carte d'identité" du pont présentée ci-dessus, nous ne disposons guère d'autres informations.

Nous avons noté globalement des relations très tendues entre l'administration et le concessionnaire, ceci depuis la construction du pont.

Un premier litige à la mise en circulation du pont semble être né d'une interprétation différente du cahier des charges relativement aux accès du pont. Ceci s'est traduit par un délai particulièrement long entre la fin de la construction effective, et l'autorisation de mise en circulation : décembre 1846 semble être la date de fin de construction, mais la réception définitive n'a dû se faire que vers mi-1848 (à confirmer)

Par la suite nous avons noté de nombreuses réclamations de l'administration auprès du préfet se plaignant du très mauvais entretien du pont, malgré de nombreuses mises en demeure.

Les cartes postales ci-dessous sont issues du site [Cartes postales anciennes de l'Ardèche](#) qui a aimablement autorisé cet "empreint".



Pont suspendu de Montpezat en
Ardèche



Entrée du pont suspendu de
Montpezat en Ardèche

Pont de Morancé - 1844

Fleuve franchi : l'Azergues, commune de : Morancé
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 53m,

Décret, le : 4/9/1842 - Ouverture au public : 25/1/1844 - Durée concession : 99 ans - Coût de construction : 53000 Fr -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

Pont de Moussac - 1844

Fleuve franchi : le Gardon, commune de : Moussac

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Architecte(s) : [Adolphe Boulland](#) - ; Compagnie(s) : [Sieur Boulland](#) - .

Décret, le : 13/11/1839 - Subvention : 50000 Fr

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Informations issues des "Bulletins de lois" des 13/11/1839 et 10/2/1841

complétées par les informations publiées l "Ami de la religion" - tome 118 .

et par celles issues des "Annales des Ponts et Chaussées" - 3ème série - Tome 10 - 1860 -

Paris - p27

Ce pont construit sur le Gardon, en remplacement du bac existant, dont la construction est autorisée le 13/11/1839, fait l'objet d'un deuxième arrêté le 10/2/1841 qui interdit tous les passages à gué en amont et en aval, sur une distance de 1200 mètres. Ce dernier arrêté confirme donc la construction du pont. Nous savons par ailleurs que le 19 Septembre 1843, une crue emporte les premiers ouvrages mis en place pour la construction du pont. Nous en déduisons que le pont fut mis en service dans l'année qui suivit. A noter que le 7/6/1859, le Sieur Boulland est mis en demeure de réparer le pont suspendu.

Pont de Neuville-sur-ain - 1774

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Neuville-s-ain
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 58m,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Pont de Neuville sur Saône - 1832

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Neuville

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Sieur Berbez](#) - .

Nombre de travées : 2,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



[Pont de Neuville sur Saône](#)

Le site de la mairie de Neuville présente des informations très détaillées concernant [le pont suspendu de Neuville](#).

Rapidement, le bac mis en place en 1808 ne donnant pleine satisfaction au regard de l'évolution du besoin, la commune décide en 1828 de la construction d'un pont à péage. Ce n'est que le 28 février 1831 qu'une ordonnance royale approuve cette construction, qui sera livrée au public courant 1832.

Malgré tout, de nombreuses plaintes sont émises pour non conformité de la construction au contrat, qui ne trouvèrent satisfaction complète qu'en 1851.

Pont de Nyons - 1407

Commune de : Nyons

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 38.98m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 38.98m

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p255.

D'autres détails sont accessibles dans l'ouvrage : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Extrait de l'ouvrage (1) : "Ce pont est remarquable par la hardiesse de sa construction. Il est d'une seule arche, en pierres de taille, de 20 toises de largeur sur 8 ou 10 de hauteur, suivant que les eaux creusent ou élèvent le lit de la rivière. La maçonnerie de ses piles n'a que 2 toises d'épaisseur, mais elle est fortifiée de part et d'autre de grands éperons. Au sommet de son cintre s'élève une petite tour carrée de 2 toises, sous laquelle on passe. Il y a eu long-temps des portes dans cet endroit du pont, pour admettre, refuser ou arrêter les passans, et assurer la perception d'un péage.

La pile gauche est percée d'une porte de 9 pieds 1/2 de largeur sur 11 de hauteur, dont le seuil, au niveau des éperons des piles, est élevé de plus de 10 pieds au-dessus des eaux, qui n'y entrent que dans les grandes crues. Elle a été construite pour faire passer le chemin de Mirabel, qui, en traversant ainsi le bas du pont, conduit par un quart de cercle sur ce même pont; ce qui a donné lieu à l'énigme qu'il faut passer sous le pont de Nyons avant de passer dessus.

Quelques géographes ont prétendu que c'était un ouvrage des Romains; mais d'anciens actes ne font remonter l'époque de sa construction qu'à l'année 1341.

Dans un volume in-12 de 159 pages, imprimé à Orange en 1647, ayant pour titre : *Histoire naturelle ou relation exacte du vent particulier de la ville de Nyons en Dauphinc, dit le vent de Saint Césarée d'Arles et vulgairement le Pontias*, Gabriel Boule s'exprime ainsi sur la date et les circonstances de la construction du pont de Nyons : « Le prix fait a été donné en 1341. On n'y travaillait que lentement et à reprises, à cause que la dépense s'en faisait par les habitans ou par gratifications particulières. En 1400, 1401 et années suivantes, on y travailla plus vigoureusement, jusqu'à ce que l'œuvre fut entièrement achevée. La ville de Nyons imposa un vingtain sur tous les fruits, denrées et marchandises, ainsi qu'il résulte des mandats tirés en faveur des ouvriers, et des actes reçus par M. Mége, notaire de Nyons.

Les paiemens se faisaient encore alors en florins d'or à la façon de l'empire.

Un acte passé dans l'église des pères prêcheurs du Buis, et reçu par Me. Etienne Gautier, notaire de Nyons, en l'année 1409, porte que Pierre Gaudelin, gentilhomme de la chambre du roi, bailli de Méouillon et baron de Montauban, et Pierre Defaye, chevalier, étaient commissaires députés par le dauphin, fils du roi Charles VI, pour avoir inspection de la construction de ce pont; et que Guillaume de Pont et Vincent Fabri, étaient procureurs ou commissaires de la part de la communauté, pour y faire travailler et avoir la direction de l'œuvre, par acte de procuration reçu M. Mége, notaire, le 8 septembre 1399. Que noble et puissante Béatrix du Puy, dame de Brueis, au diocèse de Gap, aurait fait, par son testament, reçu par Guillaume Gautier, notaire à Nyons, un legs pour aider à la construction de ce pont..."

Nous pouvons en déduire que la construction du pont a dû s'achever vers 1407.

Pont d'Ouzion - 1828

Commune de : Rive-de-gier

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Ch. de fer St-Etienne-Lyon](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Rive-de-gier : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Izieux - 1828](#), [Pont d'Ouzion - 1828](#),



Pont d'Ouzion

Pont d'Ouzion

Le pont d'Ouzion fut un des ouvrages importants construits à l'occasion de la mise en place du chemin de fer Saint-Etienne Lyon.

Pont de Pailhès à Pézenas - 1856

Fleuve franchi : l'Herault, commune de : Pezenas

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 100m,

Décret, le : 24/8/1854 - Ouverture au public : 10/3/1856 - Durée concession : 60 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : *Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*

Pont de Palavas - 1852

Fleuve franchi : Le Lez, commune de : Palavas
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 63.6m,

Décret, le : 1/5/1851 - Ouverture au public : 25/10/1852 - Durée concession : 35 ans - Coût de construction : 63600 Fr -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

Pont de Pertuis - 1835

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Pertuis

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Remise en état par le(les) architecte(s): [Ferdinand Arnodin](#), .

Longueur totale : 208m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 104m

Décret, le : 28/12/1833 -

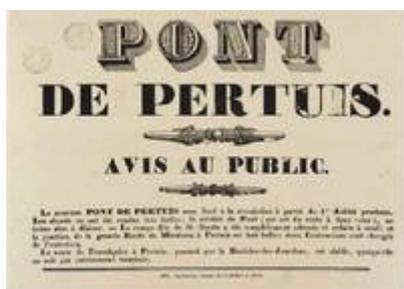
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous

http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf



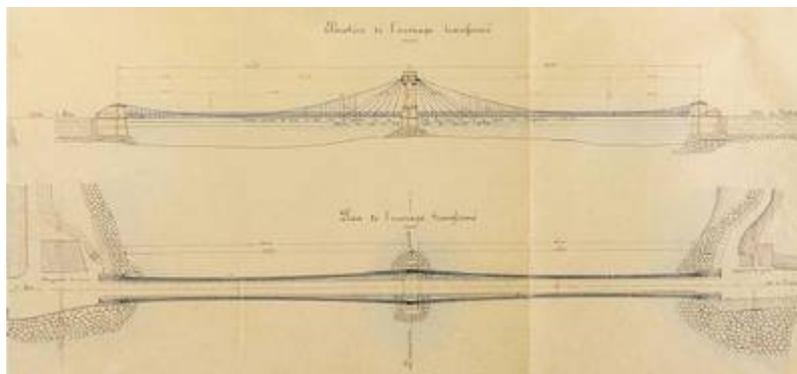
Le pont suspendu de Pertuis en 1940



Deuxième ouverture à la circulation du pont de Pertuis 1844

Le 14 septembre 1833, le marché pour la construction d'un pont à Pertuis est adjugé à [Jules Seguin](#) et Cie, qui se propose de construire "un pont en fil de fer", moyennant la concession d'un péage pendant 48 ans et une subvention de 60 000 F accordée par l'Etat. L'ouverture du pont est effective en octobre 1835. Des vices de construction apparaissent très vite aux culées, à la pile, au tablier, si bien qu'en 1842 le concessionnaire est mis en demeure de le mettre en bon état. Quelques réparations sont faites, mais le 2 Novembre 1843, une crue emporte la travée droite. Cette même crue emportait 5 autres ponts sur la Durance : les ponts [des Mées](#), de [Mirabeau](#), de [Manosque](#), de [Cadenet](#), de [Rognonas](#). En juillet 1844, il est de nouveau ouvert à la circulation.

Conformément au cahier des charges de 1833 et à la [loi du 30 Juillet 1880](#) sur le rachat des concessions des ponts à péage, les départements de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône prennent possession du pont suspendu le 23 octobre 1883. Des réparations et des modifications de l'ouvrage sont aussitôt envisagées, notamment par le prolongement et l'adjonction d'une nouvelle travée de 100 mètres de portée en même temps que la réfection complète du système de suspension. Ce programme n'a pas été réalisé. Ce n'est qu'en 1901 que des travaux sont effectués. Le nouveau projet comprend la restauration de la suspension et la construction d'un guideau à la pile destiné à améliorer l'écoulement des eaux. Ces travaux ont coûté 145 000 F aux deux départements. C'est [Arnodin, ingénieur-constructeur à Châteauneuf-sur-Loire](#), qui a été sollicité pour ce projet.



Projet d'élevation du pont de pertuis - Arnodin 1901

Pont de Ponsonnas - 1863

Fleuve franchi : le Drac, commune de : Ponsonnas

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Entreprise Sébastien Clet](#) - .

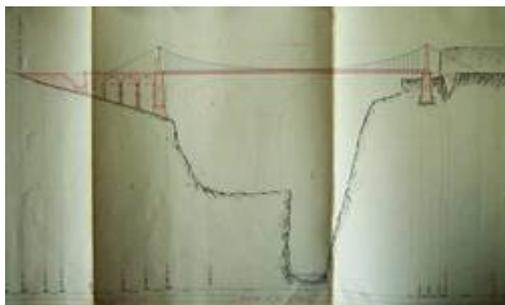
Longueur totale : 129m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 129m

Décret, le : 17/3/1859 - Ouverture au public : 23/8/1863 - Durée concession : 54 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

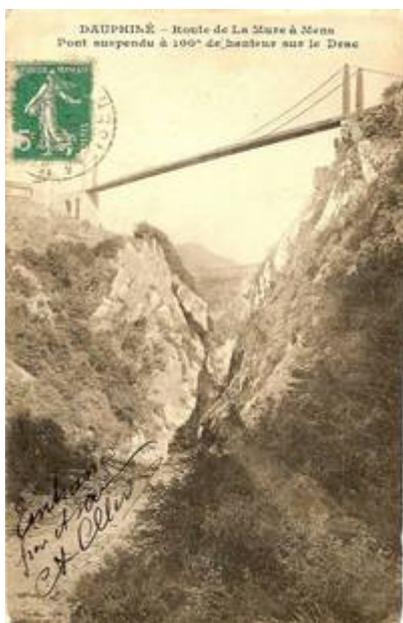
Le pont de Ponsonnas est situé à près de 15 km en aval du pont du Sautet, et à 2 km du pont de Cognet, les deux passages du Drac les plus proches. Il est situé sur la route Napoléon.



Le pont de Ponsonnas
Avant projet 1857

L'avant-projet de construction du pont se concrétise dans un document le 29/7/1857. Ci-contre nous en avons extrait une présentation générale.

L'adjudication est finalement prononcée le 17/3/1859 en faveur de M. Clet, en contre-partie ce dernier reçoit une subvention de 55 000 Fr, et une concession d'une durée de 54 ans. Le coût estimé du projet est de 130 000 Fr, pour ce pont de 129 mètres de long (la travée portée fait 117 mètres) et 4,20 m de largeur de tablier dont 2,2 pour la voie roulante.



Le pont de Ponsonnas

Finalement après des épreuves passées avec succès le 23/8/1863, qui autorise l'ouverture à la circulation. L'approbation des travaux est prononcée le 10/10/1863.



Le pont de Ponsonnas

Le rachat de la concession est conclu en Avril 1896. Le revenu brut du pont est alors estimé à 4500 Fr/an, pour un revenu net de 3000 Fr.

Pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1805

Fleuve franchi : la Dore, commune de : Pont-de-dore

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1840

Longueur totale : 192m, Nombre de travées : 24, Plus grande portée : 8m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Pont-de-dore : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1805](#), [Nouveau pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1844](#),

D'après "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p102, complété par les (2) "Annales des Ponts et Chaussées" - 3ème série - 1856 - p181

Pour permettre à la route de Lyon à Bordeaux de franchir la Dore, l'administration napoléonienne décida, pour l'amélioration des infrastructures majeures de la France, la construction d'un pont à côté de Peschadoires. Celle-ci était déclarée terminée en 1811 (sans plus d'information nous en concluons que la mise en service du pont eut lieu en 1805, mais ceci reste à confirmer). Il fut construit par l'Ingénieur en Chef Cournon. Nous n'avons pas d'information sur sa destruction, vraisemblablement antérieure à 1840, puisque les travaux de construction était déjà engagé en 1841.

Mais au vu du décret 1152 rapporté des Annales en référence, nous comprenons que ce pont fut reconstruit en pierre de Volvic vers 1844, par adjudication en faveur de MM Humbert-Droz et Filliol. Cette construction nécessita la destruction des piles existantes en béton, et la construction d'un pont de service en bois, emporté par la crue de Décembre 1842, et objet du litige détaillé en (2).

