

## LE PONT SUSPENDU DE CHAZEY

*5 février 2021*

En 1825, treize années se sont écoulées depuis qu'une pile et deux arcs en bois du pont de Chazey ont été emportés. L'arrêt des guerres napoléoniennes et l'avènement de Louis XVIII n'avaient bien entendu rien changé à cette situation dramatique. Ce ne fut qu'après l'arrivée de Charles X, que l'on commença à s'inquiéter des conséquences commerciales de cette discontinuité de la route de Lyon vers Belley et la Savoie. La liaison vers Genève s'établissait tant bien que mal par la côtière et le pont de Neuville-sur-Ain, malgré les difficultés rencontrées pour maintenir la montée de Mollon. La pression populaire pesait sur le Conseil général pour la réhabilitation d'une liaison routière rapide de Lyon à Belley. L'assemblée céda et vota un supplément au budget des dépenses extraordinaires de 1825, en vu du rétablissement du pont de Chazey pour un montant de 5 286 000 F<sup>1</sup>.

Dès 1820 on avait vu naître un grand enthousiasme pour les ponts suspendus en fils de fer, nouvelle technique venant des États-Unis et d'Angleterre. Certains critiquaient leur peu d'esthétisme, et d'autres les qualifiaient d'œuvres éphémères. Pourtant, leur capacité à franchir des portées jamais égalées à un moindre coût, leur promettait un bel avenir. Les investisseurs privés en réalisèrent un nombre important, sous la forme de concessions temporaires, où pendant cette durée, l'usager s'acquittait d'un droit de passage. Au terme de la concession, l'ouvrage était remis à la collectivité.

Pour Chazey, l'option du pont suspendu concédé paraissait être la solution idéale : d'une part, techniquement elle permettait de s'affranchir de la construction de piles dans le lit instable de l'Ain ; d'autre part le Département préférait consacrer son budget à financer l'ouverture de différentes routes nouvelles dans la Dombes. Cette solution fut par conséquent retenue.

Comme pour les concessions déjà mises en place depuis 1820, on établit un cahier des charges et un appel d'offre fut lancé. Le choix de l'adjudicataire se faisait sur le soumissionnaire qui s'engageait pour la durée de concession la plus courte ; les tarifs du péage étaient imposés par l'État.

### Concession du pont suspendu en fils de fer

La mise en concours par le préfet de l'Ain se fit à la fin du printemps 1827, avec un délai de réponse d'un mois. L'adjudication eut lieu le 4 juillet. Deux compagnies se présentèrent : l'une demandait une concession de 89 ans, l'autre l'emporta en proposant seulement 60 ans. Elle se composait de MM. Jules SEGUIN, ingénieur civil, et Joseph CHALEY, médecin, domiciliés tous les deux à Lyon.

Une ordonnance de CHARLES X approuva ces conditions et fixa les tarifs très détaillés des droits de passage.

---

1 1825-Dépenses extraordinaires votées par les conseils généraux-Compte rendu par le ministre de l'Intérieur.

## **Tarifs du péage**

- Pour le passage d'une personne... 0,10 F
- Pour un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise... 0,30 F
- Pour un cheval ou mulet chargé... 0,15 F
- Pour un cheval ou mulet non chargé... 0,10 F
- Pour un âne ou ânesse chargé... 0,10 F
- Pour un âne ou ânesse non chargé... 0,05 F
- Par cheval, mulet, âne, bœuf ou vache, employé au labour ou allant au pâturage... 0,05 F
- Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente... 0,15 F
- Par veau ou porc... 0,025 F
- Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons... 0,01 F
- Nota. Lorsque ces différents animaux allaient au pâturage, on ne payait que la moitié du droit.
- Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc. payaient... 0,10 F
- Pour une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, ou pour une litière attelée de deux chevaux, conducteur compris... 0,60 F
- Pour une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval, et le conducteur... 0,70 F
- Pour une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux, et le conducteur... 1,20 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,50 F
- Les voyageurs payaient séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.
- Pour une charrette attelée d'un cheval, et le conducteur... 0,45 F
- Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux, avec le conducteur... 0,90 F
- Pour une charrette attelée de trois chevaux, y compris le conducteur... 1,40 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,70 F
- Pour une charrette à vide à un cheval, et le conducteur... 0,30 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,10 F
- Pour une charrette chargée employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval et le conducteur... 0,25 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,30 F
- Pour une charrette vide, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, un cheval, et le conducteur compris... 0,15 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,05 F
- Pour une charrette chargée, attelée d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur... 0,20 F
- Pour chaque âne ou ânesse en sus... 0,20 F
- Pour une charrette vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, avec le conducteur... 0,10 F
- Pour chaque âne ou ânesse en sus... 0,05 F
- Pour un chariot à quatre roues charge, attelé d'un cheval, avec le conducteur... 0,35 F
- Pour un chariot à quatre roues, attelé de deux chevaux, avec le conducteur... 0,70 F
- Pour le même avec trois chevaux, et le conducteur... 1,10 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,60 F
- Pour un chariot à quatre roues, vide et attelé d'un cheval, avec le conducteur... 0,25 F
- Pour chaque cheval en sus... 0,10 F

Dans les attelages, chaque mulet ou paire de bœufs comptait comme un cheval.

