

Le pont de l'Archevêché et le pont Neuf sur la Saône à Lyon (I)

Philippe Niogret - SGLB

Le pont de l'Archevêché

Un premier pont en bois sur la Saône reliant les quartiers de Saint-Jean et de Bellecour, à Lyon, dit pont de l'Archevêché, a été construit en 1634 par l'ingénieur Jean Christophe Marie¹.

En 1773, il menace de s'effondrer ; un projet de reconstruction tout en pierre est établi par l'ingénieur Perronet, mais ce projet est jugé trop onéreux et un arrêt royal décide, le 31 août 1773, que le pont sera provisoirement réparé en attendant sa reconstruction totale en pierres de taille².

Le 10 juin 1779, une visite effectuée à la demande du conseil municipal par deux ingénieurs, les sieurs Grand et Degerand, conclut à sa « caducité ». Le conseil municipal de Lyon décide donc le 15 juin d'en interdire le passage, puis de le démolir, mais ce pont est jugé par tous indispensable pour assurer la circulation entre les deux rives. La municipalité décide donc de le reconstruire et charge les architectes Roux et Bugniet d'en établir les plans et devis.³

Cette reconstruction du pont va poser deux difficultés.

Première difficulté :

Le projet initial portait non seulement sur la construction d'un pont, mais aussi sur la réalisation d'une place devant la cathédrale et l'aménagement des

accès au pont. Le projet prévoyait donc la démolition d'une galerie appartenant à l'archevêché, et celle d'une maison appartenant à une dame Macla, qui se situaient au débouché du pont. Pour la démolition de la galerie, un accord est passé le 31 octobre 1780 entre l'archevêque, le chapitre de l'Église de Lyon et le Consulat, mais la dame Macla s'oppose à la démolition de sa maison. Finalement le conseil estime que cette démolition n'est pas nécessaire. L'accord passé avec l'archevêque est donc annulé le 18 septembre 1781, seules sont maintenues les dispositions relatives à la construction du pont⁴.

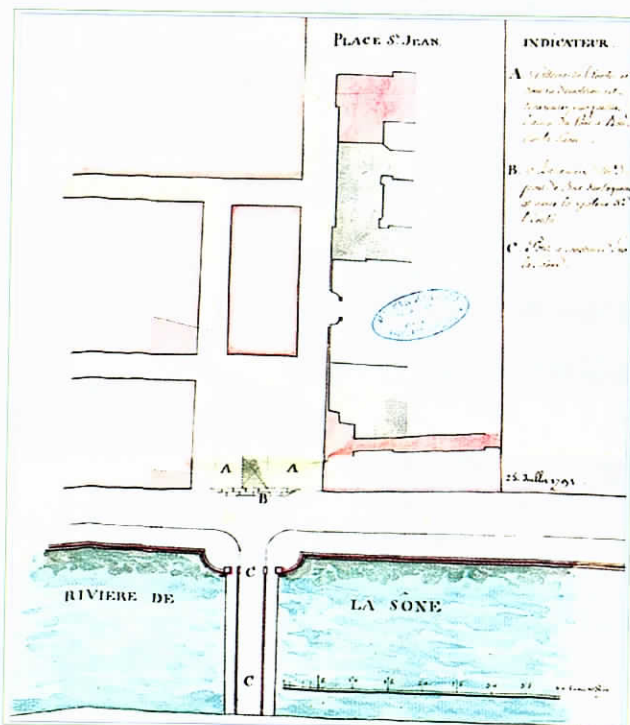
Deuxième difficulté :

L'arrêt du 31 août 1773 avait ordonné que le pont soit provisoirement réparé en charpente en attendant le moment de sa reconstruction totale en pierres de taille, mais il ordonnait qu'il soit donné aux culées la solidité et les épaisseurs convenables pour résister à la poussée des trois arches qui seront nécessaires lors de sa construction en pierre.

Ce choix a fait l'objet d'une vive controverse entre les partisans d'un pont en pierre et ceux d'un pont en bois. Les uns pensent que seul un pont en pierre peut résister durablement aux crues de la Saône et à la débâcle des glaces, les autres considèrent que la ville n'a pas les moyens de financer un pont en pierre. Cette controverse est longuement relatée dans un mémoire de Brac de la Perrière, ancien échevin, qui défend avec acharnement la solution d'un pont tout en pierre.

Le 20 mars 1781, le conseil décide que *les ouvrages à faire pour la reconstruction du pont, savoir ceux consistant en maçonnerie, pierres de taille, gros fers y relatifs, scellements en plomb, transport également de fers et pavés ; et ceux consistant en charpente et gros fers y relatifs seront donnés séparément par adjudication.*

L'adjudication a lieu le 3 mai 1781. La meilleure offre faite est de 277 000 livres pour les ouvrages en charpente et de 190 000 livres pour les ouvrages en maçonnerie, pierres de taille et autres. L'assemblée juge ces prix excessifs et trop au-dessus de la valeur des ouvrages et constructions



Pont et galerie de l'évêché en 1791
Dessin qui montre où se situaient le pont de l'évêché
(à construire) et la galerie de l'évêché (à démolir)

dont il s'agit, elle décide donc de les rejeter et de reporter l'adjudication au 10 mai. Lors de cette nouvelle adjudication, la bougie s'éteint sur une offre du sieur Baffert qui se monte à 445 000 livres pour la totalité de l'ouvrage. Cette offre est rejetée *parce qu'encore trop éloignée du prix des devis estimatifs des dits ouvrages* qui ne s'élevait selon le devis estimatif qu'à 422 300 livres. L'adjudication est donc encore reportée à une date ultérieure.