Nouveau pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1844

Fleuve franchi : la Dore, commune de : Pont-de-dore

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Compagnie(s) : [MM Humbert-Droz et Filliol associés](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Pont-de-dore : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1805](#), [Nouveau pont de Pont de Dore près de Peschadoires - 1844](#),

D'après "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p102, complété par les (2) "Annales des Ponts et Chaussées" - 3ème série - 1856 - p181

Pour permettre à la route de Lyon à Bordeaux de franchir la Dore, l'administration napoléonienne décida, pour l'amélioration des infrastructures majeures de la France, la construction d'un pont à côté de Peschadoires. Celle-ci était déclarée terminée en 1811 (sans plus d'information nous en concluons que la mise en service du pont eut lieu en 1805, mais ceci reste à confirmer). Il fut construit par l'Ingénieur en Chef Cournon. Nous n'avons pas d'information sur sa destruction, vraisemblablement antérieure à 1840, puisque les travaux de construction était déjà engagé en 1841.

Mais au vu du décret 1152 rapporté des Annales en référence, nous comprenons que ce pont fut reconstruit en pierre de Volvic vers 1844, par adjudication en faveur de MM Humbert-Droz et Filliol. Cette construction nécessita la destruction des piles existantes en béton, et la construction d'un pont de service en bois, emporté par la crue de Décembre 1842, et objet du litige détaillé en (2).

Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Pont-de-l-Isere

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1778

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Pont-de-l-Isere : [Tous les ouvrages](#), [Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769](#), [Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805](#), [Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825](#),

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p254.

complétées par l'extrait du site "[Nationale 7](#)"

et complétées par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 132

Le premier pont qui supporte le passage de la route royale 7 (Nationale 7) au franchissement de l'Isère, est un pont en bois construit en 1769; mais il fut emporté par une crue de la rivière, au mois d'Octobre 1778. Sous le gouvernement impérial, on en construisit un autre.

Le deuxième pont fut construit sous le gouvernement impérial (date estimée en 1805), en bois. Il coûta environ 600,000 francs. Il fut brûlé le 28 mars 1814, par ordre du maréchal Augereau, commandant en chef de l'armée de Lyon, qui, s'étant retiré avec ses troupes à Valence, après la prise de Lyon par les Autrichiens, voulut leur couper le passage, ou plutôt feignit de le vouloir; car on a dit alors et depuis, qu'un pacte secret existait déjà entre lui et le chef de l'Armée d'occupation.

Enfin, ce pont a été remplacé par un autre qui rentra en exploitation en 1825.

Le troisième pont a été commencé en 1822, et terminé en 1825. On en admire l'élégante simplicité. Il a sept arches de 20 mètres d'ouverture chacune. Il a été construit sous la direction de M. Chabard, alors ingénieur en chef du département, et a coûté 1375948 francs 61 centimes.

Il existe sur ce pont un péage réglé suivant un tarif approuvé par la loi du 5 août 1821. Le tarif du péage pour le passage du pont est modifié par l'ordonnance du 23/9/1839.

Il est mentionné dans (3) que le pont de La-Roche-de-Glun résiste à la crue exceptionnelle de 1842. Ce dernier pont fut détruit en 1940.

Une des autres particularités de Pont de l'Isère est d'être situé exactement sur le 45e parallèle

Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Pont-de-l-Isère
Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)
Destruction de l'ouvrage : 1814

Coût de construction : 600000 Fr -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Pont-de-l-Isère : [Tous les ouvrages](#), [Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769](#), [Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805](#), [Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825](#),

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p254.

complétées par l'extrait du site "[Nationale 7](#)"

et complétées par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 132

Le premier pont qui supporte le passage de la route royale 7 (Nationale 7) au franchissement de l'Isère, est un pont en bois construit en 1769; mais il fut emporté par une crue de la rivière, au mois d'Octobre 1778. Sous le gouvernement impérial, on en construisit un autre.

Le deuxième pont fut construit sous le gouvernement impérial (date estimée en 1805), en bois. Il coûta environ 600,000 francs. Il fut brûlé le 28 mars 1814, par ordre du maréchal Augereau, commandant en chef de l'armée de Lyon, qui, s'étant retiré avec ses troupes à Valence, après la prise de Lyon par les Autrichiens, voulut leur couper le passage, ou plutôt feignit de le vouloir; car on a dit alors et depuis, qu'un pacte secret existait déjà entre lui et le chef de l'Armée d'occupation.

Enfin, ce pont a été remplacé par un autre qui entra en exploitation en 1825.

Le troisième pont a été commencé en 1822, et terminé en 1825. On en admire l'élégante simplicité. Il a sept arches de 20 mètres d'ouverture chacune. Il a été construit sous la direction de M. Chabord, alors ingénieur en chef du département, et a coûté 1375948 francs 61 centimes.

Il existe sur ce pont un péage réglé suivant un tarif approuvé par la loi du 5 août 1821. Le tarif du péage pour le passage du pont est modifié par l'ordonnance du 23/9/1839.

Il est mentionné dans (3) que le pont de La-Roche-de-Glun résiste à la crue exceptionnelle de 1842. Ce dernier pont fut détruit en 1940.

Une des autres particularités de Pont de l'Isère est d'être situé exactement sur le 45e parallèle

Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Pont-de-l-Isère

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1940

Architecte(s) : [M. Chabord](#) - ;

Coût de construction : 1375948 Fr -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Pont-de-l-Isère : [Tous les ouvrages](#), [Vieux Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1769](#), [Deuxième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1805](#), [Troisième Pont de l'Isère près de La-Roche-de-Glun - 1825](#),

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p254.

complétées par l'extrait du site "[Nationale 7](#)"

et complétées par "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 132

Le premier pont qui supporte le passage de la route royale 7 (Nationale 7) au franchissement de l'Isère, est un pont en bois construit en 1769; mais il fut emporté par une crue de la rivière, au mois d'Octobre 1778. Sous le gouvernement impérial, on en construisit un autre.

Le deuxième pont fut construit sous le gouvernement impérial (date estimée en 1805), en bois. Il coûta environ 600,000 francs. Il fut brûlé le 28 mars 1814, par ordre du maréchal Augereau, commandant en chef de l'armée de Lyon, qui, s'étant retiré avec ses troupes à Valence, après la prise de Lyon par les Autrichiens, voulut leur couper le passage, ou plutôt feignit de le vouloir; car on a dit alors et depuis, qu'un pacte secret existait déjà entre lui et le chef de l'Armée d'occupation.

Enfin, ce pont a été remplacé par un autre qui rentra en exploitation en 1825.

Le troisième pont a été commencé en 1822, et terminé en 1825. On en admire l'élégante simplicité. Il a sept arches de 20 mètres d'ouverture chacune. Il a été construit sous la direction de M. Chabord, alors ingénieur en chef du département, et a coûté 1375948 francs 61 centimes.

Il existe sur ce pont un péage réglé suivant un tarif approuvé par la loi du 5 août 1821. Le tarif du péage pour le passage du pont est modifié par l'ordonnance du 23/9/1839.

Il est mentionné dans (3) que le pont de La-Roche-de-Glun résiste à la crue exceptionnelle de 1842. Ce dernier pont fut détruit en 1940.

Une des autres particularités de Pont de l'Isère est d'être situé exactement sur le 45e parallèle

Pont de Pont-Saint-Esprit - 1309

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Pont-st-esprit

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonnerie

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 919m, Nombre de travées : 25,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

D'après "Aux bords du Rhône" publié aux Editions Arthaud - 1948, complété par les informations extraites de "Le Rhône", de Louis Barron, publié aux Editions Laurens. complété par les informations issues de "*Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*" par JM. Vignon – Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées - Dunod Editeur – Paris - 1862. - XVIII p.189.

D'autres informations viennent du "Traité des ponts - à l'intention de Monseigneur de Bercy" - Sieur Gautier, 1765, Tome 1, p8

Le pont Saint-Esprit est le pont le plus remarquable de tous ceux qui nous reste du moyen-âge. Il fut construit entre 1265 et 1309 par la corporation religieuse et laborieuse des Pontifices ou Frères [pontifes](#) - et il semble avec le concours d'une confrérie de femmes - et financé avec les aumônes recueillies. Il forme un coude sur le Rhône et sa longueur approche du kilomètre, 919 mètres exactement. Sur les 25 arches, 19 sont anciennes.

Son entretien est financé par une taxe spéciale dite "Petit-Blanc", établi par le Roi, pour le passage du sel, qui remonte le Rhône, et pour les "Traites" étrangères à raison de quelques deniers par minot (??). Cette taxe produit en 1765 de 6 à 8000 Livres par an. Les bombardements américains ont, par chance, épargné ce superbe ouvrage; seule l'arche métallique moderne fut coupée.

Pont du Pouzin - 1849

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Le_Pouzin

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1940

Architecte(s) : [Adolphe Boulland](#) - ; Compagnie(s) : [Lamothe - Payen et Boulland](#) - .

Longueur totale : 300m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 25/2/1846 -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites de la circulaire établie par la DDE de l'Ardèche à l'occasion de la réparation du pont en 3 février au 6 juin 2003 complétées par celles issues de "Les inondations en France depuis le VI^{ème} siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 185.

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, la traversée du Rhône au Pouzin s'effectuait par bac.



Le pont du Pouzin



Le premier pont du Pouzin fut concédé pour sa construction et son exploitation à une société privée (Lamothe - Payen et Boulland) le 25 février 1846 pour une durée de 95 ans. Livré le 27 février 1849, c'était un pont suspendu de 300 m environ, à 3 travées indépendantes égales, les mêmes qu'aujourd'hui. Son tablier était en bois.

Selon l'ouvrage de M. Champion référencé ci-dessus, le pont suspendu de Pouzin fut emporté par la crue séculaire du 30 Mai 1856.

Reconstruit, il fut racheté par l'Etat le 1er janvier 1886 pour une somme de 25.353 F

Sa modernisation avait été envisagée avant la guerre, mais lors de l'avance ennemie, l'autorité militaire procéda à la destruction du tablier en juin 1940. De 1941 à 1944, un ouvrage provisoire est mis en place. En 1944, il subit des bombardements importants.

Après la guerre, l'ouvrage est remis en état et livré à la circulation en août 1946. Sa chaussée est à 4,50 m, sauf au droit des piles et culées où elle se réduit à 3,50 m.

Lors des aménagements du Rhône, la Compagnie Nationale du Rhône construit l'ouvrage d'aujourd'hui au cours des années 1960 et 1961 sur les culées et les piles de l'ancien pont suspendu.

Pont de Remollon - 1830

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Remollon
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 81.7m,

Décret, le : 6/12/1827 - Ouverture au public : 4/9/1830 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Texte élaboré à partir du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux](#)

Le pont de Remollon construit entre 1827 et 1829, fut mis en service le 4/9/1830. Détruit en partie en 1843, il ne sera reconstruit qu'en 1847-1848.

Pont de Remoulins - 1830

Fleuve franchi : le Gard, commune de : Remoulins

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 120m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 120m

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

La paternité du pont aux frères Seguin repose sur les informations issues du Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche

La construction de ce pont est en effet mentionnée brièvement dans l'inventaire des ponts construits par les frères Seguin page 228 du grand livre de compte (41J87).



Synthèse manuscrite d'un grand nombre de ponts construits par les frères Seguin
Fonds Seguin AD 41J87



Pont suspendu de Remoulins

Ce pont sur le Gard se trouvait à une lieue environ du fameux pont du Gard bâti par les romains. Il consistait en une seule travée de 120 mètres de long suspendue, par des câbles en fil de fer, à quatre pylônes de type colonne de Pestum d'environ 10 mètres de hauteur.

Seul les pylônes du pont construit en 1830 restent encore visibles.

Pont de Retournac - 1840

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Retournac

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1872

Longueur totale : 100m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 16/12/1838 -

Version du texte : V3.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations notamment extraites de [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE

L'établissement du pont suspendu de Retournac fut autorisé par l'Ordonnance royale du 16/12/1838. Nous en déduisons que sa mise en service eut lieu 18 mois plus tard, mais ceci reste à confirmer.

Comme le pont de [Gourdon](#), il fut largement endommagé par la crue de la Loire le 17 Octobre 1846. Il nécessita à cette occasion une première vague de consolidations. En 1872, il fut détruit et remplacé.

Pont de Roanne - 1834

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Roanne
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Longueur totale : 204m, Nombre de travées : 7, Plus grande portée : 23.38m
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Roanne : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Aiguilly - Roanne - 1841](#),
[Pont de Roanne - 1834](#),

Pour plus de détails : [Les ponts de la Loire de Serge Vannier](#) - Editions CPE

Il est curieux de constater que l'ouvrage "Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800" par M. Courtin - 1812 - p98, considère que le pont est alors terminé (1812), alors que nous savons par d'autres sources fiables qu'il n'en est rien, et qu'il faudra attendre 1834 pour la pose de la dernière pierre !

Premier pont de Rochemaure - 1840

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Rochemaure

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1856

Décret, le : 25/2/1838 -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Rochemaure : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Rochemaure - 1840](#), [Pont de Rochemaure - 1858](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 91, et 156

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

La construction d'un pont suspendu sur le Rhône, devant les rochers de la Croix de Lalauze fut autorisée par l'ordonnance royale du 25/2/1838. Nous en déduisons que sa mise en service eut lieu en 1840, mais ceci reste à confirmer. Ce pont fut emporté par la crue séculaire du 30 Mai 1856. "Il entraîna dans sa chute M. Privat, conseiller-général, qui périt, victime de son dévouement".

Pont de Rochemaure - 1858

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Rochemaure

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Rochemaure : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Rochemaure - 1840](#), [Pont de Rochemaure - 1858](#),

Il semble qu'après la destruction du pont en 1856, ce pont fut reconstruit en 1858.

Pont Vieux (Initial) de Romans sur Isère - 1240

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Romans-s-isere

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1720

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Romans-s-isere : [Tous les ouvrages](#), [Pont Vieux \(Initial\) de Romans sur Isère - 1240](#), [Pont Vieux de Romans sur Isère - 1720](#),

Synthèse établie à partir des informations publiées sur le site (1): [Le Romans historique : Le pont Vieux](#).

complétée par (2) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p258.

Selon (1), le premier pont en bois de Romans sur l'Isère daterait de l'an 1030 et selon (2) aurait été construit par le Chapitre de Saint-Barnard de Romans. La présence d'un péage sur ce pont conduit à la naissance en face de Romans, de Bourg de Péage. En 1240, l'archevêque le fait reconstruire avec des piles de pierre. Le premier ouvrage entièrement en pierre date de 1720.



Le pont de Romans au début du XXème siècle

D'après (2), le pont fut partiellement détruit à la fin de l'époque Napoléonienne, comme l'avait été celui de [La Roche-De-Glun](#) par ordre du maréchal Augereau, commandant en chef de l'armée de Lyon. Il fut rétabli peu de temps après.

L'ouvrage est élargi en 1856 lors de la construction des premiers quais.

En juin 1940, les artificiers français font sauter l'une des arches du pont. Rapidement, le pont est à nouveau ouvert à la circulation automobile.

Pont Vieux de Romans sur Isère - 1720

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Romans-s-isere

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçoné

Ouvrage toujours en place (2004)

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Romans-s-isere : [Tous les ouvrages](#), [Pont Vieux \(Initial\) de Romans sur Isère - 1240](#), [Pont Vieux de Romans sur Isère - 1720](#),

Synthèse établie à partir des informations publiées sur le site (1): [Le Romans historique : Le pont Vieux](#).

complétée par (2) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p258.