Étaient exempts du droit de péage, le préfet, le sous-préfet en tournée, les ingénieurs et conducteurs des Ponts-et-Chaussées ; la gendarmerie, les militaires voyageant à pied ou cheval, en corps ou séparément, à charge, dans ce dernier cas, avec une feuille de route, ou un ordre de service ; les malles faisant le service des Postes de l'État et les courriers du Gouvernement.

## **Le pont**

Les caractéristiques du pont étaient les suivantes<sup>2</sup> :

---

<sup>2</sup> Source : *Cours des ponts à l'École des Ponts-&-Chaussées*, tome 2, Romain Morandière, 1867.

- Longueur totale du débouché linéaire : 125 mètres
- Nombre de travées : 1 seule
- Largeur entre les gardes corps : 4,20 mètres
- Flèche faite par les câbles : 10 mètres
- Système des supports des câbles : rouleaux.



*Le pont suspendu vers 1910, après rénovation du tablier – Collection J. Grimbot*

Les dépenses s'établirent à 130 000 F pour la maçonnerie et 45 000 F pour les travées, soit un total de 175 000 F. Très loin du budget initialement prévu en 1825, on comprend mieux le succès de ce type d'ouvrage et l'engouement des investisseurs privés.

On remarque aussi que la portée totale de l'ouvrage est largement supérieure à celle de l'ancien pont de 4 arches en charpente. Forts des expériences passées, les concepteurs avaient fait le choix de retirer les culées suffisamment loin, pour les dégager du flux principal du cours d'eau. Sage précaution !

## Les constructeurs



**Joseph CHALEY** naquit le 22 prairial An IV (10 juin 1796) à Ceyzérieu, près de Belley, fils d'Anthelme, propriétaire agriculteur, et de Françoise POCHE. Il fit les campagnes napoléoniennes de 1813, 1814 et 1815<sup>3</sup>, où il prit le grade de lieutenant. Son frère, Louis CHALEY, fut conseiller à la Cour d'appel de Lyon et membre du Conseil général du Rhône ; son fils Camille, fut député de l'Ain<sup>4</sup>. Joseph CHALEY était médecin lorsqu'il épousa Marie Zelia DEROZIERE DE CHAMPAGNIEUX, à Lyon le 23 janvier 1823<sup>5</sup>. Puis il devint ingénieur civil. Avec l'ingénieur SEGUIN il construisit plusieurs ponts suspendus dans le midi de la France, et seul, les deux ponts suspendus de Fribourg. Le *Grand Pont* fut construit de 1832 à 1834 et celui du *Gottéron* de 1839 à 1840<sup>6</sup>. Il décéda à Tunis le 15 avril 1861.



**Jules SEGUIN**, frère de Marc dit l'Aîné, inventeur des ponts en fils de fer<sup>7</sup>. Jules naquit dix ans après son frère à Annonay, le 12 germinal An IV (1<sup>er</sup> avril 1796) ; il fut marié à Louise PRUD'HOMME le 19 janvier 1830 à Lyon<sup>8</sup>. Ingénieur civil et entrepreneur, il dirigea la société Jules SEGUIN et Compagnie. C'est lui qui réalisa le pont suspendu de Saint-Bernard sur la Saône, dont il fut adjudicataire en 1834 pour une concession de 78 ans. Il décéda le 11 mai 1868 à Paris, où il fut inhumé au cimetière du Père-Lachaise.

## Avancement des travaux

La construction s'effectua durant l'année 1828 ; le chantier fut ralenti durant l'été par l'épidémie de fièvres endémiques qui parcourut la France entière, touchant plus particulièrement les populations précaires vivant en milieu humide. Ces *fièvres intermittentes*, le paludisme, affectèrent malheureusement les ouvriers du chantier de Chazey qui vivaient au bord de l'eau dans des conditions insalubres. Malgré tout, début novembre, les culées étaient en voie d'achèvement, et les fils de fer prêts à être posés ; les entrepreneurs espéraient une mise en circulation dans les premiers jours de 1829<sup>9</sup>.

