

LE VAL DE SAÛNE

au fil de l'eau, au fil du temps

UN PATRIMOINE EN ÉVOLUTION

Ouvrages d'art et aménagements

Bien avant son aménagement, la Saône était empruntée pour la navigation.

Comme tous les cours d'eau, elle fut une voie de pénétration, de colonisation, de communication, d'échange et de commerce. L'ensemble de ces mouvements influa sur l'implantation et la fixation humaine de ses rives.

Très vite, avec le développement du commerce, des sites naturels ou aménagés furent utilisés comme quais, embarcadères ou ports pour le transfert et le dépôt des produits d'échange.

La traversée de la rivière posa longtemps problème. Malgré quelques ancêtres, nos ponts ne furent vraiment édifiés qu'au début du XIX^e siècle.

Pour accroître le mouillage, des travaux d'aménagement de son cours furent réalisés : épis, clayonnages, dragages, barrages à aiguilles, écluses, barrages éclusés hydrauliques.

Les ports

D'origine très ancienne, leur création, leur développement furent liés à l'évolution des fonctions de la Saône au niveau du commerce, des échanges et de l'implantation des centres artisanaux puis industriels.

Dans l'antiquité, le peuple puissant des Eudens tenait, sur cette rivière, deux ports importants, l'un à Cabillonum (Chalon), l'autre à Matisco (Mâcon).

Le port de Frans, hameau de Jassans, est attesté dès le début du XIII^e siècle. Il était tenu en fief, sous le nom de port d'Aloyn, par Hugues de Frans, chevalier.



En 1254, Guichard VI de Beaujeu, qui possédait plusieurs terres sur la rive gauche de la Saône, vendit à Milan Devaux, doyen du chapitre de l'église de Lyon, au prix de 6 500 livres viennoises, la terre de Saint-Bernard d'Anse, une île de la Saône, et en outre la moitié du port, plus 16 sols forts pour le droit que le sire de Beaujeu levait sur les bateaux.

En 1808, dix-sept ports, établis sur la Saône, sont recensés par M. Bossi, préfet du département de l'Ain. Les plus fréquentés du département sont alors : « Saint-Bernard, Trévoux, Thoissey, Montmerle ».

Sur la Saône, en 1982, dans sa partie à grand gabarit, on relève quatre ports fluviaux importants concédés aux Chambres de commerce et de l'industrie : Lyon-Rambaud, Villefranche-sur-Saône (nord et Frans), Mâcon (nord et sud), Chalon-sur-Saône (nord et sud).

Le nouveau port public de Villefranche (nord) recouvre 26 ha au milieu d'une zone industralo-por-

tuaire de 130 ha. Il est touché, depuis 1981, par les gros bateaux rhodaniens et les cargos fluviomaritimes.

Les ponts

La Saône, frontière naturelle durant des siècles entre le royaume de France et l'empire germanique, posa dès l'antiquité, à ses riverains, le problème du franchissement de ses eaux.

Le terre-plein est la partie du port située en arrière de la crête de la berge, où circulent et stationnent les véhicules chargés du transport et où sont déposées les marchandises.

Si le terre-plein est arasé à une cote telle que la manutention des marchandises puisse s'effectuer sans engins mécaniques, mais simplement à bras d'homme ou avec des brouettes, au moyen de plats-bords reposant d'une part sur le bateau et d'autre part sur la berge, le port prend plus particulièrement le nom de bas-port.

Si le terre-plein descend en pente douce jusqu'à une certaine distance de l'eau, on a un port ou rampe de tirage.