Selon (1), le premier pont en bois de Romans sur l'Isère daterait de l'an 1030 et selon (2) aurait été construit par le Chapitre de Saint-Barnard de Romans. La présence d'un péage sur ce pont conduit à la naissance en face de Romans, de Bourg de Péage. En 1240, l'archevêque le fait reconstruire avec des piles de pierre. Le premier ouvrage entièrement en pierre date de 1720.



Le pont de Romans au début du XXème siècle

D'après (2), le pont fut partiellement détruit à la fin de l'époque Napoléonienne, comme l'avait été celui de [La Roche-De-Glun](#) par ordre du maréchal Augereau, commandant en chef de l'armée de Lyon. Il fut rétabli peu de temps après.

L'ouvrage est élargi en 1856 lors de la construction des premiers quais.

En juin 1940, les artificiers français font sauter l'une des arches du pont. Rapidement, le pont est à nouveau ouvert à la circulation automobile.

Pont de Roquemaure - 1835

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Roquemaure
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 347m, Nombre de travées : 4, Plus grande portée : 104m
Décret, le : 22/3/1835 - Subvention : 96000 Fr
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Selon les archives départementales de Vaucluse, et l'exposition "Passage d'une rive à l'autre" dont les documents de référence sont disponibles sous http://archives.cg84.fr/catalogue/ArchivesDep_1_26.pdf

Préambule

Roquemaure est une commune du Gard située sur le Rhône au Nord d'Avignon.

Construction du pont suspendu - 1835

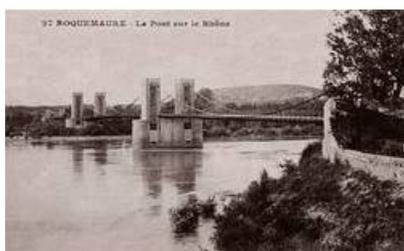
Avant la construction du pont suspendu à Roquemaure, pour traverser le Rhône, il fallait passer soit au sud par Avignon, soit au nord par Pont-Saint-Esprit.

Entre ces deux passages les seules possibilités étaient d'utiliser les bacs à traîlle qui reliaient le Gard au Vaucluse, où les ponts récents établis à Tournon, Andance, Sablons, ...

Le pont suspendu construit en 1835 se compose de trois travées sur le grand bras du Rhône d'une longueur de 313 m et d'une travée de 34 m sur le petit bras. Le décret du 5/6/1842 autorise les concessionnaires du pont à établir les routes de jonction du pont avec les communes de Roquemaure, Montfaucon et Saint-Geniès.

Un péage a été mis en place pour rentabiliser la construction. Toutefois, conformément à la [loi du 30 Juillet 1880](#), la concession du péage est rachetée en 1889 par les deux départements concernés. Les travaux de réparation et de restauration sont, à cette date, à la charge du Vaucluse et du Gard qui se partagent équitablement les dépenses. En 1894 une première réfection est effectuée pour renforcer la suspension. Les poutrelles et les garde-corps en bois sont remplacés par des ouvrages en acier. Trente et un an plus tard, la réfection complète du tablier et de la suspension est envisagée afin de permettre le croisement des camions de seize tonnes. Les travaux sont évalués à 1 200 000 F.

La contribution des frères Seguin dans cette construction reste à préciser. Il semble que l'ingénieur Pierre Laurey y ait été fortement contributif en 1847.



Le pont de Roquemaure
1941

Sa ressemblance avec le [pont de Mallemort](#) situé sur la Durance et toujours debout est stupéfiante.

Pont de Rousset - 1821

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Rousset

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1861

Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Rousset : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Rousset - 1821](#), [Pont de Rousset - 1863](#),

Le pont de Rousset connaît une première vie au XIXème siècle sous la forme d'un pont en bois. Il est toutefois substitué en 1863 par un pont suspendu.

Pont de Rousset - 1863

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Rousset

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Sieur Liotard](#) - .

Longueur totale : 80m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 80m

Décret, le : 15/10/1861 - Durée concession : 99 ans - Subvention : 22000 Fr

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Rousset : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Rousset - 1821](#), [Pont de Rousset - 1863](#),

Informations extraites des "Annales des Ponts et Chaussées" - 4ème série - 1862 - p48

Le pont de Rousset, sur la Durance, au service de la route départementale N° 1 (Hautes-Alpes) et de la route départementale N° 14 (Basses-Alpes) connaît une première vie au XIXème siècle sous la forme d'un pont en bois. Il est toutefois substitué en 1861 par un pont suspendu. L'adjudication fut gagnée par Sieur Liotard le 14/1/1862, avec un engagement de mise en service du pont dans un délai de 18 mois, et en contre-partie le droit d'exploitation de la concession pour une durée de 99 ans ainsi qu'une subvention de 22 000 Fr.

Pont de Ruoms - 1835

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Ruoms
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 3/8/1833 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

A propos de ce pont, nous n'avons à ce jour que le décret autorisant sa construction le 3/8/1833; nous en déduisons une mise en service (approximative) en 1835, mais ceci demande bien sûr confirmation .

Pont de Sablons - 1828

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Sablons

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1933

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 180m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 90m

Décret, le : 16/5/1827 - Ouverture au public : 30/7/1828 -

Version du texte : V1.3, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Sablons : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sablons - 1828](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1933-1944\) - 1933](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1951\) - 1951](#),

Depuis tout temps, les échanges entre les deux rives du Rhône revêtent une importance particulière, notamment en raison de l'emplacement géographique de [Sablons](#) : un carrefour de communication entre le Royaume de France en rive droite, et le Saint Empire Romain Germanique en rive gauche, dont ce bout de Dauphiné marque la limite Ouest.

Jusqu'au XVIème siècle, c'est par barque qu'il faut traverser, puis apparaît le [bac à traile](#) au XVIIIème siècle, un système astucieux qui utilise la force du courant pour assurer la traversée.

La construction du pont répond à plusieurs objectifs explicites, cités dans cet ordre dans les documents de présentation du projet :

- L'accroissement des relations commerciales de la Ville d'Annonay
- L'augmentation de ses fabriques de papier

- La création d'autres établissements industriels

- Le développement qu'ils recevront tous par l'abaissement du coût du charbon de Saint-Etienne, quand il pourra y parvenir par des voitures
- Et le transit de ce dernier pour le service des villages qui bordent la route de la Provence et de celle de Grenoble

Construction du pont suspendu - 1827-1828

Ce pont fut a priori la 3ème pont (public) construit par les [frères Seguin](#), après le fameux pont de [Tournon](#) (pilotage par l'ingénieur Thévenet) et celui d'[Andance](#)

Ci-après quatre documents historiques, principalement extraits du fonds Seguin (Archives Départementales de l'Ardèche) :

- Le décret qui permit la construction du pont suspendu : [Décret royal de Charles X du 16 Mai 1827](#). Pour accéder à la copie intégrale de ce décret, cliquez sur [ce lien](#). Vous y trouverez nombre de détails sur les conditions d'investissement et d'exploitation du pont.
- La copie de la page de garde du projet construit par la compagnie [Seguin - Montgolfier](#) pour justifier la construction du pont
- Le détail des tarifs du pont tels que publiés le 30 Décembre 1826

- Li-dessus le plan initial du pont de Sablons. On note par exemple le niveau des plus hautes eaux pris en considération : la crue du 9 Septembre 1824.

ESTIMATION DE LA DÉPENSE.	
Pile du milieu	45,000 f.
Deux massifs d'amarre, aux abords, amarres, chevalets, etc.	40,000
Système de suspension	50,000
Plancher et parapet	20,000
Pose	5,000
Frais généraux, intérêts d'argent, établissement social, employés, etc.	20,000
Accidens imprévus	20,000
Total de la dépense	180,000 f.
Cautionnement	20,000
Total du capital	200,000 f.

Détail des dépenses du pont de Sablons
Fonds Seguin

Le coût estimé du pont était de 200 000 Francs or de l'époque, il était équipé d'un péage pour permettre son financement ainsi que son entretien. La durée de la concession accordée par le Roi était de 61 ans. Sa construction dura 18 mois, en faisant face à de réelles difficultés dues à l'impétuosité du Rhône d'alors.

Produit brut du péage, année commune	25,000 f.
A déduire:	
Frais de perception	600 f.
Entretien annuel	600
Réserve pour réparation majeure	800
Intérêts de 180,000 f. à 5 pour 100	9,000
	11,000
Bénéfice net	14,000 f.

Détail des recettes estimées du pont de Sablons
Fonds Seguin



Sablons- Le vieux pont



Sablons- le vieux pont et un bateau à roue



Le vieux pont de Sablons

La vie du pont suspendu

La vie de chaque côté du Rhône allait alors être transformée !

Ce pont résista aux crues les plus terribles, notamment celle de 1840, et de 1856.

En 1844, l'administration demanda aux concessionnaires de relever le tablier pour faciliter le passage de la navigation fluviale, en contre-partie d'une subvention de 7000 Fr.

Vers la fin du siècle, 3 des huit câbles sont remplacés.

Vers 1930, l'ouvrage est en très mauvais état. Une limite de charge de 1800 kg est adoptée (valeur très faible).

Par très grand vent, les suspentes se détachaient souvent du tablier par files de trois ou quatre ! En Avril 1931, on enregistra même la rupture complète d'un câble suspenseur.

La reconstruction de l'ouvrage fut mis au concours en 1931 et en 1933 il fut remplacé par un pont suspendu sans pilier central. Une page spéciale lui est consacrée au lien suivant : [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1933-1944\)](#).

Nouveau pont suspendu de Sablons (1933-1944) - 1933

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Sablons
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer
Destruction de l'ouvrage : 1944

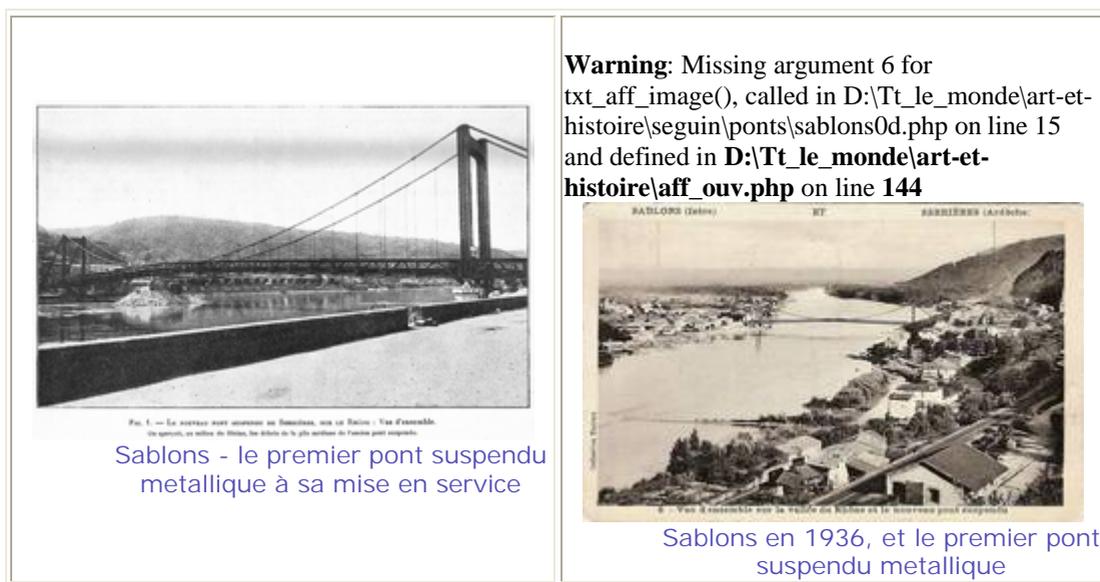
Longueur totale : 217m, Nombre de travées : 3, Plus grande portée : 185m
Ouverture au public : 17/10/1933 -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Sablons : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sablons - 1828](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1933-1944\) - 1933](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1951\) - 1951](#),

Informations extraites de "*Le Genie Civil - N°2679, 10 Nov 1933.*

Vers 1930, l'[ancien pont suspendu Seguin](#) est en très mauvais état. La reconstruction de l'ouvrage fut mis au concours en 1931 et en 1933 il fut remplacé par un pont suspendu sans pilier central (par l'entreprise Baudin, qui, rappelons-le, a quelques liens historiques avec [Marc Seguin](#) : [Ferdinand Arnodin](#), qui travailla un temps dans la [compagnie des ponts à péage](#) créée par les frères Seguin à Lyon, fonda à Chateaufort sur Loire une célèbre entreprise de ponts suspendus, qui employa à ses débuts le fondateur de l'entreprise Baudin !.

Quelques photos du pont achevé



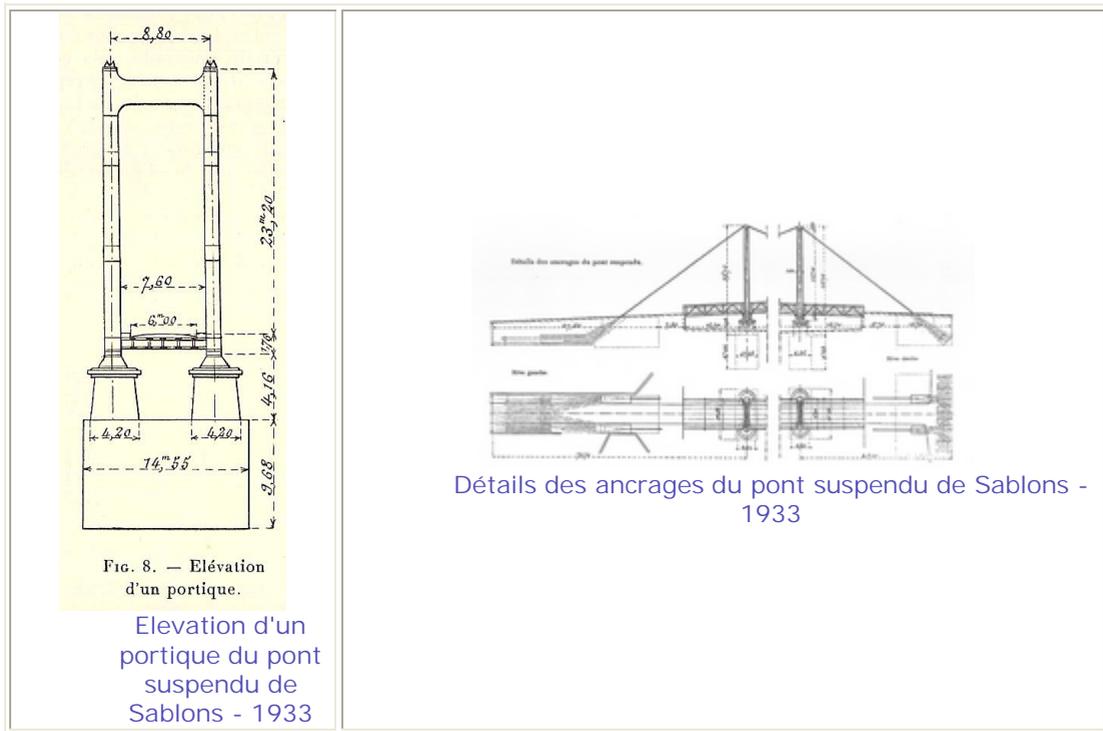
Quelques données techniques

Le concours initial prévoyait un pont suspendu à poutre de rigidité, avec une travée centrale de 175 à 190 mètres.

Le tablier devait comporter une chaussée de 6 mètres et de deux trottoirs de 0,75m.