Pendant que l'ouvrage prenait corps, le Département faisait effectuer des travaux de terrassement et de voirie aux abords du futur pont et sur la levée en rive gauche, pour un montant de 80 000 F. Le Conseil général aurait souhaité que le pont ait un tablier de 6 mètres de largeur, mais le cahier des charges ne prévoyait que 4,20 mètres. Or l'entreprise construisit un tablier de seulement 4 mètres de largeur ; *la largeur de la voie charretière était réduite à 6 pieds (à peine 2 m)*<sup>10</sup>. Cette insuffisance était bien regrettable, car d'après les dernières ordonnances fixant le gabarit maxi-

3 Source : *Dictionnaire historique & biographique de la Suisse*, tome 2, Imprimerie Paul Attinger, Neuchâtel, 1924.

4 Sources : *Galerie militaire de l'Ain*, Dufay, 1874.

5 Sources : États civils de Ceyzérieu et Lyon, Mairie unique.

6 Source : *Dictionnaire historique & biographique de la Suisse*, tome 2, Imprimerie Paul Attinger, Neuchâtel, 1924.

7 *Des Ponts en fils de fer*, seconde édition, Par Seguin Aîné, Bachelier libraire, Paris, 1826.

8 Source : État civil de Lyon, Mairie unique.

9 Sources : *Le Précurseur* du 4 novembre 1828, seconde page. *Considérations sur les fièvres intermittentes*, Joseph Arnauld Charles GAILLARDOT, 1836, page 11.

10 Source : *Journal de l'Ain* du 10 février 1829, page une.

mum des voitures publiques, la largeur de la voie du pont devenait insuffisante de quelques pouces !

Le pont achevé ne fut pas reçu immédiatement à la fin des travaux, car les épreuves et les mesures constatées n'étaient non conformes au cahier des charges<sup>11</sup>.

En définitive le pont passa avec succès les épreuves, fin juillet 1829, avec six mois de retard.

## La crue de 1840

Cette crue dite « centennale » fit de nombreux dégâts dans le département de l'Ain riche en cours d'eaux. Les liaisons routières Lyon-Genève et Lyon-Belley furent largement impactées. La déviation de la côte de Mollon, en cours de réalisation, fut inondée sous deux mètres d'eau et subit de grands dommages ; la côte de Cerdon fut coupée ; La route du pont de Chazey fortement endommagée ; plus grave encore : on constata des dérangements sur la culée côté Bugey<sup>12</sup>.

## Conséquences de l'augmentation générale du trafic

Malgré son étroitesse et l'amélioration de l'itinéraire par la Côtière, le trafic crut progressivement sur le nouveau pont de Chazey. En 1850, pour protéger les remblais de l'empiétement de la circulation, on dut aménager sur la levée des trottoirs et des refuges pour le croisement des rouliers<sup>13</sup>.

Avec le développement industriel, cette croissance du trafic fut générale. Partout dans le département on finançait des travaux d'amélioration du réseau routier. Les accès au pont de Chazey furent particulièrement dotés en crédits à partir de 1862.

Malgré la construction de nombreux ponts, il existait encore dans le département 11 bacs : Coisilet, Granges, Bolozon, la Corde, Varambon, Priay, Charnoz, Saint-Jean-de-Niost, Port-Galland, Uffel sur la Bienne, et Chazey. Le bac de Chazey avait été concédé à la commune par décision du 29 décembre 1857, moyennant une redevance annuelle de 14 francs ; le matériel du bac appartenait au fermier.

Sept ponts suspendus desservaient les routes départementales de l'Ain :

- 1° Chazey, sur l'Ain, route n° 1 ;
- 2° La Balme, sur le Rhône, route n° 5 ;
- 3° Thoirette, sur l'Ain, route n° 6 ;
- 4° Trévoux, sur la Saône, route n° 9 ;
- 5° Frans, sur la Saône, route n° 19 ;
- 6° Gévrieu, sur l'Ain, route n° 19 ;
- 7° Thoisse sur la Saône, route n° 20.

Ils étaient tous concédés, sauf celui de Gévrieu.

---

11 Ibidem.

12 Sources : *Journal de l'Ain* du 11 avril 1840, pages 1 et 2. *Histoire des inondations du Rhône et de la Saône en l'année 1840*, Auguste Baron, Dumoulin à Lyon, 1841.

13 Source : *Journal de l'Ain* du 5 octobre 1849, page 2.

La surveillance du pont de La Balme était assurée par les ingénieurs de la Savoie, mais le département de l'Ain contribuait pour moitié aux frais d'entretien de cet ouvrage. Les autres ponts appartenaient tous à des compagnies concessionnaires.