Je n'ai pas trouvé la nouvelle adjudication, mais un compte rendu ultérieur atteste que l'adjudication a été obtenue le 22 septembre 1781 par le sieur Baffert moyennant la somme de 435 000 livres⁵.

L'adjudication est terminée lorsqu'un nouveau candidat se présente : le sieur Chabert propose de se charger de la totalité moyennant la somme de 425 500 livres. À la suite de cette offre, la municipalité décide de procéder à de nouvelles enchères et à une nouvelle adjudication, qui est fixée au 22 novembre 1781. Le registre des délibérations ne mentionne pas d'adjudication à cette date, mais nous apprenons, à la lecture d'une délibération ultérieure que l'adjudication a été accordée à Chabert, et qu'un autre entrepreneur, le sieur Millet, maître maçon et entrepreneur à Lyon, lui a été substitué par la suite.

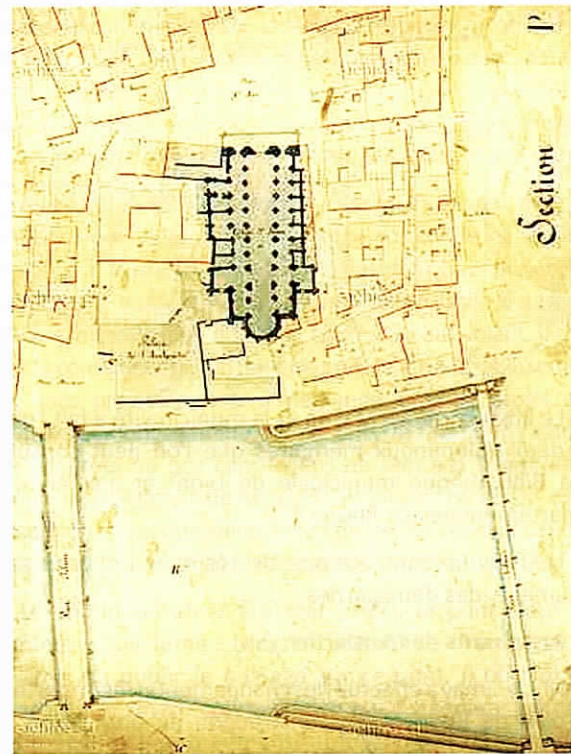
Ces substitutions échappent au contrôle de la municipalité, d'autant plus que le sieur Millet se révèle incapable de mener le chantier à bonne fin. Le 1^{er} juillet 1784, le conseil demande donc au prévôt des marchands, en séjour à Paris, d'intervenir auprès des ministres pour obtenir que la ville soit autorisée à résilier l'adjudication et à choisir l'entrepreneur qu'elle jugera le plus capable de continuer et de faire finir les ouvrages de cette reconstruction.

Entre-temps, la municipalité a fait une nouvelle tentative pour obtenir l'autorisation de construire le pont en pierre. Le prévôt des marchands a fait une démarche en ce sens auprès du comte de Vergennes. Peine perdue : il revient avec une lettre de Vergennes, datée du 27 septembre 1781, s'opposant à la construction d'un pont en pierre, jugée trop onéreuse : *J'ai examiné, Monsieur, vos représentations ayant pour objet d'obtenir que le pont de l'Archevêché soit reconstruit totalement en pierres. Cette reconstruction serait trop dispendieuse et il y a d'autant moins lieu de l'adopter que la ville de Lyon a beaucoup d'autres objets à remplir qui sont très urgents et auxquels je vois, d'après l'état de ses finances qu'il lui sera difficile d'y pourvoir.*⁶

Cette lettre aurait dû définitivement écarter la solution d'un pont en pierre, cependant nous verrons que quelques années plus tard cette solution sera à nouveau envisagée.

Le 2 décembre 1784, l'architecte Bugniet rend compte des difficultés qu'il rencontre pour s'approvisionner en bois de charpente : « Pour les besoins de la dernière guerre, la marine a fait une consommation prodigieuse de bois et a, pour ainsi dire, épuisé les forêts. ».