Après une étude assez longue, la société des Etablissements B. Baudin de Chateaufort-Sur-Loire fut chargée de l'exécution. Les objectifs pour la construction du pont, furent : recherche d'un pont lourd, peu déformable, d'une grande sobriété, et conçu de telle sorte qu'aucune pièce ou ligne ne fut masquée, afin d'en faciliter la maintenance.

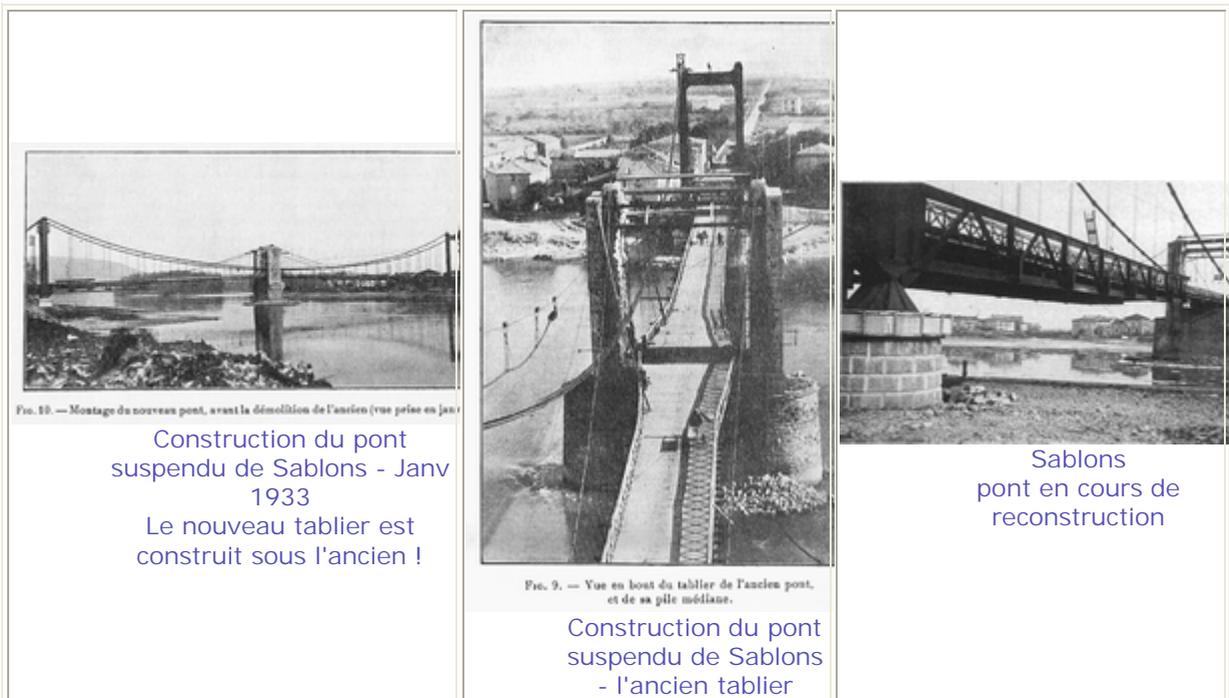




Quelques étapes de sa construction

Le montage du pont fut réalisé sous la double contrainte du maintien de la circulation pendant l'exécution des travaux, mais aussi le maintien de la navigation sur le Rhône. Ceci obligea le montage de dispositifs provisoires (portiques et suspension provisoire) pour soulever le tablier ancien, et ainsi construire le nouveau tablier sous le précédent.

Le montage des piliers métalliques définitifs se fit sans difficulté. Ils furent amenés par éléments dont les plus lourds pesaient 13 tonnes, puis montés à l'aide d'un échafaudage. Les épreuves furent réalisées avec succès les 16 et 17 Octobre 1933.



Mais le 1^{er} septembre 1944 à 1h du matin, ce pont tout récent fut détruit par l'armée allemande en retraite. Il fut reconstruit le 16 Février 1951, dans l'état où nous le connaissons aujourd'hui : voir la [page spéciale concernant ce pont](#).

Nouveau pont suspendu de Sablons (1951) - 1951

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Sablons

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 185m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 185m

Ouverture au public : 16/2/1951 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Sablons : [Tous les ouvrages](#), [Pont de Sablons - 1828](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1933-1944\) - 1933](#), [Nouveau pont suspendu de Sablons \(1951\) - 1951](#),

La destruction du pont suspendu obligea la remise en service du bac à traîlle, jusqu'à l'érection du nouveau pont le 16 Février 1951, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Ce pont construit, comme son prédécesseur, par l'entreprise Baudin-Chateauneuf a une portée globale de 185m.

En 1974, il fallut remplacer certains câbles et pendant ces travaux, un pont provisoire dit "pont Bailey" fut installé.

A partir de 1997, des travaux de peinture furent engagés qui lui donnèrent son aspect actuel original multicolore bleu/jaune/noir. Il y passe actuellement une moyenne de 11 500 véhicules par jour.



Sablons - Le pont et le Chateau de Murat



Sablons - Le pont est détruit
la traîlle reprend du service



Sablons - la construction
du nouveau pont



Sablons - Le pont en
construction

Pont de Saillans - < XIXème siècle

Fleuve franchi : la Drome, commune de : Saillans

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1856

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Informations issues de (1) "Statistique du département de la Drome" - Nicolas Delacroix - Borel, imprimeur - 1835 - p603.

Extrait de l'ouvrage en référence : "Au confluent du Rieussec et de la Drome, cette ville est sur la route de Valence à Gap, dans une gorge et au pied d'une chaîne de montagnes qui l'abrite au nord. Ses murs sont baignés au midi par la Drome, sur laquelle est un pont en pierre assez bas et assez mal construit, pour communiquer avec l'autre rive".

Il semble qu'il fut emporté par la crue du 9/9/1856.

Pont du Sautet près de Corps - 1843

Fleuve franchi : le Drac, commune de : Corps

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Armand-Joseph Bayard de la Vingtrie](#) - ; Compagnie(s) : [Bayard de la Vingtrie & de Verges](#) - .

Longueur totale : 65m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 65m

Décret, le : 7/3/1841 - Ouverture au public : 1/11/1843 - Durée concession : 66 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

Ce pont sur le Drac est essentiel pour la communication entre les communes de Corps et Mens, en Isère à proximité de la route Napoléon.

La construction du pont suspendu fait l'objet d'une ordonnance royale le 27 Mars 1841. Elle a pour objet le remplacement d'un pont existant situé 400 mètres en amont. L'adjudication se fait en faveur de la Société des ponts Réunis de Paris (Bayard de la Vingtrie) le 7 Mars 1841, en échange d'une concession de 66 ans.

La réception de l'ouvrage est prononcée le 24/10/1842, mais le péage ne débute que le 1/11/1843.

La longueur du pont est de 65 mètres pour 4,5 de large (dont 2,3 pour la voie roulante).

Le coût estimé de l'ouvrage est de 66 000 Fr.

Pont de Serrieres-s-ain - 1836

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Serrieres-s-ain

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Compagnie(s) : [Camille Paret](#) - .

Décret, le : 4/6/1834 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Extrait du bulletin de lois du 4/6/1834 complété par les informations publiées par l'Office du Tourisme d'Izernore

L'ordonnance royale publiée le 4/6/1834, autorise la construction d'un pont suspendu à Serrières sur l'Ain, pour le service de la route royale N° 79 de Nevers à Genève, et confirme le bien-fondé de l'adjudication des travaux, passée le 22/1/1834 au Sieur Camille Paret.

Selon le site de l'[Office de tourisme d'Izernore](#), le pont suspendu a été noyé par la mise en eau du barrage d'Allement et remplacé en 1960 par l'ouvrage actuel à une arche unique de 122,5m.

Ancien Pont de Seyssel - < XVème siècle

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Seyssel

Type d'ouvrage : Pont en bois(charpente)

Destruction de l'ouvrage : 1835

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de Seyssel : [Tous les ouvrages](#), [Ancien Pont de Seyssel - < XVème siècle](#), [Pont suspendu de Seyssel - 1838](#),

Pont suspendu de Seyssel - 1838

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Seyssel

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 80m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 40m

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Seyssel : [Tous les ouvrages](#), [Ancien Pont de Seyssel - < XVème siècle](#), [Pont suspendu de Seyssel - 1838](#),



Pont suspendu de Seyssel

Pont de St-Bauzille-de-Putois - 1865

Fleuve franchi : l'Herault, commune de : St-Bauzille-de-Putois

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1907

Longueur totale : 120m,

Décret, le : 10/2/1864 - Ouverture au public : 16/1/1865 - Durée concession : 60 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites de la notice PONT SUSPENDU DE SAINT-BAUZILLE DE PUTOIS

(Hérault)LYON P.LEGENDRE 1909- IN8 br.23p.-ill.in et ht.

Grâce à la notice ci-dessus, nous savons que l'ouvrage a été détruit partiellement suite à l'ouragan du 9.10.1907-

Pont de Larnoux - 1777

Commune de : St-Felix-De-Lodez

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Architecte(s) : [Bertrand Garipuy](#) - ;

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard
mais aussi le site très riche sur [Pont de Gignac](#)

Passerelle de Saint-Fortunat-sur-Eyrieux - 1823

Fleuve franchi : l'Eyrieux, commune de : St-Fortunat

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible

(Note : la date présentée est en contradiction avec l'état de l'art de cette époque, compte-tenu des caractéristiques affichées. Est-ce la date de présentation du projet ?

En effet, sa mise en service ne peut raisonnablement être antérieure à 1825).

La passerelle piétonnière de Pourchaire franchit L'Eyrieux entre St Laurent et St Fortunat au quartier Prahly le Pourchaire. La longueur totale du pont était de 82 m, la travée centrale de 63 m. La passerelle est classée Monument Historique par arrêté du 7 mai 1982. Pour plus d'information, voir le site [La vallée de l'Eyrieux](#). Les archives à notre disposition infirment à ce jour (05/2005) la contribution des frères Seguin dans la réalisation de ce pont.

Pont de Cordon, aux environs de St-Genix-sur-guiers - 1839

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : St-Genix-s-Guiers
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 28/1/1838 - Subvention : 62000 Fr

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que l'ordonnance royale autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent, mais ceci reste à confirmer. Nous avons bien des cas où, malgré l'ordonnance royale, la construction fut souvent retardée (souvent accompagnée d'un nouveau décret). Nous sommes donc demandeurs de toute information complémentaire permettant de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

Pont de St-Gervais en Isère - 1839

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : St-Gervais

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Escarraquel freres](#) - ; Compagnie(s) : [Escarraquel frères](#) - .

Longueur totale : 93m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 93m

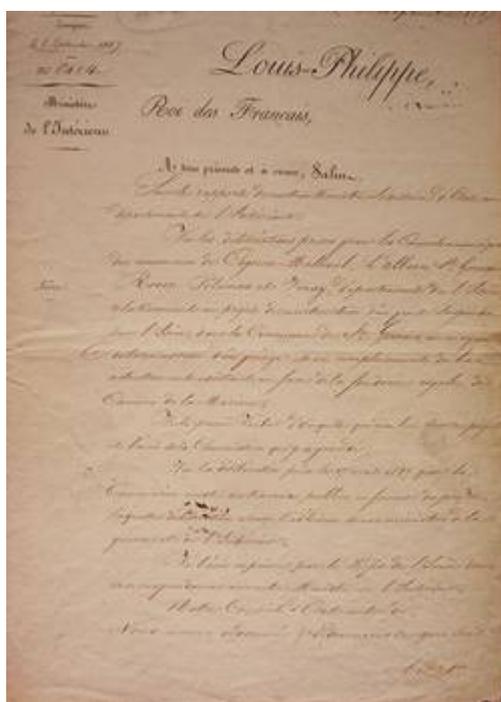
Décret, le : 2/9/1837 - Ouverture au public : 10/8/1839 - Durée concession : 70 ans - Coût de construction : 115000 Fr - Subvention : 40000 Fr

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère.

Un pont suspendu financé partiellement par le Ministère de la Marine !

Le projet de construction du pont de Saint Gervais sur l'Isère répondait à un objectif précis : faciliter le transport des pièces produites par la Fonderie Royale des canons de la Marine, située dans ce village. Le pont fut donc mis en place précisément devant cette fonderie, en remplacement du bac qui officiait ici. Le cahier des Charges fut établi le 26 Juillet 1837, et précisait que la construction du pont durerait au maximum 18 mois.



L'ordonnance royale autorisant la construction du pont fut publiée le 2 Sept 1837.

Ordonnance royale autorisant la construction du pont de Saint Gervais sur l'Isère en 1837

L'adjudication fut faite le 7 Septembre 1837 en faveur d'architectes et entrepreneurs bordelais, les frères Escarraquel, mais officiellement approuvée le 15/1/1838. Les [frères Seguin](#), ainsi que l'architecte [Adolphe Boulland](#) avaient eux aussi aussi soumissionné mais sans succès. Le processus d'adjudication était assez spécial : le préfet sélectionnait parmi les soumissionnaires qui satisfaisaient les conditions techniques, celui qui offrait la durée de concession la plus courte (transmise sous pli cacheté et ouvert en présence de témoins), dans ce cas les frères Escarraquel. L'investissement total est alors estimé à 115 000 Fr environ. Le fait le plus curieux dans la construction du pont est la participation financière du Département de la Marine à hauteur de 20 000 Fr, soit la moitié de la subvention apportée par l'Etat à la construction du pont s'élevant dans ce cas précis à 40 000 Fr. En contrepartie de son investissement, l'entrepreneur bénéficie d'une concession d'exploitation du pont d'une durée de 70 ans.

Après des épreuves passées avec succès les 9 et 10 Juillet 1839, le pont fut finalement ouvert au public le 10 Août 1839. Il présente les caractéristiques suivante : une longueur de 93,15 m et une largeur de tablier de 4,50 m (très proches des caractéristiques du [pont voisin de La Sône](#)).

L'entretien du pont défectueux !

Nombre sont les défaillances et accidents qui vont jalonner la vie de l'ouvrage.

- Dès 1842, un premier bilan fait apparaître l'absolue nécessité de procéder à des réparations: le plancher est considéré sans résistance, seuls 2 câbles sur les 4 supportent effectivement le tablier,
- Le 7 juillet 1846, un accident a lieu et blesse semble-t-il un usager, par faute de résistance du plancher du tablier. Il est alors exigé du concessionnaire qu'il change l'ensemble de plancher pour un plancher en chêne et pour finir les culées sont réparées.
- Les 2 et 8 Sept 1867 il y a rupture de câble, du fait d'une oxydation avancée au niveau des culées, par infiltration d'eau.

Tout ceci force le concessionnaire bordelais à de lourdes réparations et à de nouvelles épreuves du pont. Dans les années qui suivirent, l'Etat n'eut plus beaucoup à se plaindre de son concessionnaire et le rachat de la concession se conclut le 14/8/1887, conformément à la loi de 1880, pour une somme de 25 000 Fr.