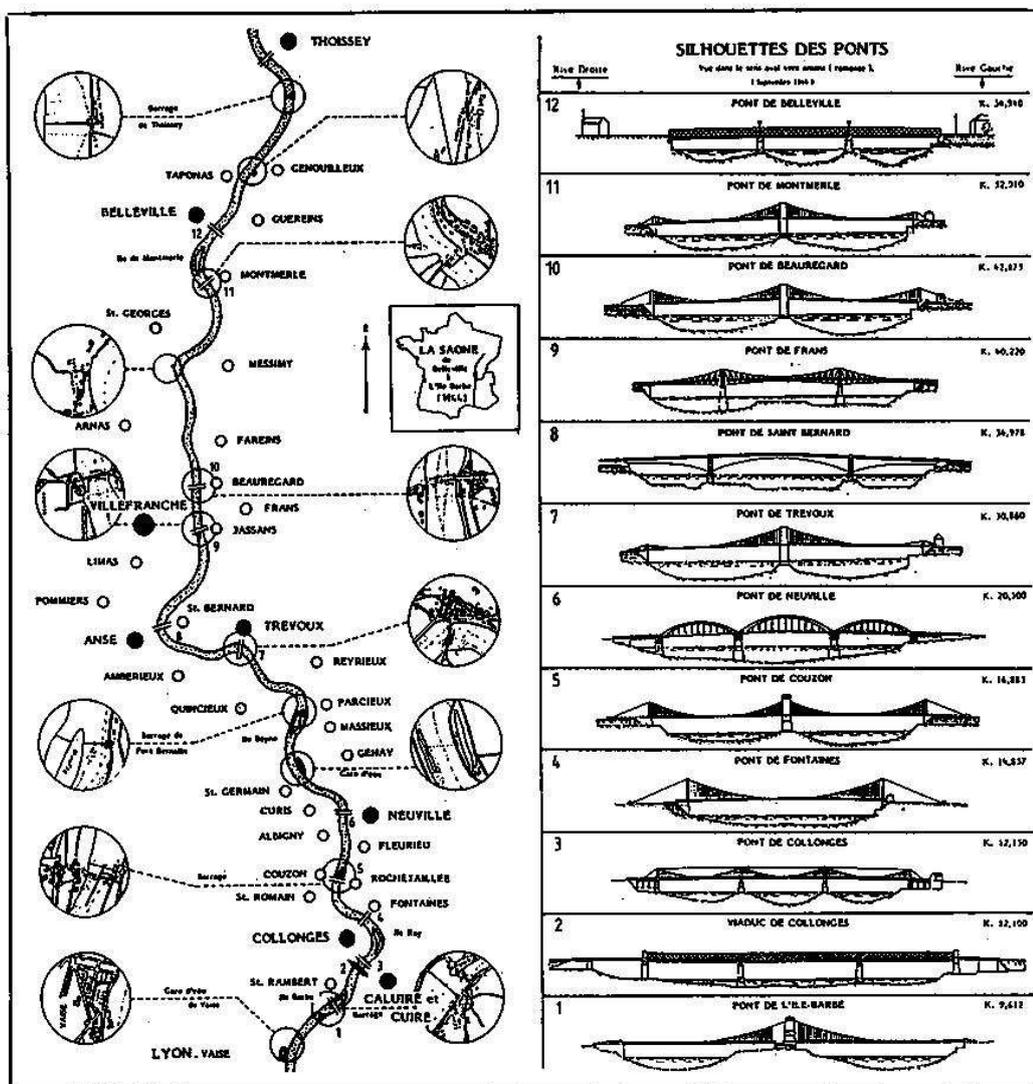
Si à l'étiage ces traversées pouvaient s'opérer sans trop de difficultés, ni de dangers, par des gués plus ou moins aménagés, il n'en était bien sûr pas de même en période de « grosses eaux ».

Radeaux de bois ou d'outres gonflées d'air, barques, ancêtres de nos bacs, guidés à l'aide de longues branches servant de perches, ponts de bateaux ont été utilisés à ces fins, ainsi que des ponts de bois que la première crue démentelait.