Cette difficulté d'approvisionnement en bois a-t-elle servi de prétexte pour revenir à la solution d'un pont en pierre ? Il est difficile de l'affirmer, mais ce qui est sûr, c'est que le conseil municipal demande à l'architecte Bouchet un

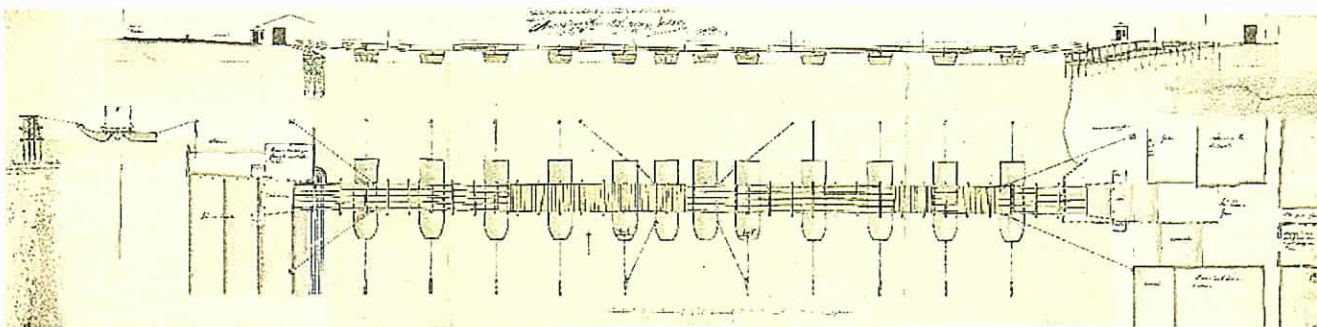


Plan de Lyon levé par Claude Séraucourt (1746) - Détail

nouveau plan et, le 27 juillet 1786, un arrêt royal ordonne que le pont de l'Archevêché soit reconstruit *en pierre* selon les plans de M. Bouchet. Une nouvelle adjudication est lancée le 19 août 1786, elle est remportée le 22 septembre par le sieur Martin, entrepreneur à Grenoble. Les travaux peuvent alors démarrer.

M. Bouchet, auteur du projet, meurt subitement au mois d'août 1787. M. de Limay, inspecteur général des Ponts et Chaussées, lui succède au mois de février 1788. Les travaux se poursuivent sous la conduite de M. de Limay, la première pierre du pont est posée en grande cérémonie, le 30 août 1788 ; des ouvriers du chantier au nombre d'environ trois cents sont présents pour acclamer les personnalités⁷.

Les choses se gâtent lorsque M. de Limay décide d'apporter des modifications importantes au projet du Sr Bouchet. Dans un premier temps, le Sr Martin accepte de se conformer au nouveau plan sans faire aucune réclamation juridique, mais il se rend compte assez vite que les modifications remettent en cause une partie des travaux déjà effectués. Il ne fait aucune réclamation juridique jusqu'au 21 mars 1789 ; à cette date, il fait signifier au Consulat un acte extrajudiciaire par lequel il déclare que, vu les changements faits au projet sur lequel il a traité, *il ne peut ni n'entend exécuter l'adjudication faite à son profit le 22 septembre 1786*. Il suspend donc les travaux et réclame une indemnité de 100 000 livres. Le 4 juin, la municipalité lui fait signifier, par acte extrajudiciaire également, qu'elle va faire faire le pilotage nécessaire pour l'établissement des piles du pont de l'Archevêché, aussitôt que les eaux le permettront⁸, *sauf et sans préjudice de tous les droits de la ville* ; elle prend acte le 19 juillet 1790 que tous les travaux relatifs à la construction du pont de l'Archevêché *sont et demeurent suspendus*.



Pont sur bateaux

Le litige entre M. Martin et la municipalité a fait l'objet de deux volumineux mémoires que l'on peut consulter à la Bibliothèque municipale de Lyon⁹ et aux Archives départementales du Rhône¹⁰.

Nous nous contenterons de résumer les principaux arguments des deux parties :

Arguments de M. Martin :

M. de Limay a effectué des changements très importants au plan de Bouchet. La construction du pont selon ces nouveaux plans ne correspond pas à l'adjudication qu'il a remportée. En outre, ils entraînent des risques sur la solidité future du pont.

Arguments de la municipalité :

« Le Sr Martin a eu une parfaite connaissance, même avant l'exécution, des principaux changements faits au projet sur lequel il a traité, l'exécution de ces changements sans aucune réclamation juridique est un consentement tacite de s'y conformer »¹¹.

L'affaire se terminera par un compromis entre la ville de Lyon et le sieur Martin en 1791¹². Le pont de l'Archevêché en pierre sera terminé en 1808 et s'appellera pont Tilsitt¹³ en mémoire d'une victoire récente de Napoléon (aujourd'hui pont Bonaparte).