Pont de St-Jean-de-Maruéjols - 1838

Fleuve franchi : la Ceze, commune de : St-Jean-de-Maruejols
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Longueur totale : 100m,

Décret, le : 15/12/1837 - Ouverture au public : 25/5/1838 - Durée concession : 75 ans -

Subvention : 40000 Fr

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.](#)

Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828

Fleuve franchi : le Doux, commune de : Tournon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1857

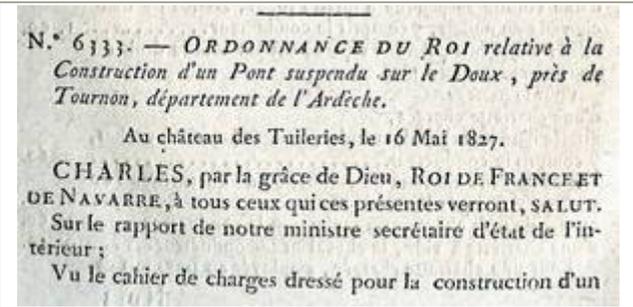
Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Armand Thevenet](#) - ; Compagnie(s) : [Sieur Blachier](#) - .

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Tournon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828](#), [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#), [Grand Pont - sur le Doux - 1583](#), [Premier pont de Tournon - 1825](#), [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 191.

Ce pont sur le Doux à Saint Jean de Muzols, est situé à proximité de Tournon, son embouchure sur le Rhône.

 <p>N.° 6333. — <i>ORDONNANCE DU ROI</i> relative à la <i>Construction d'un Pont suspendu sur le Doux, près de Tournon, département de l'Ardèche.</i></p> <p>Au château des Tuileries, le 16 Mai 1827.</p> <p>CHARLES, par la grâce de Dieu, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE, à tous ceux qui ces présentes verront, SALUT. Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état de l'in- térieur ; Vu le cahier de charges dressé pour la construction d'un</p> <p>Le décret royal autorisant la construction du pont sur le Doux à Saint Jean de Muzols 16 Mai 1827</p>	<p>La construction du pont suspendu est autorisée par Décret royal de Charles X du 16 Mai 1827. Pour accéder à la copie intégrale de ce décret, cliquez sur ce lien. Ce document intéressant présente aussi le détail des conditions d'exploitation du pont et des péages fixées dès le 6 Janvier 1827. L'investissement correspondant à la construction de ce pont est assuré par le sieur Blachier. En contrepartie, il bénéficie d'une concession et de droit à péage pour une durée de 99 ans.</p>
--	--

Les "Mémoires d'Ardèche" (N°58 - mai 1998) nous apprennent que le pont a été enlevé par une crue en 1851, mais il est plus vraisemblable de penser, comme l'indique l'ouvrage référence ci-dessus, qu'il s'agit de la crue du 10 Septembre 1857, qui emporta aussi le pont suspendu de Tournon.

Un second pont est alors construit en 1859, qui est aujourd'hui remplacé par un pont métallique dont les piles ont pu être correctement fondées grâce aux techniques modernes."

Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859

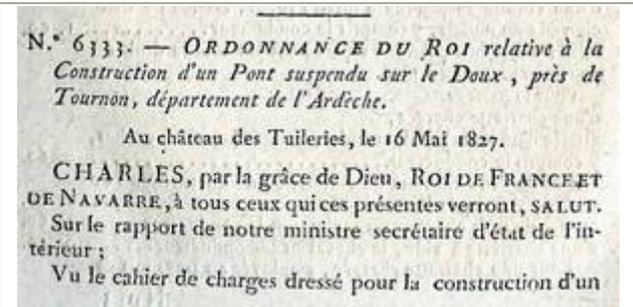
Fleuve franchi : le Doux, commune de : Tournon
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Tournon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828](#), [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#), [Grand Pont - sur le Doux - 1583](#), [Premier pont de Tournon - 1825](#), [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 191.

Ce pont sur le Doux à Saint Jean de Muzols, est situé à proximité de Tournon, son embouchure sur le Rhône.

 <p>N.° 6333. — <i>ORDONNANCE DU ROI</i> relative à la Construction d'un Pont suspendu sur le Doux, près de Tournon, département de l'Ardèche.</p> <p>Au château des Tuileries, le 16 Mai 1827.</p> <p>CHARLES, par la grâce de Dieu, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE, à tous ceux qui ces présentes verront, SALUT.</p> <p>Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état de l'intérieur ;</p> <p>Vu le cahier de charges dressé pour la construction d'un</p> <p>Le décret royal autorisant la construction du pont sur le Doux à Saint Jean de Muzols 16 Mai 1827</p>	<p>La construction du pont suspendu est autorisée par Décret royal de Charles X du 16 Mai 1827. Pour accéder à la copie intégrale de ce décret, cliquez sur ce lien. Ce document intéressant présente aussi le détail des conditions d'exploitation du pont et des péages fixés dès le 6 Janvier 1827.</p> <p>L'investissement correspondant à la construction de ce pont est assuré par le sieur Blachier. En contrepartie, il bénéficie d'une concession et de droit à péage pour une durée de 99 ans.</p>
---	--

Les "Mémoires d'Ardèche" (N°58 - mai 1998) nous apprennent que le pont a été enlevé par une crue en 1851, mais il est plus vraisemblable de penser, comme l'indique l'ouvrage référence ci-dessus, qu'il s'agit de la crue du 10 Septembre 1857, qui emporta aussi le pont suspendu de Tournon.

Un second pont est alors construit en 1859, qui est aujourd'hui remplacé par un pont métallique dont les piles ont pu être correctement fondées grâce aux techniques modernes."

Premier pont de Saint-Just - 1764

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : St-Just

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1790

Nombre de travées : 11,

Décret, le : 22/4/1755 - Ouverture au public : 1/10/1764 -

Version du texte : V1.2, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de St-Just : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Saint-Just - 1764](#), [Deuxième pont de Saint-Just - 1804](#), [Troisième pont de Saint-Just - 1835](#), [Pont métallique de Saint-Just - 1861](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 91, et 156,

complétées par celles issues de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998".

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Ce pont de pierre situé sur la route de la rive droite permet un accès à Pont Saint-esprit par le Nord. Même s'il résista à la crue séculaire de 1772, celle-ci créa un nouveau lit qui s'établit en 1775, provoquant une brèche dans la chaussée encore en construction. Un passage en barque puis en bac fut donc établi pour franchir ce nouveau bras.

En 1780, le prolongement de la rampe est prévu, par la construction de 10 arches supplémentaires qui seront terminées en 1786! Mais en 1790, une crue emporte dix arches, qui obligent la mise en place d'un bac pour franchir l'ensemble !

Des travaux de reconstruction sont donc entrepris en 1802 et se terminent vers 1804, et remplacent les 10 arches manquantes par 8 en bois (en deux tronçons de 5 et 3);

De nouvelles arches du pont sont emportées par la crue extraordinaire du 10 Octobre 1827 (qui se traduit par une hauteur de 16,10 m au dessus de l'étiage au niveau du [pont suspendu de Vallon](#)). Le bac à traîlle est de nouveau rétabli.

Des difficultés administratives ralentissent les réparations qui ne seront finalement achevées qu'en 1835. Il fut également emporté par la crue du 21 Septembre 1846.

Pour finir, un nouveau projet de pont est envisagé. D'abord projeté sous la forme d'un pont suspendu, c'est finalement un pont métallique en tôle et fer forgé qui est mis en place en 1861.

Deuxième pont de Saint-Just - 1804

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : St-Just

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1827

Nombre de travées : 19,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de St-Just : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Saint-Just - 1764](#), [Deuxième pont de Saint-Just - 1804](#), [Troisième pont de Saint-Just - 1835](#), [Pont métallique de Saint-Just - 1861](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 91, et 156, complétées par celles issues de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998".

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Ce pont de pierre situé sur la route de la rive droite permet un accès à Pont Saint-esprit par le Nord. Même s'il résista à la crue séculaire de 1772, celle-ci créa un nouveau lit qui s'établit en 1775, provoquant une brèche dans la chaussée encore en construction. Un passage en barque puis en bac fut donc établi pour franchir ce nouveau bras.

En 1780, le prolongement de la rampe est prévu, par la construction de 10 arches supplémentaires qui seront terminées en 1786! Mais en 1790, une crue emporte dix arches, qui obligent la mise en place d'un bac pour franchir l'ensemble !

Des travaux de reconstruction sont donc entrepris en 1802 et se termine vers 1804, et remplacent les 10 arches manquantes par 8 en bois (en deux tronçons de 5 et 3);

De nouvelles arches du pont sont emportées par la crue extraordinaire du 10 Octobre 1827 (qui se traduit par une hauteur de 16,10 m au dessus de l'étiage au niveau du [pont suspendu de Vallon](#)). Le bac à traîlle est de nouveau rétabli.

Des difficultés administratives ralentissent les réparations qui ne seront finalement achevées qu'en 1835. Il fut également emporté par la crue du 21 Septembre 1846.

Pour finir, un nouveau projet de pont est envisagé. D'abord projeté sous la forme d'un pont suspendu, c'est finalement un pont métallique en tôle et fer forgé qui est mis en place en 1861.

Troisième pont de Saint-Just - 1835

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : St-Just

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Destruction de l'ouvrage : 1846

Nombre de travées : 19,

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de St-Just : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Saint-Just - 1764](#), [Deuxième pont de Saint-Just - 1804](#), [Troisième pont de Saint-Just - 1835](#), [Pont métallique de Saint-Just - 1861](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 91, et 156, complétées par celles issues de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998".

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Ce pont de pierre situé sur la route de la rive droite permet un accès à Pont Saint-esprit par le Nord. Même s'il résista à la crue séculaire de 1772, celle-ci créa un nouveau lit qui s'établit en 1775, provoquant une brèche dans la chaussée encore en construction. Un passage en barque puis en bac fut donc établi pour franchir ce nouveau bras.

En 1780, le prolongement de la rampe est prévu, par la construction de 10 arches supplémentaires qui seront terminées en 1786! Mais en 1790, une crue emporte dix arches, qui obligent la mise en place d'un bac pour franchir l'ensemble !

Des travaux de reconstruction sont donc entrepris en 1802 et se termine vers 1804, et remplacent les 10 arches manquantes par 8 en bois (en deux tronçons de 5 et 3);

De nouvelles arches du pont sont emportées par la crue extraordinaire du 10 Octobre 1827 (qui se traduit par une hauteur de 16,10 m au dessus de l'étiage au niveau du [pont suspendu de Vallon](#)). Le bac à traîlle est de nouveau rétabli.

Des difficultés administratives ralentissent les réparations qui ne seront finalement achevées qu'en 1835. Il fut également emporté par la crue du 21 Septembre 1846.

Pour finir, un nouveau projet de pont est envisagé. D'abord projeté sous la forme d'un pont suspendu, c'est finalement un pont métallique en tôle et fer forgé qui est mis en place en 1861.

Pont métallique de Saint-Just - 1861

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : St-Just

Type d'ouvrage : Pont fixe métallique

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 325m, Nombre de travées : 6, Plus grande portée : 46.26m

Décret, le : 18/8/1861 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de St-Just : [Tous les ouvrages](#), [Premier pont de Saint-Just - 1764](#), [Deuxième pont de Saint-Just - 1804](#), [Troisième pont de Saint-Just - 1835](#), [Pont métallique de Saint-Just - 1861](#),

Informations extraites de "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 91, et 156,

complétées par celles issues de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998".

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Ce pont de pierre situé sur la route de la rive droite permet un accès à Pont Saint-esprit par le Nord. Même s'il résista à la crue séculaire de 1772, celle-ci créa un nouveau lit qui s'établit en 1775, provoquant une brèche dans la chaussée encore en construction. Un passage en barque puis en bac fut donc établi pour franchir ce nouveau bras.

En 1780, le prolongement de la rampe est prévu, par la construction de 10 arches supplémentaires qui seront terminées en 1786! Mais en 1790, une crue emporte dix arches, qui obligent la mise en place d'un bac pour franchir l'ensemble !

Des travaux de reconstruction sont donc entrepris en 1802 et se terminent vers 1804, et remplacent les 10 arches manquantes par 8 en bois (en deux tronçons de 5 et 3);

De nouvelles arches du pont sont emportées par la crue extraordinaire du 10 Octobre 1827 (qui se traduit par une hauteur de 16,10 m au dessus de l'étiage au niveau du [pont suspendu de Vallon](#)). Le bac à traîlle est de nouveau rétabli.

Des difficultés administratives ralentissent les réparations qui ne seront finalement achevées qu'en 1835. Il fut également emporté par la crue du 21 Septembre 1846.

Pour finir, un nouveau projet de pont est envisagé. D'abord projeté sous la forme d'un pont suspendu, c'est finalement un pont métallique en tôle et fer forgé qui est mis en place en 1861.

Pont de St-Just-St-Rambert - 1833

Fleuve franchi : la Loire, commune de : Andrezieux

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1930

Longueur totale : 99.45m,

Décret, le : 22/1/1831 - Ouverture au public : 7/12/1833 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V2.1, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Andrezieux : [Tous les ouvrages](#), [Pont d'Andrezieux - 1831](#), [Pont de St-Just-St-Rambert - 1833](#),

L'histoire des communes de Saint-Just et de Saint-Rambert (aujourd'hui fusionnées) est intimement liée à l'histoire de son pont. Saint-Rambert contrôlait le passage du fleuve. Saint-Just prit naissance plus tard à la tête du pont. La ville se développa au XVIII^e siècle grâce à la batellerie et au charbon, la Loire ayant été rendue navigable entre Roanne et Saint-Just en 1705. La navigation s'effectuait au moyen de barques appelées Sapines puis Rambertes. Ces embarcations qui ne servaient qu'une fois et ne pouvaient descendre la Loire qu'en période de hautes-eaux, permettaient le transport du charbon de Roche-la-Molière et Saint-Etienne en direction de Roanne et au-delà. Leur construction occupa jusqu'à 1300 barquiers. De 1704 à 1850 plusieurs milliers de barques descendirent ainsi chaque année la Loire, transportant chacune 18 à 25 tonnes de charbon malgré les périls du trajet, notamment au "Saut du Perron". Le chemin de fer français reliant Andrézieux à Roanne ruina la marine sur la Loire.

Le pont suspendu construit en 1833 a été emporté par une crue le 17/10/1846. Reconstitué, il résistera jusqu'en 1930. Entre-temps en 1879, la commune de St Rambert rachète les droits de la concession. Le 21 septembre 1930 était inauguré le pont actuel.

Pont de St-Laurent-du-pape - < XIXème siècle

Fleuve franchi : l'Eyrieux, commune de : St-Laurent-du-pape

Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée

Destruction de l'ouvrage : 1890

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

D'après les observations de M. Vaschalde, observateur météorologique à Vals les Bains.

Le pont de Saint Laurent du Pape, établi par les États du Vivarais, bien que résistant aux nombreuses crues du XIXème siècle sur l'Eyrieux, fut emporté par celle du 23 Septembre 1890.

Pont de Saint-Martin d'Ardeche - 1895

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : St-Martin-d-ardeche
Type d'ouvrage : Pont - structure non déterminée
Destruction de l'ouvrage : 1900

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Pont de Saint Nazaire-en-royans - 1875

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : St_Nazaire-en-royans
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : faible

Pont de Saint-Quentin sur Isère - 1853

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : St-Quentin-s-Isere

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [M. J. Silland et Cie \(Tullins\)](#) - .

Longueur totale : 156.1m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 156.1m

Décret, le : 14/11/1849 - Ouverture au public : 8/3/1853 - Durée concession : 99 ans -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Synthèse établie à partir de la consultation des archives départementales de l'Isère. L'adjudication de la construction et de la concession fut prononcée le 14/9/1849, en faveur de M. Sillans et Cie, et en contrepartie d'une concession de 99 ans et une subvention de 35 000 Fr. Le pont comporte une seule travée de 156.10 m, et son coût total a été évalué à l'époque à 120 000 Fr.