En 1869, le Conseil du Département, désirait reprendre la main en rachetant les concessions, à commencer par les ponts de Lagnieu et Chazey. Puis intervint la loi du 10 août 1871 relative aux Conseils généraux.

### **Situation sous la Troisième République,**

*Avec la loi du 10 août 1871, le Département devint une collectivité territoriale de plein droit et le Conseil général reçut une compétence générale pour régler les affaires d'intérêt départemental. Les membres Le Conseil général, s'élevaient dès-lors au suffrage universel pour six ans, renouvelés par moitié tous les trois ans. Le Président du Conseil général exerça désormais le pouvoir exécutif départemental.*

Les 10 bacs, situés tant sur l'Ain que sur la Bienne, restèrent, comme par le passé, à la charge de l'État. Celui de Chazey resta bien entendu concédé à la commune ; la redevance annuelle en 1872 était de 14,40 F.

En 1811, Napoléon avait distingué les routes nationales et les routes départementales, mais en 1871, leur nomenclature était changée : la route nationale N° 84 (RN 84) allait de Lyon-Genève en passant par la Côtère. La route départementale N°1 qui partait de la RN 84 à Meximieux, traversait l'Ain sur le pont de Chazey et aboutissait à St-Denis-le-Chausson (Saint-Denis-en-Bugey), pouvait servir dorénavant d'itinéraire secondaire vers Cerdon et Genève.

### **Difficultés de rachat du pont**

Malgré les changements de gouvernement, le franchissement du pont de Chazey restait toujours soumis à un péage dont la population demandait instamment la suppression et le rachat par la collectivité. Le Conseil général du Département suivit et entreprit début 1873 les démarches auprès de la Société des Ponts Réunis<sup>14</sup>, propriétaire de l'ouvrage, ayant son siège à Paris.

La compagnie demandait une somme importante. Le Département estima que ce coût ne lui incombait pas, étant donné qu'il aurait ensuite la charge de l'entretien estimée à 2 500 F. Les communes riveraines refusaient également de voter les ressources nécessaires. Voyant que la concession expirerait bientôt, le Conseil général ne donna pas suite à son projet.

Mais le débat fut relancé lorsque l'État fit le point sur les concessions d'ouvrages en 1880 : la valeur annuelle du péage se montait à 7 049,30 F ; il restait à courir approximativement 50 104 F d'annuités au 1<sup>er</sup> janvier 1881.<sup>15</sup>

Le Conseil municipal de Chazey demanda alors le rachat du pont par délibération du 2 avril 1882. Le Conseil général délibéra favorablement le 19 avril 1882. Mr BARBARIN, Conducteur

14 Ancienne *Compagnie des Anciens Ponts Réunis*, société en commandite fondée le 28 septembre 1837 dont le siège social était à Paris, avec un capital de 3 000 000 F ; cotée en bourse, elle était dirigée par quatre gérants et un conseil de surveillance. Au 31 décembre 1855, elle possédait 24 ponts, dont le pont de Chazey (source : *Annuaire de la Bourse et de la Banque*, 1857).

15 Source : *Journal officiel* du 5 juillet 1880.

faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, fut chargé d'entamer des négociations avec M. SCHMIT, gérant de la Société des Ponts Réunis. La société proposa d'abord la somme de 60 000 F. Mais l'Administration trouva ce montant exagéré ; compte tenu du produit annuel et du délai de 7 années restant à courir pour la concession, elle proposa en juillet la somme de 40 791,30 F<sup>16</sup>. Dans sa séance du 25 août 1882, le Conseil fixa le prix des ouvrages et ses dépendances à 31 500 F.

Aucun arrangement n'ayant pu intervenir sur cette base, le préfet, Léon STEHELIN, prit un arrêté de « Déclaration d'Utilité Publique » le 22 décembre, conformément à la demande du Conseil général. Le dossier complet de DUP avec ses conclusions favorables furent envoyées au ministre de l'Intérieur le 21 février 1883. Dans la lettre de transmission on indiqua que le pont avait coûté 120 000F environ, entièrement financés par la Société des Ponts Réunis. Le préfet envisageait de nommer une Commission spéciale pour régler les droits du concessionnaire, aussitôt la DUP prononcée.