Le pont de bateaux, ou Pont volant

Le pont de l'Archevêché est fermé depuis le 15 juin 1779. Pour y suppléer, la municipalité a mis en place, aux frais de la ville, un pont de bateaux, situé un peu en amont, sur lequel elle a été autorisée à percevoir *un droit de passage de deux liards par personne et de deux sols par chaise à porteurs*¹⁴. Celui-ci a été ouvert au public le 29 août 1780. Ce pont était « constitué de douze embarcations de quinze mètres de long reliées entre elles par des amarres et des cordes elles-mêmes rattachées, sur chaque rive, à des pilotis enfoncés dans le lit de la rivière » ; il est dit *Pont volant*, car deux bateaux étaient mobiles et pouvaient être déplacés pour permettre le passage des grands bateaux. Pour éviter que la navigation soit trop souvent interrompue, le conseil municipal prévoit l'exhaussement et l'élargissement de deux culées de ce pont, sous lequel tous les grands bateaux, même les coches et les diligences pourront passer avec facilité et sans qu'il soit besoin de l'ouvrir, si ce n'est pour le passage des bateaux chargés de foin et de charbon et pour les barques chargées de sel.

Un règlement assez strict a été établi pour régler la navigation et éviter les encombrements : circulation à droite, interdiction aux personnes à cheval de faire trotter et galoper leurs chevaux sur le pont, ordre aux propriétaires ou conducteurs des bateaux chargés de foin ou de charbon qui voudront faire descendre leurs bateaux en aval du pont d'en prévenir le régisseur au moins deux heures d'avance afin qu'il puisse disposer et indiquer l'heure de l'ouverture des bateaux mouvants qui se fera toujours de très grand matin.

Malgré toutes ces précautions, un accident se produit lors d'une crue le 1^{er} germinal an III (21 mars 1795). Un bateau chargé de foin endommage le pont ; dès le 8 germinal an III, le conseil municipal prend les mesures en vue de réparer le pont de bateaux, placer en lieu sûr les débris, bois, ferrures et cordages, emportés par le courant et rendre la navigation libre, tout en conservant le reste du pont endommagé. Les réparations étant trop importantes, le citoyen Goujon, qui avait obtenu en 1791 un bail pour l'entretien de ce pont, au prix de 5 500 livres par an, y renonce et obtiendra le 16 frimaire an IV, la résiliation de son bail, *attendu l'insuffisance de cette somme dans les circonstances actuelles*¹⁵.

Les études réalisées par les ingénieurs de la ville aboutissent à la conclusion que la réparation du pont de bateaux serait trop coûteuse. Il ne sera donc pas rétabli. Dès lors, il n'y a plus de communication commode entre les deux rives. L'assemblée départementale charge une commission de trois personnes, le citoyen Froment, commissaire du directoire exécutif près cette administration, Letellier, administrateur municipal du canton de l'Ouest et Astier, ingénieur ordinaire en résidence à Lyon, d'examiner le moyen d'en rétablir une. Le rapport rédigé par Astier le 2 floréal an IV note que l'état des débris est tel que les ressources qu'ils peuvent offrir vont bientôt disparaître. Il observe que le pont de bateaux a coûté des sommes énormes, tant pour sa construction que pour les réparations qu'il a nécessitées et il est de plus susceptible par la forme de sa construction d'être souvent renversé, soit par la débâcle des glaces, soit par tout autre événement. La solution la plus simple serait d'accélérer la construction du pont de l'Archevêché, celle-ci a pris un grand retard et elle est pour lors suspendue. Personne ne compte plus sur son achèvement rapide. L'ingénieur Astier préconise donc de remplacer le pont de bateaux par deux bacs établis entre l'emplacement du pont de bateaux et du chantier du pont de l'évêché ; l'administration se range à cet avis, et décide que le produit de la vente des débris du pont de bateaux servira à payer l'établissement des bacs.

Le pont Neuf

Guillaume Niogret, qui est déjà propriétaire de deux bacs sur la Saône, situés en amont, au port de l'Abondance, est conscient des embarras du conseil. Habitant en bordure de Saône, il est bien placé pour constater les difficultés entraînées par la fermeture du pont de l'Archevêché et la destruction du pont de bateaux : « Six ponts avaient été établis sur la rivière de Saône et dans l'intérieur de la ville, écrit-il, quatre sont tombés en ruines, ou ont été détruits par accident, un cinquième appelé le pont Saint-Vincent, est menacé du même sort ; déjà à cause de sa caducité il ne passe sur ce pont ni chevaux ni charrettes, ou autres bêtes de somme, de sorte qu'il ne reste plus de communication dans l'intérieur de la ville, et d'une rive à l'autre, que le pont de pierre placé au centre de la ville [le pont du Change] et les bacs que lui, Guillaume Niogret, a établis près de l'Observance » et il ajoute : *Les autorités constituées ont bien senti la nécessité de rétablir des communications, mais elles ont été obligées d'abandonner le projet de rétablir des ponts par manque de fonds.* Il a déjà racheté, par adjudication, les débris du pont de bateaux et cette acquisition lui a donné l'idée de construire, à ses frais, un pont pour le passage des personnes, carrioles à bras et bêtes de somme, sur le même espace qu'occupait le pont de bateaux. Il demande donc aux autorités leur accord sur ce projet¹⁶. Celles-ci s'empressent d'approuver cette proposition qui apporte une solution plus commode et plus sûre que celle des deux bacs projetés.