Pont suspendu de St-Romain-des-iles - 1836

Fleuve franchi : la Saône, commune de : St-Romain-des-iles

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Décret, le : 28/1/1834 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Informations extraites "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4", annexe p CXII, complétées par celles publiées dans l'ordonnance royale du 28/1/1834.

La construction du pont suspendu au port de Saint-Romain sur la Saône, est autorisée par l'ordonnance royale du 28/1/1834. Ce pont et son type sont par ailleurs mentionnés dans l'ouvrage référencé ci-dessus, qui indique la hauteur d'eau de la crue de Novembre 1840 au niveau de l'ouvrage. Il est donc vraisemblable que sa mise en service ait eu lieu vers 1836, soit 18 mois après la publication de l'ordonnance.

Pont de St-Roman - 1864

Commune de : St-Roman

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 25/6/1860 - Ouverture au public : 5/9/1864 - Durée concession : 43 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations issues du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : *Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux.*

Pont de St-Vallier - 1835

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : St-Vallier
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Nombre de travées : 2,
Décret, le : 21/6/1833 -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible

Les ouvrages dans la même ville de St-Vallier : [Tous les ouvrages](#), [Passerelle sur la Galaure - 1824](#), [Pont de la Nationale 7 sur la Galaure - 1805](#), [Pont de St-Vallier - 1835](#),

D'après l'ordonnance royale du 21/6/1833.

Nous manquons d'information sur ce pont sur le Rhône. Nous notons toutefois son architecture proche de celle de [Bourg Saint-Andeol](#) à quelques dizaines de kilomètres au Sud, qui nous laisse à penser que les mêmes acteurs y ont participé. Compte-tenu de la date de publication de l'ordonnance royale, nous estimons que sa mise en service eut lieu 18 mois après, mais ceci reste à confirmer, soit en 1835.

Le pont est constitué d'une pile centrale et de deux travées de taille similaire.



Pont suspendu de St Vallier



Pont suspendu de St Vallier

Pont de St-Victor-de-Malcap - 1842

Fleuve franchi : la Ceze, commune de : St-Victor-de-Malcap
Type d'ouvrage : Pont suspendu
Destruction de l'ouvrage : 1912

Décret, le : 16/11/1839 - Subvention : 40000 Fr
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Nous sommes désolés, mais la base semble comporter une erreur, merci de nous la signaler

Pont de Tencin - 1848

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Tencin

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Entreprise Sébastien Clet](#) - [M Jacques Arnaud](#) - .

Longueur totale : 100.4m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 100.4m

Décret, le : 27/10/1846 - Ouverture au public : 18/8/1848 - Durée concession : 42 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Texte élaboré à partir de la consultation des Archives départementales de l'Isère

Le pont de Tencin a été construit sur l'Isère à proximité de la commune de La Terrasse, notamment pour faciliter l'accès à St Hilaire du Touvet.

L'ordonnance royale autorisant la construction du pont a été publiée le 27 Octobre 1846, sur la base d'un cahier des charges approuvé le 30/5/1846. L'adjudication a été prononcée le 16 Juillet 1847 en faveur de l'entrepreneur Sébastien Clet et d'Arnaud Jacques, entrepreneur de travaux public à Grenoble, en échange d'une subvention de 30 000 F, et d'une concession de 42 ans.

La réception définitive de l'ouvrage eut lieu le 18 Aout 1848, et l'ouverture officielle au public le 23 Août de la même année.

Le pont est constitué d'une travée unique de 100,40m, la suspension est formée de 2 câbles en fil de fer de 870 fils de N°18 chacun. Elle est supportée par des piliers en fonte distants de 102,80m.

Lors du rachat de la concession par l'Etat vers 1888, compte-tenu des rachats des ponts voisins et de leur gratuité, les voyageurs et marchandises transitant par le pont avaient déjà largement décru, diminuant d'autant les recettes, qui couvraient alors tout juste les dépenses. Face à ce bilan tout juste équilibré, et la proximité de la fin de la concession (et malgré des gains d'environ 1600 F/an lors des années fastes), les propriétaires abandonnèrent gratuitement leurs droits à l'Etat le 6/6/1888, supprimant de fait à cette date le péage.

Deuxième pont suspendu de Thoirette - 1858

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Thoirette
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Nombre de travées : 1,
Décret, le : 15/3/1827 -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Thoirette : [Tous les ouvrages](#), [Deuxième pont suspendu de Thoirette - 1858](#), [Premier pont suspendu de Thoirette - 1830](#),

Informations issues de (1) "Dictionnaire géographique des communes de la Franche-Comté" - A. Rousset - T6 - Département du Jura - 1858, complétées par (2) "Renseignements statistiques sur les Départements de la France" - Tome 16 - 1830 - Notes sur le Département de l'Ain - p13, et par celles publiées au sein des bulletins de lois du 15/3/1827 (décret d'autorisation de construction du pont) et 30/8/1827 (Autorisation de formation de la Compagnie du Pont de Thoirette).

Extrait de (1): "Pont en fil de fer. Pendant plusieurs siècles, on traversa l'Ain à Thoirette à l'aide d'un bac, dit le bac de Christoupe, nom de la commune où résidait le passager. De 1808 à 1811, les communes riveraines se cotisèrent pour construire un pont à la place de ce bac. Le projet en avait été dressé par M. Cordier, d'Orgelet, ingénieur alors chargé de la direction des travaux de la route du Simplon. Différents obstacles s'opposèrent à l'exécution de ce travail. Ce n'est qu'en 1829 que fut construit un pont en (fil de) fer qui s'écroula en 1843. Le département de l'Ain vient de le remplacer par un pont en fil de fer actuellement livré à la circulation".

Les documents administratifs (bulletin de lois des 15-3-1827 et l'acte additionnel du 30/08/1827 nous précisent que l'adjudication réalisée le 1/12/1826 a été approuvée par décret le 15/3/1827, en faveur de sieurs Berout, Jagot, Bret, Villevert, Albert et Flamier, moyennant la concession de droit pour une durée de 75 ans. Cette société fit-elle faillite ? La question reste ouverte. Car il est curieux de constater que la remise en circulation du nouveau pont suspendu en fil de fer, après écroulement du précédent en 1843, rapportée par (2) publié en 1858, fut assurée par le Département de l'Ain (et non la société adjudicataire initiale) et celle-ci était juste terminée à la publication de l'ouvrage en 1858.

Premier pont suspendu de Thoirette - 1830

Fleuve franchi : l'Ain, commune de : Thoirette

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Destruction de l'ouvrage : 1843

Architecte(s) : [Louis-Etienne Joseph Cordier](#) - ;

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 15/3/1827 - Durée concession : 75 ans -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : moyen

Les ouvrages dans la même ville de Thoirette : [Tous les ouvrages](#), [Deuxième pont suspendu de Thoirette - 1858](#), [Premier pont suspendu de Thoirette - 1830](#),

Informations issues de (1) "Dictionnaire géographique des communes de la Franche-Comté" - A. Rousset - T6 - Département du Jura - 1858,

complétées par (2) "Renseignements statistiques sur les Départements de la France" - Tome 16 - 1830 - Notes sur le Département de l'Ain - p13,

et par celles publiées au sein des bulletins de lois du 15/3/1827 (décret d'autorisation de construction du pont) et 30/8/1827 (Autorisation de formation de la Compagnie du Pont de Thoirette).

Extrait de (1): "Pont en fil de fer. Pendant plusieurs siècles, on traversa l'Ain à Thoirette à l'aide d'un bac, dit le bac de Christoupe, nom de la commune où résidait le passager. De 1808 à 1811, les communes riveraines se cotisèrent pour construire un pont à la place de ce bac. Le projet en avait été dressé par M. Cordier, d'Orgelet, ingénieur alors chargé de la direction des travaux de la route du Simplon. Différents obstacles s'opposèrent à l'exécution de ce travail. Ce n'est qu'en 1829 que fut construit un pont en (fil de) fer qui s'écroula en 1843. Le département de l'Ain vient de le remplacer par un pont en fil de fer actuellement livré à la circulation".

Les documents administratifs (bulletin de lois des 15-3-1827 et l'acte additionnel du 30/08/1827 nous précisent que l'adjudication réalisée le 1/12/1826 a été approuvée par décret le 15/3/1827, en faveur de sieurs Berout, Jagot, Bret, Villevert, Albert et Flamier, moyennant la concession de droit pour une durée de 75 ans. Cette société fit-elle faillite ? La question reste ouverte. Car il est curieux de constater que la remise en circulation du nouveau pont suspendu en fil de fer, après écroulement du précédent en 1843, rapportée par (2) publié en 1858, fut assurée par le Département de l'Ain (et non la société adjudicataire initiale) et celle-ci était juste terminée à la publication de l'ouvrage en 1858.

Pont de Thoissey - 1839

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Thoissey
Type d'ouvrage : Pont suspendu

Nombre de travées : 3,
Décret, le : 28/1/1834 -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : faible

Informations notamment extraites de "[l'Ami de la religion](#)" - 1838 - Tome 96
Nous savons, grâce à cette publication que, le 28/3/1838, le pont n'a pas résisté aux épreuves conditionnant son ouverture au public, comme ceci arriva aussi au [pont St Bernard](#), à côté d'Anse. Il fut complètement emporté. Nous en déduisons que ceci retarda d'environ 10 mois sa réelle ouverture! mais ceci reste à confirmer.

Grand Pont - sur le Doux - 1583

Fleuve franchi : le Doux, commune de : Tournon

Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 49.2m,

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Les ouvrages dans la même ville de Tournon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828](#), [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#), [Grand Pont - sur le Doux - 1583](#), [Premier pont de Tournon - 1825](#), [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849](#),

Informations extraites de "Mémoire d'Ardèche N°59 - Août 1998",

D'autres détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Commencée en 1470, la construction de ce pont située en amont de St Jean de Muzols, et donc à proximité du confluent du Doux et du Rhône, ne s'est terminée qu'en 1583, sous l'impulsion du Cardinal de Tournon. La longueur de l'arche de ce pont a longtemps été considérée comme un record. Ses principes de construction, manifestement très réfléchis, ont permis à ce pont de résister aux crues très sévères que connaît cet affluent du Rhône, notamment celle de 1857.

Premier pont de Tournon - 1825

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Tournon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1965

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - [Bruno Plagniol](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin & Cie](#) - .

Longueur totale : 170m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 85m

Décret, le : 22/1/1824 - Ouverture au public : 25/8/1825 - Durée concession : 99 ans - Coût de construction : 188000 Fr -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Tournon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828](#), [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#), [Grand Pont - sur le Doux - 1583](#), [Premier pont de Tournon - 1825](#), [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849](#),

La réalisation du pont suspendu de Tournon vient en remplacement du bac qui reliait les deux villes de Tain et de Tournon. Ce bac était affermé depuis le 1^{er} Janvier 1817 au prix annuel de 17300 Fr (selon Mémoire d'Ardèche n° 58).

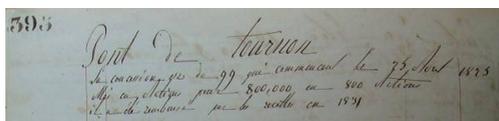
L'autorisation de construction d'une passerelle fut accordée aux [frères SEGUIN](#), par les pouvoirs publics (rapport favorable de MM Prony, Fresnel, Molard, Girard), le 22 janvier 1824 (voir [le décret du Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur CORBIÈRE](#), paru dans le Bulletin des lois, 1824, no 654, loi no 16386).

18 mois plus tard, soit le 25/8/1825 ce premier pont était inauguré entre Tain et Tournon.

Ce pont, composé de deux travées de 85m chacune, fut réellement le premier grand pont suspendu d'Europe continentale. Il est aussi le premier ouvrage construit en dur sur le Rhône depuis 500 ans (Pont Saint-Esprit au Sud édifié au XIII^{ème} siècle, et [pont de la Guillotière](#) au Nord à Lyon).



Le pont Saint esprit avant 1944 -

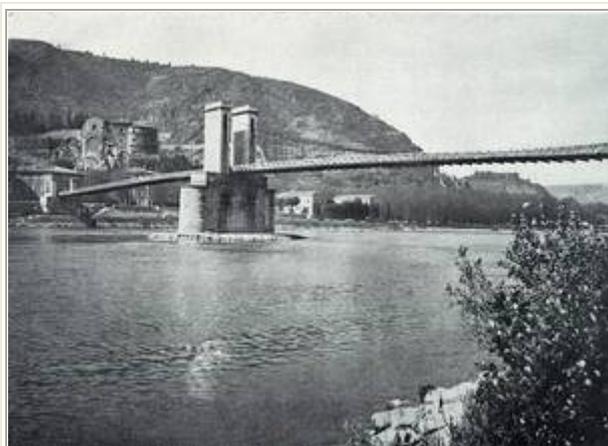


Le pont Seguin à Tournon

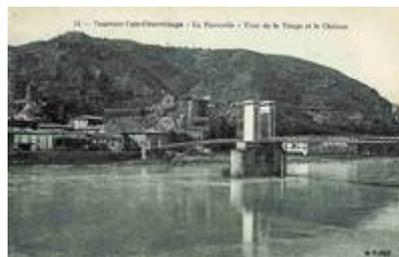
Entête des pages de compte Seguin - ADA 41J

La réussite de cet ouvrage, et la maîtrise de sa réalisation en 18 mois seulement donnent aux Seguin une notoriété industrielle et technique exceptionnelle. Le coût de l'ouvrage fut estimé à 188.000 francs, investi sur fonds propres, mais en contrepartie, le droit de péage était assuré par concession aux Seguin pour 99 ans. Il fut par la suite surélevé, puis profondément modifié en une simple passerelle finalement détruite en 1965.

De nombreux détails sur le pont de Tournon sont présents sur le site de "[Education et Patrimoine en Ardèche](#)"



Le premier pont de Tournon dit l'Ancêtre



La vue de la Passerelle au début du XX^{ème} siècle

D'après "Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, p 202, le pont suspendu aurait été emporté le 10 Septembre 1957, à la suite de crue torrentielle exceptionnelle du Doux. La culée de la rive gauche fut affouillée puis emportée par le courant. Il reste toutefois à préciser s'il s'agit de pont suspendu ou du pont plus récent, introduit ci-dessous.

Ce premier pont a été suivi d'une [deuxième réalisation plus en aval](#), toujours en service à ce jour. Un troisième pont (pont Gustave Toursier) fut érigé en 1958 en aval des deux premiers. A noter que pendant la cohabitation des trois ponts (1958-1965) les marinières du Rhône se plaignaient de la difficulté de passage des trois ponts successifs.

Décret du Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur CORBIÈRE

paru dans le Bulletin des lois, 1824, no 654, loi no 16386

Louis, par la grâce de Dieu, Roi de ' France et de Navarre, à tous ceux qui ces présentes verront, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit

ARTICLE PREMIER. Il sera établi un pont suspendu sur le Rhône entre les villes de Tain et de Tournon.

ART. 2. Les sieurs Seguin et compagnie, d'Annonay, sont autorisés à construire ce pont à leurs frais, risques et périls, conformément au projet examiné par le conseil général des ponts et chaussées...