Mais le ministre de l'Intérieur veillait au grain : le 26 avril il demanda des précisions quant au financement du rachat du pont. Il fut fourni de manière détaillée en insistant sur l'effort fait par les communes, mais le ministre, sans doute bien informé, refusa de donner son accord avant le vote des communes<sup>17</sup>. En effet, sur les 7 800 F devant être financés par celles-ci, il manquait encore les 900 F des participations de Bourg-St-Christophe, Lagnieu, Ambérieu et Saint-Denis, réticentes à payer. Afin d'accélérer la procédure, le 30 mai 1884, la Commission départementale prit l'engagement de combler le déficit en cas d'échec des négociations avec les communes, et le service de navigation du Département reprit à son compte l'exploitation du bac de Chazey<sup>18</sup>.

La DUP fut enfin enclenchée le 20 novembre 1884. Ainsi, la pression sur la société concessionnaire augmenta et dès février 1885, les pourparlers reprirent et s'accéléchèrent.

Dans un rapport daté du 13 avril 1885, L'Ingénieur en chef soumit au Conseil général la proposition de M. VAISSIÈRE, président du Conseil de surveillance de la Société des Ponts réunis, par laquelle il s'engageait à livrer le Pont de Chazey moyennant la somme de 27 000 F. Trouvant cette somme encore un peu exagérée, l'Administration proposa de la réduire à 25 000 F sous la condition que Compagnie prenne en charge les frais d'épreuve du pont avant sa livraison au Département : on devait s'assurer de la bonne résistance de l'ouvrage, cette opération n'ayant pas été effectuée depuis 1861. Le Département approuva cet accord le 15 avril 1885<sup>19</sup>.

Le traité de vente fut signé le 22 juillet 1885 et le pont livré gratuitement à la circulation le jeudi 23 juillet à une heure du matin<sup>20</sup>.

## Restauration du pont

L'ouvrage d'art, bien qu'ayant satisfait aux tests de charge, était en mauvais état : il nécessita immédiatement après sa remise des dépenses journalières importantes et coûteuses. Pour l'année 1887 les frais s'élevèrent à plus de 1 200 F. En 1888 on envisagea de remplacer les poutrelles en

16 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, avril 1882.

17 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1883.

18 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1884.

19 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, avril 1885.

20 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1885.

bois par des poutrelles en fer de même poids et d'un prix équivalent. Comme l'argent manquait : on pensa à nouveau faire participer les communes intéressées par l'ouvrage<sup>21</sup>...



*La culée ouest avec ses amarres et l'atelier d'entretien – Collection J. Grimbot*

Le financement des premières poutrelles en acier fut voté en août 1889, à hauteur de 2 000 F. Cela fut-il suffisant ? Visiblement non, car en 1890, le Conseil général s'inquiétait : une surveillance de tous les instants était nécessaire pour éviter que des accidents se produisent. Dans le même temps, un projet de restauration complet de l'ouvrage d'art était à l'étude ; en l'attente de travaux importants sur le tablier et son dispositif de suspension, on l'entretenait scrupuleusement. La modification de l'entrée des galeries d'amarrage et à la reconstruction du magasin-atelier, qui tombait de vétusté, étaient aussi envisagés<sup>22</sup>. Le bac, qui n'avait plus sa raison d'être, avait été supprimé par décision ministérielle le 28 octobre 1891.<sup>23</sup>

La restauration de la partie métallique du pont fut terminée le 31 décembre 1894. La dépense s'éleva à 43 650 F, plus 1 473 F de travaux faits en régie pour le bûchement des maçonneries et diverses autres choses. La réfection des platelages supérieurs et inférieurs a donné lieu à une entreprise distincte dont le règlement s'éleva à 7 603 F. La restauration de l'ouvrage coûta en tout 52 726 F. Cette opération améliora d'une façon remarquable l'état du pont de Chazey, qui présentait alors une rigidité comparable à celle d'un pont fixe<sup>24</sup>.

Avec un entretien régulier, le pont dura encore des années, jusqu'à sa destruction par l'armée allemande, le premier septembre 1944.

21 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1888.

22 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1893.

23 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1892.

24 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1895.



## **Les successeurs du pont suspendu**

Dans les années 1950, au même emplacement, on lança un nouveau pont en béton précontraint. Cependant, la technique d'injection des gaines de protection des câbles n'était pas encore au point : oxydés, plusieurs d'entre eux se rompirent vers 1970 et provoquèrent des dérangements inquiétants dans la structure de l'ouvrage. Un nouveau pont, utilisant la même technique, mieux maîtrisée depuis, fut entrepris en 1972 et mis en service en 1977. Cette belle réalisation, d'une complexité remarquable, car construite sur le même emplacement, sans destruction préalable de l'ouvrage existant, a fait l'objet d'une vidéo disponible à l'adresse : <https://www.letelepherique.org/Films-672-3237-0-0.html>.