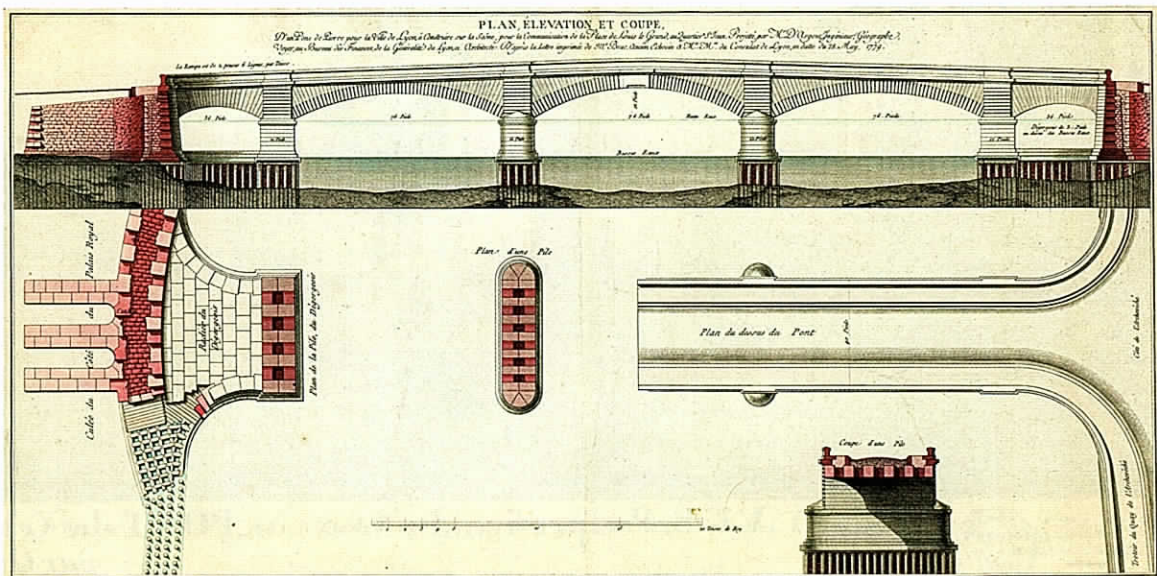
Le 20 messidor an IV (8 juillet 1796), il obtient l'approbation de son projet par le conseil municipal ; pour 90 600 francs, il est autorisé à construire un pont sur lequel il percevra un droit de passage. Le pont sera en bois et s'appellera Pont Neuf ; mais il n'a pas les moyens d'en payer le prix. Pour pouvoir le faire, il revend les débris du pont et la concession qu'il vient d'obtenir aux Srs Chazal, Vingtrinier, Froment, Blanc et Million. Chacun des associés, autre que Guillaume Niogret, lui paye comptant 16 100 francs. L'acte est passé sous seing privé ; Guillaume Niogret promet de payer dans les vingt-quatre heures le prix

de l'adjudication ; les six associés s'engagent à utiliser les débris au profit de la société de construction du pont, dont les plans et devis seront présentés par le sieur Querville ; Niogret est chargé d'obtenir la permission des autorités constituées. Le 23 messidor an IV, il leur demande d'approuver son projet.

Consulté le 25 messidor, le conseil municipal de Lyon considère que le projet d'un pont « commode et solide » doit obtenir la préférence sur celui des deux bacs projetés et que ce pont rétablirait une communication facile d'une rive à l'autre, interrompue depuis la chute du pont volant. Il opte pour la construction d'un pont de préférence à l'établissement des bacs projetés, mais il demande que ce projet soit scrupuleusement examiné par les gens de l'art pour s'assurer que la sûreté de nos concitoyens ne sera pas compromise et que la navigation ne sera pas entravée. La durée de la perception devra être déterminée quand les ouvrages seront achevés, et la quotité de la dépense reconnue et vérifiée.

Le 26 floréal an V (16 mai 1797), le pont Neuf est terminé. Guillaume Niogret demande l'autorisation de livrer au public le passage sur ce pont. Il obtient cet accord après une reconnaissance par l'ingénieur en chef, accompagné de deux administrateurs du conseil municipal. Le lendemain, 27 floréal, un arrêté du département du Rhône l'autorise à ouvrir le pont au public et à y percevoir un droit de péage provisoire. Niogret nomme en conséquence des receveurs principaux pour encaisser la recette et la remettre à Chazal, son caissier. Le pont garde l'appellation de pont volant, mais est également nommé pont Neuf.