ART. 3. Pour les indemniser des dépenses que doit entraîner la construction de ce pont et son entretien annuel, il leur est fait concession des produits du péage à établir sur ce pont après son achèvement. Cette concession leur est faite pour quatre vingt dix neuf ans.

<i>Tarif du Droit de passage sur le Pont suspendu sur le Rhône entre Tournon et Tain.</i>	
1° Pour une personne chargée ou non chargée, dix centimes	0 fr. 10
2° Pour un cavalier avec un cheval ou mulet, valise comprise, quinze centimes	0 fr. 15
3° Pour un cheval ou mulet chargé ou non, dix centimes	0 fr. 10
4° Pour un âne ou une ânesse chargé ou non, cinq centimes	0 fr. 05
5° Pour un boeuf, vache, veau ou porc appartenant à des marchands et destinés à la vente, cinq centimes.	0 fr. 05
6° Pour un mouton ou brebis, boue, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons, cinq centimes <i>Nota.</i> Lorsque les moutons, brebis, etc., seront au dessus du nombre de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.	0 fr. 05
7° Pour conducteur des chevaux, mulets, ânes, boeufs, etc. cinq centimes	0 fr. 05
8° Pour voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou litière à deux chevaux et le conducteur, soixante centimes	0 fr. 60
9° Pour voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur, soixante centimes	0 fr. 60
10° Pour voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur, un franc vingt centimes	1 fr. 20

<i>Nota.</i> Les voyageurs paieront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.	
11° Pour une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, ou deux boeufs ou vaches, et le conducteur, soixante centimes	0 fr. 60
12° Pour une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, ou quatre boeufs ou vaches, avec le conducteur, un franc vingt centimes	1 fr. 20
13° Pour une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, et le conducteur, un franc soixante centimes	1 fr. 60
14° Pour une charrette à vide attelée d'un cheval, deux boeufs ou vaches ou ânes, et le conducteur, quarante centimes	0 fr. 40
15° Pour une charrette chargée ou non, attelée d'un boeuf ou vache, âne ou ânesse, et le conducteur, trente centimes	0 fr. 30
16° Pour un chariot de roulage à quatre roues, chargé, attelé d'un cheval ou deux boeufs, avec le conducteur, soixante centimes	0 fr. 60
17° Pour un chariot de roulage à quatre roues, chargé, attelé à deux chevaux ou quatre boeufs, et le conducteur, un franc vingt centimes	1 fr. 20
18° Pour un chariot à quatre roues, attelé de trois chevaux, et le conducteur, un franc soixante centimes	1 fr. 60
19° Pour un chariot à vide attelé d'un seul cheval, deux boeufs ou vaches, deux ânes ou ânesses, et le conducteur, quarante centimes <i>Nota.</i> Il sera payé par chaque cheval, mulet, boeuf, vache, âne ou ânesse excédant les nombres indiqués pour les attelages ci dessus, le même droit que pour les animaux conduits haut le pied.	0 fr. 40

Les ouvriers, qui passent d'une rive à l'autre pour être employés aux travaux de l'agriculture, ne paieront que la moitié du droit à *l'aller* et au *retour*.

Les voitures et animaux employés aux travaux de l'agriculture, chargés ou non chargés, et les animaux allant au pâturage ou en revenant, ne paieront, ainsi que les conducteurs, que la Moitié du droit fixé aux articles ci dessus.

Sont exempts de la taxe, les préfets ou sous préfets en tournée, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, la gendarmerie, les militaires voyageant à pied ou à cheval, en corps ou séparément, à la charge de présenter une feuille de route ou ordre de service, les courriers du gouvernement et les malles faisant le service des postes de l'État

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur

CORBIÈRE.

Evolution quantifiée des flux sur le Premier pont de Tournon

A l'époque considérée, les ponts étaient à péage, et donc généraient des recettes en direct rapport avec les flux de personnes et de marchandises empruntant l'ouvrage.

Nous avons pour une vingtaine d'entre eux, retrouvé dans le fonds d'Archive Seguin, déposé aux Archives départementales de l'Ardèche, les relevés des recettes générées.

Elles ont été ci-après mises en forme. Elles sont malheureusement incomplètes.

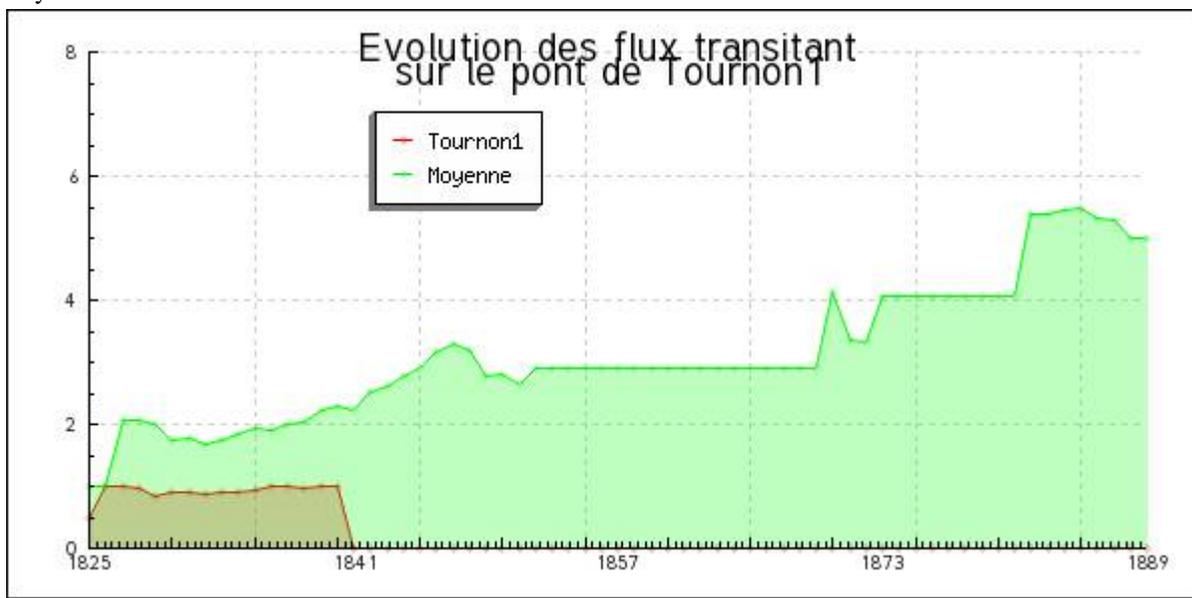
Nous avons privilégié l'évolution de la recette sur la base de la première année de recette pleine (en rouge).

Un coefficient de "1" signifie que la recette de l'année considérée est égale à la première année pleine, un

coefficient de "2" indiquerait que le flux a été deux fois plus important (les tarifs sont fixes sur cette période et défini par arrêté gouvernemental).

Par convention, nous avons affecté le coefficient "0" lorsque le relevé n'était pas disponible.

Disposant des relevés pour cette vingtaine d'ouvrages, nous avons aussi mentionné (en vert) l'évolution moyenne constatée.



L'analyse de ces graphes mérite de prendre en compte a minima les évènements ayant trait à l'ouvrage (destruction, crues, reconstruction) mais aussi présence d'un nouvel ouvrage à proximité, de fait "concurrent". Malgré cela, ces courbes sont à l'image de l'activité de la ville ou de la région considérée.

Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Tournon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin freres](#) - .

Décret, le : 7/2/1847 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les ouvrages dans la même ville de Tournon : [Tous les ouvrages](#), [Pont du Doux - St Jean de Muzols - 1828](#), [Deuxième pont du Doux - St Jean de Muzols - 1859](#), [Grand Pont - sur le Doux - 1583](#), [Premier pont de Tournon - 1825](#), [Passerelle M. Seguin - Tournon - 1849](#),



Le deuxième pont Seguin à Tournon
Carte du début du XXème siècle

L'autorisation de construire ce deuxième pont à Tournon est accordée aux Seguin en 1847. Les frères Seguin termineront ce deuxième pont en 1849. Situé à une centaine de mètres en aval du [premier pont](#), il est aussi plus élevé que ce dernier. Il est l'achèvement de la technique Seguin.

Les droits de péage acquis pour le premier pont sont transférés sur le deuxième puis finalement rachetés par la commune Tain-Tournon en 1885. Au XXème siècle, suite à la mise en place du troisième pont à Tournon, ce dernier échappait à une défiguration inéluctable. En 1989, il est alors restauré en respect des techniques historiques, son tablier en bois conservé, adapté au trafic piétonnier.

C'est donc le pont que nous pouvons visiter maintenant.



Les deux ponts au dessus du Rhône
1942



Les deux ponts au dessus du Rhône
1942



La vue des 2 ponts



La vue des 2 ponts en 1944



Entrée du pont de Tournon



A.D.A. Série F1 - gravures

Pont de Trevoux - 1851

Fleuve franchi : la Saône, commune de : Trevoux
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer
Ouvrage toujours en place (2004)

Longueur totale : 165m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 83m
Décret, le : 30/5/1847 -
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

Selon la base de donnée [Mérimée](#) gérée par le Ministère Français de la Culture.

Construction du pont suspendu - 1850 - 1851

En 1842, le conseil municipal de Trévoux reconnaît d'utilité publique l'établissement d'un pont suspendu sur la Saône, et prévoit un droit de péage pour son passage. Une souscription, lancée auprès des habitants, et une subvention de l'Etat financent en partie la construction qui s'effectue en 1850, la 1ère pierre étant posée par le général de Castellane. Après une mise à l'épreuve de l'ouvrage en février 1851, le pont est inauguré le 18 mai 1851.

Le pont suspendu de Trévoux est long de 165 m. Le tablier repose sur une pile centrale composée d'une pile en pierre de taille de calcaire à chaînes harpées, garnie de deux becs semi circulaires, surmontée d'une porte en brique et pierre voûtée en arc brisé aplati ; le couvrement de la porte et la mise en oeuvre des matériaux, la pierre dessinant un décor d'arcs brisés jumelés sur les côtés des piliers et de petites arcatures en couronnement, lui donnent un style néo-gothique mitigé, avec **nuance d'aspect mauresque** bien original dans la région. Deux piliers carrés en brique et pierre sont situés de part et d'autre du tablier et reposent sur des culées appareillées en calcaire.



Le pont de Trévoux au début du XXème siècle



Le pont de Trévoux et le village au début du XXème siècle

En tête de pont à l'entrée de Trévoux, s'élèvent, place du Pont, deux petits pavillons carrés symétriques à **décor mauresque**, qui abritent les bureaux de péage.



Le pont de Trévoux avec ses pavillons

La vie du pont

En 1889, racheté par les départements de l' Ain et du Rhône, conformément à la [loi de 1880](#), le péage du pont disparaît.

Au cours du XXème siècle, il perd ses pavillons d'entrée et, malgré d'importantes réparations, notamment le remplacement des câbles après la guerre, il devient insuffisant face à l'accroissement du trafic.

Un nouveau pont, établi à l'aval, est ouvert en 1976, et à partir de septembre 1978, la circulation est interdite sur le pont suspendu, qui, grâce à l'opposition des habitants, échappe de peu à la démolition.

En 1982, son tablier en bois est démonté et les câbles déposés. Selon sa promesse, la municipalité rétablit en 1985 (ou 1986) un tablier et un parapet métalliques à usage piétonnier.

Son aspect actuel

La photo est extraite du site [Structurae](#)



Le pont de Trévoux dans son aspect actuel

Passerelles de communication des usines Aynard (Ambérieux et Montluel) - 1821

Commune de : Amberieux

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - .

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : moyen

Lorsque la famille Aynard fait construire ses ateliers mécaniques de filature, teinture et tissage à Ambérieux et

Montluel, elle est déjà très intéressée par la technique encore balbutiante des ponts suspendus. Alphée Aynard et Marc Seguin tentent l'expérience et par le fruit de leur travaux, mettent en place des passerelles suspendues pour la communication des étages supérieurs des principaux bâtiments ! Cette rencontre marque le début de la collaboration entre les deux familles.

Pont de Valence aux Granges - 1830

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Valence

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Cie Jules Seguin](#) - .

Longueur totale : 220m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 110m

Décret, le : 28/8/1827 - Ouverture au public : 24/9/1830 -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort



Le pont de Valence aux Granges



Le pont de Valence aux Granges



Le pont de Valence aux Granges

Nouvelle réalisation sur le Rhône sur le même principe que les précédents. Jules Seguin obtient l'autorisation de construire un pont entre Valence et les Granges en 1827. Il est livré au public en Septembre 1830. Il fait 220 mètres de long et 7 de large. Les piliers sont construits en pierre calcaire de Crussol. A noter, le 31 janvier 1885, une foule considérable fête la suppression du péage sur le pont Seguin, l'Etat ayant racheté la concession qui assuraient des dividendes confortables à ses actionnaires.

Pont de Vallon - 1837

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Vallon

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Longueur totale : 140m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 67.35m

Décret, le : 25/9/1833 - Ouverture au public : 1/5/1837 - Durée concession : 99 ans -
Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : excellent

Les informations de cette page sont principalement issues de "Mémoire d'Ardèche N°58 - mai 1998"

et complétées à partir du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux](#)

et enfin confirmé par les informations extraites de l'historique des ouvrages d'art des Archives Départementales de l'Ardèche (2S134-1).

Le pont suspendu entre Vallon et Salavas, sur l'Ardèche, fut mis en service en 1837.

Il répond au besoin d'un axe routier entre Aubenas et Pont Saint-Esprit, desservant donc le Sud du Vivarais. Plus précisément, le projet de création de cette grande route proposait de passer sur le pont naturel que représente le Pont d'Arc.



Le pont d'Arc - Gravure du XVIIème
Gravure du Cabinet des estampes de la
Bibliothèque Nationale

Ce passage naturel avait déjà fait l'objet d'une construction adaptée pour permettre notamment le passage des armées, tel que le montre les gravures du XVIIème siècle.

Malheureusement, Louis XIII et Richelieu, après la prise de Privas en 1629, avaient fait détruire celle-ci pour s'assurer qu'aucune troupe ne puisse utiliser le pont naturel.

Au milieu du XVIIème siècle, ce projet de grande route refit surface, promu activement par les communes à qui ce projet apportait des bénéfices évidents, à savoir Barjac, Vagnas, Bessas, Montclus, Orgnac, En 1776, il fit même l'objet d'un devis précis à la demande de l'Assemblée des Etats du Vivarais. Mais une fronde se mit en place principalement sous l'impulsion de Viviers, la ville épiscopale, qui réussit à persuader d'autres communes de poids telles que Bourg Saint Andéol, ville de marchands, ou Villeneuve de Berg, la ville du Roi. Cette fronde réussit à démontrer lors des Etats de Montpellier, que ce projet serait un grand malheur et obtint sa mise au oubliette !!!

Ce n'est donc qu'en 1826 que le projet refit surface sous l'initiative du maire de Vallon, qui sollicita l'administration pour la construction d'un pont en fil de fer, pour assurer le passage de l'Ardèche et non le pont naturel.

C'est ainsi que le pont suspendu de Vallon vit le jour le 1/5/1837. Sa construction semble avoir débuté en 1835. Long de 140 mètres environ, constitué de deux travées égales de 67.35m, le tablier présentait une largeur de 4.20 m (dont 2.20 pour la voie roulante -charette). Ce même tablier est suspendu à 2 séries de 3 cables de 210 fils (N°18) situées de part et d'autre du tablier.