Le 15 thermidor an V, les associés se réunissent pour créer une compagnie d'actionnaires et en établir le règlement. Un acte est passé sous seing privé entre Jacques Chazal, Benoît Froment, Michel Blanc, Pierre Million, Antoine Vingtrinier et Guillaume Niogret¹⁷. Dans cet acte, les soussignés déclarent qu'ils se sont associés « par égale part et portion », d'abord, pour l'achat des débris du pont sur bateaux qui était construit sur la Saône,



Plan du pont Neuf en 1779

dont Niogret, l'un d'eux, était adjudicataire ; ensuite pour la construction d'un pont sur pilotis destiné à le remplacer. La propriété de ce pont et de ses dépendances appartiendra aux associés. À cet effet, Niogret leur fait toutes cessions. La concession sera sollicitée par Niogret seul, la propriété et le produit du péage sont divisés en cent actions, dont vingt-cinq en demi-actions. Chacun des six associés détient 14 actions, soit un total de 84 actions. Les 16 actions restantes sont attribuées comme suit : 7 à Niogret pour indemnisation de ses peines, 5 réservées pour une destination entendue entre les coassociés, et 4 restant dans la caisse de Chazal pour être employées, partagées ou vendues au profit des coassociés. Les actions, demi-actions, et le règlement social seront signés par Niogret, Chazal, Million et Froment, mais Blanc et Vingtrinier s'engagent et s'obligent solidairement, sans division ni discussion, de relever et garantir lesdits Niogret, Chazal, Million et Froment, de tous événements et recherches résultant des signatures qu'ils auront apposées, soit à l'acte social en forme de règlement, soit auxdites actions ou à tous autres actes y relatifs.

Un deuxième acte daté du même jour est signé seulement par Niogret, Chazal, Froment, et Million, il comporte un règlement en quinze articles :

- ♦ article 1 : Le pont s'appellera pont Neuf,
- ♦ article 2 : Il sera peint à l'huile et en couleurs et bétonné, à frais communs,
- ♦ article 3 : La concession, la propriété du pont et du droit de péage sera divisée en cent actions dont vingt-cinq en demi-actions,
- ♦ article 4 : Les actions et demi-actions seront imprimées, à l'exception des somme, date et numéro qui seront écrits à la main par Chazal, lequel, en sa qualité de notaire, sera dépositaire de la souche,
- ♦ article 5 : Les actions porteront les numéros 1 à 75 et les demi-actions 76 à 125,
- ♦ article 6 : Les actions seront au porteur,



*Ce pont a été construit par
les D^{ns} Niogret et Froment, et par le
Dⁿ Quérville architecte.*

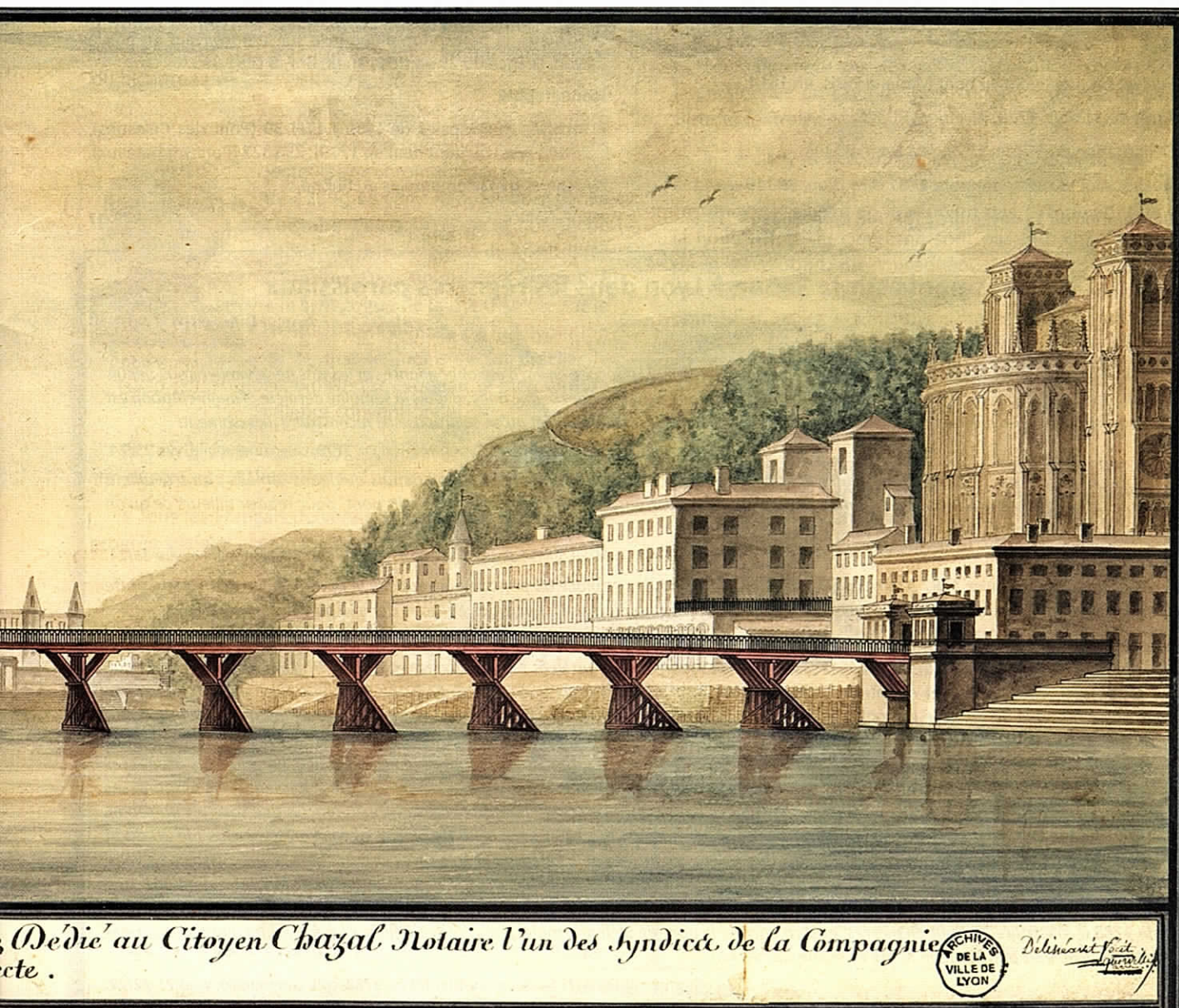
VUE Perspective du Nouveau PONT des Céléstins à Paris
par Quérville Architecte

- ♦ article 7 : Les signataires font cession aux actionnaires de la concession et propriété du pont,
- ♦ article 8 : Jusqu'au 1^{er} septembre, le produit de la recette sera réservé aux 4 actionnaires soussignés. À partir du 1^{er} septembre 1797, ou 15 fructidor an V, il sera attribué aux porteurs d'actions ou demi-actions,
- ♦ article 9 : Les actions ne seront pas remboursables, les actionnaires ne pourront exercer aucune garantie contre les cessionnaires,
- ♦ article 10 : La compagnie sera administrée par un conseil de cinq membres porteurs chacun de cinq actions. Guillaume Niogret qui a projeté le pont et dirigé sa construction sera toujours un des membres ; les quatre autres seront renouvelés tous les ans,
- ♦ article 11 : Le conseil nommera un de ses membres caissier de la compagnie,
- ♦ article 12 : Le caissier recevra la recette journalière et tiendra ses livres à jour,

- ♦ article 13 : Il y aura une assemblée générale des actionnaires tous les deux mois à compter du 1^{er} octobre ou 10 vendémiaire prochain,
- ♦ article 14 : Il sera prélevé chaque année une somme de six cents francs sur les recettes pour les hospices de la ville de Lyon. Les cessionnaires auront la faculté de faire cesser ce prélèvement,
- ♦ article 15 : Attendu ce que dessus, toute instance est éteinte et assoupie.

Cet acte a été enregistré à Lyon le 28 floréal an IX, probablement pour les besoins du procès, dont nous parlerons plus loin.

Le 11 brumaire an VI, les actionnaires, qui sont maintenant au nombre de treize, se partagent les recettes et nomment un conseil de cinq membres : Vingtrinier, Million, Chazal, Desprez et Niogret, et le 16 ils nomment caissier Chazal ; celui-ci présente Louis Bonnard pour caution de la recette qui sera versée entre ses mains.



Dédié au Citoyen Chazal Notaire l'un des Syndicés de la Compagnie
acte .



Delisle fait
par lui

La loi du 25 ventôse an IX (16 mars 1801)

Pendant 4 ans un droit de péage est perçu sans attendre la loi qui doit fixer son montant et la durée de la concession. Le 25 ventôse an IX (16 mars 1801), Guillaume Niogret obtient enfin cette loi. Le rapporteur de la loi est Michel Carret (du Rhône) dont la femme Catherine est mentionnée comme actionnaire à la réunion des actionnaires le 12 nivôse an VI (on parlerait aujourd'hui de « conflit d'intérêt »). Ce rapport précise que l'ouvrage est presque achevé. Guillaume Niogret a fait valoir que la construction lui a coûté plus de 300 000 francs, non compris 40 000 francs pour réparer des dommages occasionnés par les débâcles des années dernières. Un rapport de l'ingénieur en chef a constaté que, dans un temps ordinaire, cet ouvrage d'art aurait coûté 224 800 francs, mais il a convenu que la célérité de la construction, commencée et achevée dans un temps difficile, a pu et dû occasionner un excédent de dépenses considérables ; celle de 40 000 francs en sus de cet excédent, pour réparation de dégâts occasionnés par les débâcles, ne lui paraît pas non plus contestable. Dans ces conditions, l'administration accepte d'officialiser le montant du péage au niveau où il est perçu depuis 4 ans, mais elle limite la durée de la concession à 53 ans, alors que Niogret demandait 83 ans.¹⁸

Notes

- ¹ Également architecte du pont Marie, à Paris, en 1614.
- ² Arrêt du 31 août 1773, AM Lyon, BB345.
- ³ Délibération du 15 juin 1779, AM Lyon, BB346.
- ⁴ Délibération du 18 septembre 1781, AM Lyon, BB346.
- ⁵ Délibération du 14 novembre 1781, AM Lyon, BB346.