Le [rapport ministériel](#) indique de mêmes dates pour le décret (25/9/1833) et l'ouverture au public (25/9/1833), ce qui est vraisemblablement erroné. Cette dernière date est par ailleurs en contradiction avec celle donnée par Mémoire d'Ardèche N°58. Nous privilégions donc cette dernière information.

Pont de Vals Les Bains - 1832

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Vals-les-bains

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et freres](#) - ; Compagnie(s) : [Seguin freres - Mignot freres](#) - .

Décret, le : 15/11/1831 - Ouverture au public : 6/7/1832 - Durée concession : 99 ans - Coût de construction : 78295 Fr -

Version du texte : V2.0, Niveau de fiabilité : fort

Informations extraites du rapport de 1889, du Ministère de l'Intérieur, sur l'exécution de la loi de 1880 : [Rapport sur les Opérations effectuées pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux](#).

et des fonds d'archive Seguin, aux Archives Départementales de l'Ardèche.

Nous reposant sur les informations du Ministère, ce pont a obtenu l'autorisation de construction par décret du

15/11/1831, et à partir des informations Seguin, nous déduisons que ce pont fut ouvert à la circulation le 6/7/1832 et que le péage était concédé pour une durée de 99 ans.



Synthèse manuscrite Pont de Vals
Fonds Seguin

Pont de Veurey sur l'Isère - 1853

Fleuve franchi : l'Isère, commune de : Veurey

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Compagnie(s) : [Entreprise Sébastien Clet](#) - .

Longueur totale : 198m, Nombre de travées : 2, Plus grande portée : 99m

Décret, le : 14/11/1849 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen



Pont de Veurey sur l'Isère

Informations extraites de la consultation des Archives départementales de l'Isère, complétées par le Bulletin de lois du 14/11/1849.

Au-delà des informations affichées dans la carte d'identité du pont ci-dessus, nous ne disposons que du bulletin de lois du 14/11/1849 autorisant sa construction. La date de mise en circulation indiquée peut être pessimiste, mais ne saurait être antérieure à 1851 (en comptant 18 mois pour prendre en compte la construction de l'ouvrage). Nous savons seulement que celle-ci est antérieure au 27/1/1854.

Passerelle de Vienne - 1829

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Vienne

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Ouvrage toujours en place (2004)

Architecte(s) : [Marc Seguin et frères](#) - ; Compagnie(s) : [Mignot frères](#) - .

Nombre de travées : 2,

Décret, le : 21/6/1828 - Ouverture au public : 14/5/1829 - Durée concession : 48 ans -

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Les informations proviennent du Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche. La construction de ce pont est mentionnée dans le grand livre de compte (41J87), folio 55.



Synthèse manuscrite Pont de Vienne
Fonds Seguin

Quelques détails sur la société créée le 1/3/1828 pour la gestion de ce pont. Dénommée Mignot frères et Cie, elle regroupe des membres de la famille Mignot et Seguin. M. Mignot détient 11/24 des parts, M. Chomel 5/24, et les frères Marc et Camille Seguin détenant à part égale les 8/24 restant.



La passerelle de Vienne
vue en 1941

Construit par les frères Seguin sur le Rhône, et permettant de relier le centre de Vienne à celui de Sainte Colombes, ce pont fut ouvert à la circulation le 14/5/1829, en face de la cathédrale Saint Maurice.



La passerelle de Vienne

Le pont fut détruit par la crue du 4/11/1840. Selon les archives Seguin, un tel niveau de crue n'avait pas été observé depuis 109 ans. Lors de la crue, la pile centrale du pont est affouillée puis renversée. Le 3 Octobre de la même année, le bac est remis en place. Lors de la reconstruction, l'Etat demande de relever le tablier de 1m 20 et propose une subvention de 102 000 Fr. Le pont est alors reconstruit.

Un autre incident interviendra le 4/9/1842 : la travée du coté de Ste Colombes s'affaisse par rupture d'un goujon. 9500 Fr sont nécessaires pour la réparer.

Le pont de Vienne est toujours en place, et porte le nom de passerelle.

Evolution quantifiée des flux sur le Passerelle de Vienne

A l'époque considérée, les ponts étaient à péage, et donc généraient des recettes en direct rapport avec les flux de personnes et de marchandises empruntant l'ouvrage.

Nous avons pour une vingtaine d'entre eux, retrouvé dans le fonds d'Archive Seguin, déposé aux Archives départementales de l'Ardèche, les relevés des recettes générées.

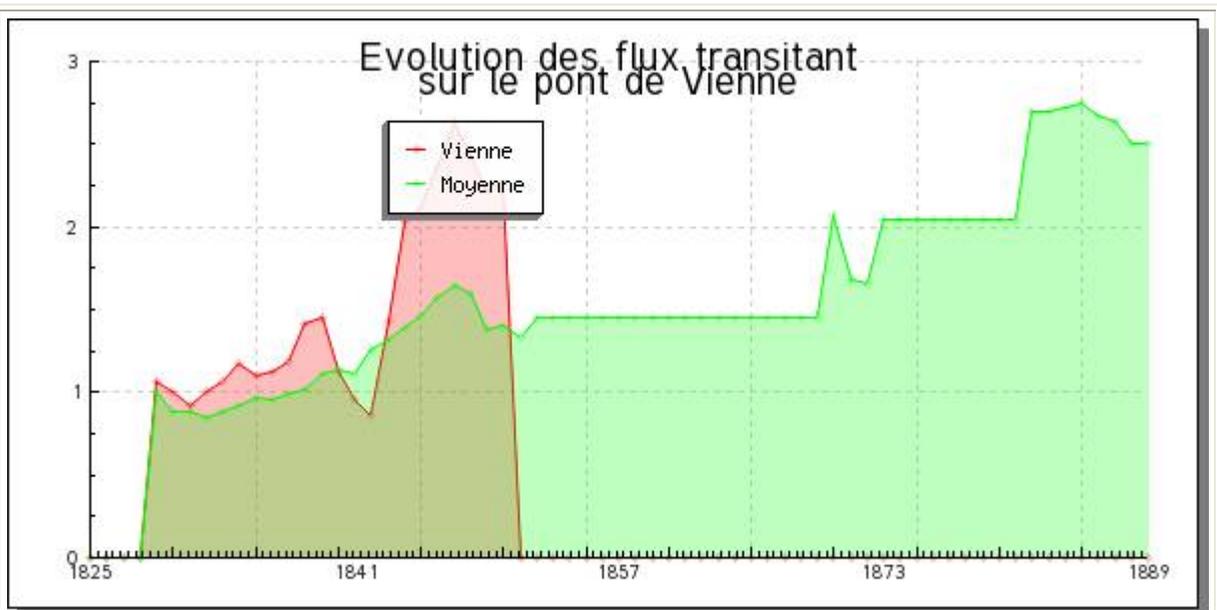
Elles ont été ci-après mises en forme. Elles sont malheureusement incomplètes.

Nous avons privilégié l'évolution de la recette sur la base de la première année de recette pleine (en rouge).

Un coefficient de "1" signifie que la recette de l'année considérée est égale à la première année pleine, un coefficient de "2" indiquerait que le flux a été deux fois plus important (les tarifs sont fixes sur cette période et défini par arrêté gouvernemental).

Par convention, nous avons affecté le coefficient "0" lorsque le relevé n'était pas disponible.

Disposant des relevés pour cette vingtaine d'ouvrages, nous avons aussi mentionné (en vert) l'évolution moyenne constatée.



L'analyse de ces graphes mérite de prendre en compte a minima les évènements ayant trait à l'ouvrage (destruction, crues, reconstruction) mais aussi présence d'un nouvel ouvrage à proximité, de fait "concurrent". Malgré cela, ces courbes sont à l'image de l'activité de la ville ou de la région considérée.

Pont de Ville à Aubenas - 1830

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Aubenas

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Marc Seguin et frères](#) - ; Compagnie(s) : [Mignot frères](#) - .

Ouverture au public : 14/7/1831 - Durée concession : 95 ans - Coût de construction : 179514 Fr -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : excellent

Les informations sont issues du Fonds Seguin déposé aux Archives Départementales de l'Ardèche

Les états relatifs à la construction et l'exploitation de ce pont sont en effet décrits en page 51 et 52 dans le grand livre de compte (41J87), complétée par la page 402.

Ce pont est avec celui de [Vals-les-bains](#) un des rares impliquant officiellement [Marc Seguin](#) et [Camille Seguin](#) alors pris très fortement dans la mise en place du [chemin de fer Saint-Etienne-Lyon](#). Durant toute cette époque, c'est plus généralement [Jules Seguin](#) qui apparaissait officiellement dans les opérations de construction de ponts et ce jusqu'en 1836.



Synthèse manuscrite
Pont de Vals-les-bains
Fonds Seguin

Extrait de "Mémoire d'Ardèche N°59 - août 1998"

La construction du pont de Ville, à proximité d'Aubenas fait suite aux travaux d'amélioration de la route permettant d'accéder à Aubenas à partir du Rhône, engagés en 1810-1811. Plutôt que d'accéder à la ville d'Aubenas en traversant le Luol à Saint-Privat par l'ancien pont, puis à Aubenas en franchissant le pont d'Aubenas au-dessus de l'Ardèche, une nouvelle route est tracée à proximité de Saint-Didier d'Aubenas. Cette route plus directe était toutefois encore handicapée par le passage de la rivière Echelette, au bas de la côte de Ville, qui ne se réalisait qu'au moyen d'un bac voire à gué.

La construction du pont fut lancée en 1830 et achevée le 14/7/1831. Son coût cumulé de construction est de 179 514 Fr au 15/9/1833. Le trafic y était important puisqu'on l'y notait de 11 à 12000 charrettes par an en 1825.

Pont de Villeneuve-les-maguelonnes - 1767

Commune de : Villeneuve-Les-Maguelonnes
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : fort

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Pont de Viviers - 1847

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Viviers
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Nombre de travées : 4,
Décret, le : 10/7/1845 -
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : faible



Pont de Viviers

Nous n'avons comme document historique sur ce pont que le bulletin de loi autorisant sa construction. Nous en déduisons que sa mise en service a eu lieu dans les 18 mois qui suivent (comme ce fut le cas pour son voisin le pont de Donzère, objet de la même ordonnance), mais ceci reste à confirmer.

Pont de Vizille - 1753

Fleuve franchi : la Romanche, commune de : Vizille
Type d'ouvrage : Pont en pierre ou maçonné

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

D'après ""Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours - 1862 - tome 4" - Maurice Champion, annexe XXXIX.

Pour plus de détails : [Les Ponts Modernes - 18EME-19EME siècles](#) - Editions Picard

Pont à Vogüé sur l'Ardèche - 1828

Fleuve franchi : l'Ardèche, commune de : Vogue
Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer
Compagnie(s) : [Sieur Fabry et Carsignol](#) - [Bque Pradelle \(Bourg-St-Andéol\)](#) -
Version du texte : V1.0, Niveau de fiabilité : excellent

Extrait de "Mémoire d'Ardèche N°59 - août 1998"

Le pont suspendu de Vogüé est construit et mis en service sur l'Ardèche à Vogüé en 1828. Nous possédons le décret de construction ordonné par Charles X le 16/5/1827. Pour accéder au détail de ce document cliquez sur [ce lien](#). Ce document intéressant présente aussi le détail des conditions d'exploitation du pont et des péages fixés dès le 30 Décembre 1826.

L'investissement correspondant à la construction de ce pont est assuré par les sieurs Fabry et Carsignol, mais d'autres sources indiquent que le véritable propriétaire est la banque Pradelle de Bourg Saint-Andéol. En contrepartie du financement privé, les investisseurs bénéficient d'une concession et de droit à péage pour une durée de 80 ans.

Le document cité en référence nous rapporte une anecdote plaisante : Il semble en effet qu'avec la complicité du tenancier du péage, les fillettes de Vogüé pouvaient aller sans payer jouer à la poupée sur la rive droite de l'Ardèche. Les garçons n'avaient pas ce privilège, et les petites filles pouvaient jouer en paix. Cependant en été,

quand les eaux étaient basses, les gamins, quittant leurs galoches, traversaient à gué.

En 1890, le Conseil Général de l'Ardèche rachète la concession, induisant de fait la gratuité du passage. La satisfaction des habitants de Vogüé ne fut malheureusement que de courte durée, car le pont fut emporté par la grande crue du 22 Septembre 1890 !

Le nouvel ouvrage construit sur les piles restantes, réhaussées de deux mètres est un pont métallique à plancher de bois. Ce nouvel ouvrage subsista jusqu'en 1944, où pour barrer la route aux colonnes allemandes en déroute, les maquisards le firent sauter.

Pont de Volonne - 1846

Fleuve franchi : la Durance, commune de : Volonne

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Architecte(s) : [Escarraquel freres](#) - ; Compagnie(s) : [Escarraquel frères](#) - .

Longueur totale : 100m, Nombre de travées : 1, Plus grande portée : 100m

Décret, le : 1/4/1844 -

Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : fort

D'après le site [Les Mees](#), complétée par les décrets du 1/4/1844 et n°2477 du 28/3/1868.

Le décret royal du 1/4/1844 autorise la construction du pont de Volonne sur la Durance. L'adjudication fut passée le 8/6/1844, en faveur des frères Escarraquel. La construction du pont fut achevée en 1846. La construction s'appuie de part et d'autre sur la roche en place. La longueur du pont, au-dessus de la Durance, n'est que de 99 mètres. Sa largeur est de 3,9 m.

Pont de La Balme, aux environs de Yenne - 1839

Fleuve franchi : le Rhône, commune de : Yenne

Type d'ouvrage : Pont suspendu

Nombre de travées : 1,

Décret, le : 31/5/1838 -

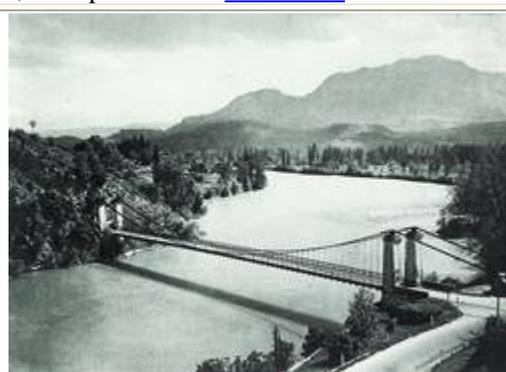
Version du texte : V1.1, Niveau de fiabilité : moyen

Informations extraites du *Bulletin des lois - 1860 - 2ème semestre*, complétée par les informations publiées par l'Ami de la religion - 1838

Ce pont construit à la Balme-sous-Pierre-Châtel, à proximité de Belley, permet de franchir le Rhône sur la route reliant à l'époque le Mont-du-Chat à la France, ouvrant ainsi une nouvelle voie de communication entre la France et l'Italie, longtemps rêvée par Napoléon. Le deuxième document précise que le 8/2/1838, la construction du pont est achevée et que les essais doivent commencer. Le premier document en référence précise que la concession a été rachetée par l'état aux concessionnaires, le 1er Septembre 1860, pour la somme de 120 000 francs. Ce rachat fut donc l'un des premiers à être supprimé, anticipant ainsi la [loi de 1880](#).



Pont suspendu de La Balme - Yenne



Pont suspendu de La Balme - Yenne