- ⁶ Lettre jointe au CR de délibération du 29 novembre 1781, AM Lyon, cote BB 346.
- ⁷ Délibération du 30 août 1788.
- ⁸ Délibération du 4 juin 1789.
- ⁹ Mémoire à consulter pour Sieur Jean Martin, résidant à Grenoble, adjudicataire du pont de l'archevêché sur la Saône, à Lyon, BM Lyon, cote 114238.
- ¹⁰ Résumé des mémoires remis à la municipalité en réponse au Mémoire à consulter du Sr Martin, AD Rhône, cote 1L 046.
- ¹¹ Résumé des mémoires remis à la municipalité en réponse au Mémoire à consulter du Sr Martin, AD Rhône, cote 1L 046.
- ¹² Délibération municipale du 5 septembre 1791.
- ¹³ Délibération municipale du 2 mai 1808.
- ¹⁴ Délibération municipale du 15 juin 1779.
- ¹⁵ Délibération municipale du 16 frimaire an IV.
- ¹⁶ Lettre de Guillaume Niogret au bureau central de la commune de Lyon, AD Rhône, cote 1L 1052.
- ¹⁷ Cet acte n'a pas été enregistré, mais son contenu figure dans les pièces justificatives mentionnées plus haut.
- ¹⁸ Rapport fait par Carret (du Rhône) sur le projet de loi qui concède au citoyen Niogret et compagnie, pendant cinquante-trois ans, la perception d'une taxe sur le pont Neuf en bois à Lyon, séance du 25 ventôse an IX, BnF, 8 LE51 365.

Iconographie

- Archives municipales de Lyon : 17F1 39 (Pont des Célestins), 2S 443 (Plan du pont neuf en 1779), 2S 1327 (Pont sur bateaux).
- Archives départementales du Rhône.
- BnF-Gallica.

T39217

Les ponts sur la Saône à Lyon dans les registres paroissiaux

relevé par Patrick Martin - CdR

Il n'y a rien eu de nouveau dans la paroisse cette année 1779. [...] La récolte en vin a été abondante ; et les vins ne se vendent que depuis 10 l. l'année jusqu'à 12 livres. Les entrées à Lyon sont portées à Lyon à 10 l. 6, par chaque année, depuis la semaine dernière ; l'augmentation est faite pour payer la reconstruction du pont de bois dit de Saint-Jean, qui est démoli et qu'on se propose de reconstruire incessamment.

Source : AD69, BMS Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, 1779, coll. communale, vue 23/24.

Il est question, en 1781, de reconstruire le pont dit de Saint-Jean, à Lyon, qui est démoli depuis quelques années ; on travaille à faire un quai tendant dudit pont au quai de la Baleine, à démolir partie de l'archevêché rière ledit pont, pour rebâtir ailleurs ce qu'on prend à l'archevêque.

Source : AD69, BMS Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, 1780, coll. communale, vue 23/24.

On travaille en janvier 1787 à faire un pont tout en pierre, au lieu et place du pont de bois appelé le pont de Saint-Jean, cette notte fera plaisir dans la suite. On travaille aussi à faire un autre pont en pierre aux ouvrages Perache dans la paroisse de Ste-Foy.

Source : AD69, BMS Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, 1786, coll. communale, vue 22/23.

(En marge : Pont perdu 1789). Le dégel est arrivé le 13 janvier par un vent impétueux, les glaces du Rhosne ne sont parties que le 16 janvier, elles ont cassé et entraîné sept moulins à farine, cassé les autres, entraîné une frize, une fabrique de chocolat et une autre fabrique de teinture en coton. Aux ouvrages Perache, le pont a été cassé et n'est point parti. Le 17^e janvier, jour de Saint-Antoine, j'étois à Lyon, lorsque les glaces de la Saône partirent ; la désolation étoit répandue partout ; à midi et demi, les glaces arrivèrent en si grande abondance qu'elles s'arrêtèrent au pont de Serin, pont construit par la Charité de Lyon, prez les premières portes de Veize ; elles s'accumulèrent tellement, qu'elles renversèrent totalement ledit pont de bois très fort, sur lequel les plus grosses voitures passoient, et ce pont fut enseveli sous les glaces qui, à sa chute, éleva les eaux et les glaces de façon que tous les batteaux, plattes, furent fracassés et entraînés, passèrent sous le pont de St-Vincent et sous celui de pierre, et tout a été perdu ; le 20 dudit mois, le vent tient toujours très fort, la Saône est débordée ; les farines et les bleds sont très rares et très chers ; l'année de bled se vend 33 l. ; la farine qu'achette nos habitants, non belle, se vend en Veize 8 l. 15 s. le bichet ; les vins, cette foire des rois, ne valent que 10 à 12 l. l'année, et peu de demandeurs. Nota que ledit pont de St-Vincent n'a été qu'endommagé, ainsi que celui d'Ainay ; on a commencé l'an 1788 à construire un pont en pierres, et sera appelé le pont de St-Jean ; mais quand sera-t-il finis. Le pont volant, construit sur des bateaux prez ledit pont St-Jean, a été entraîné par les glaces.

Source : AD69, BMS Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, 1789, coll. communale, vues 21-22/22.