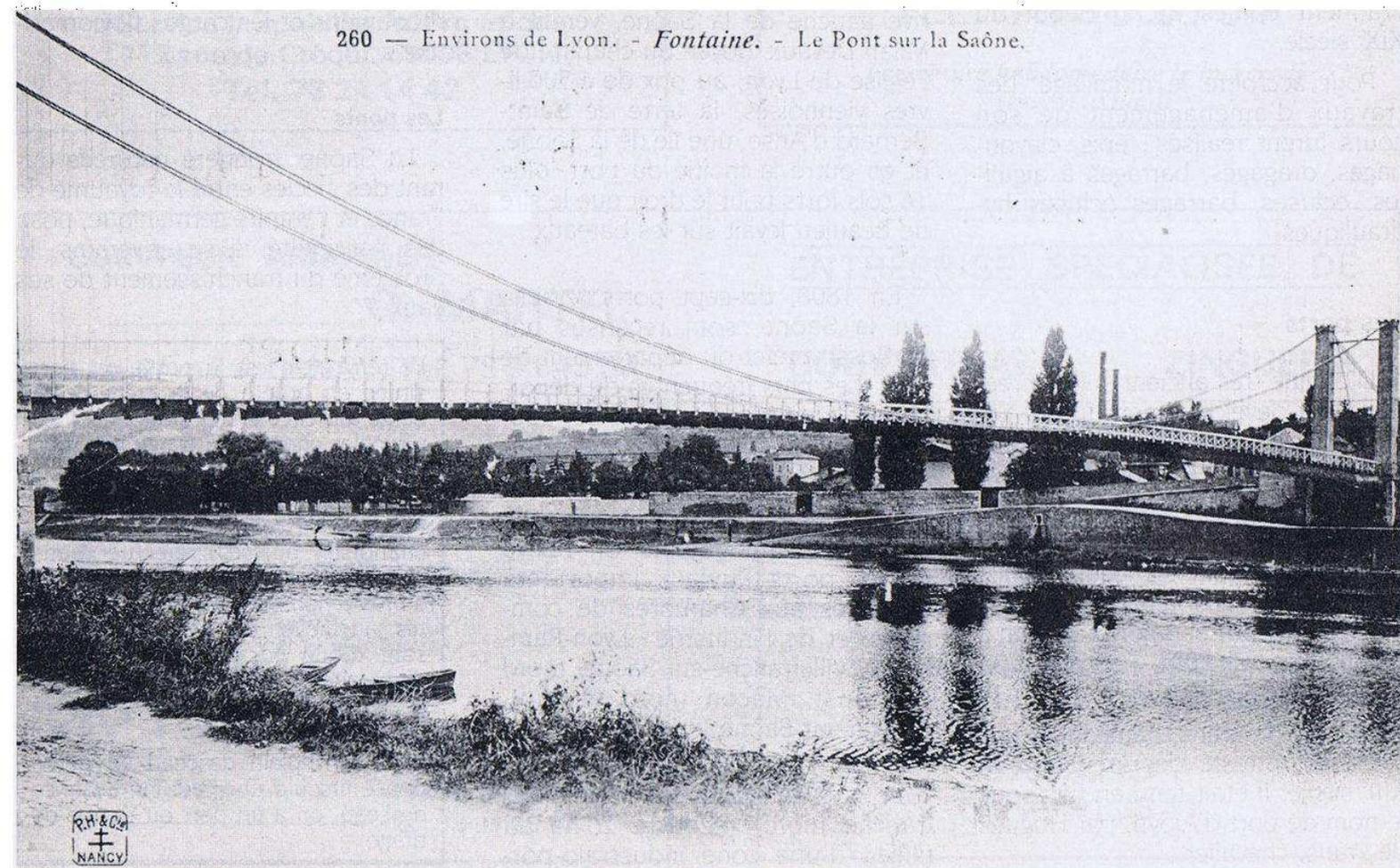
En 1808, il n'existait, entre Tournus et le nord de Lyon, que deux ponts sur la Saône. Le premier à Tournus, « de construction récente », le second à Macon, le pont Saint-Laurent, fortifié, construit au XI^e siècle et comportant douze arches maçonnées.

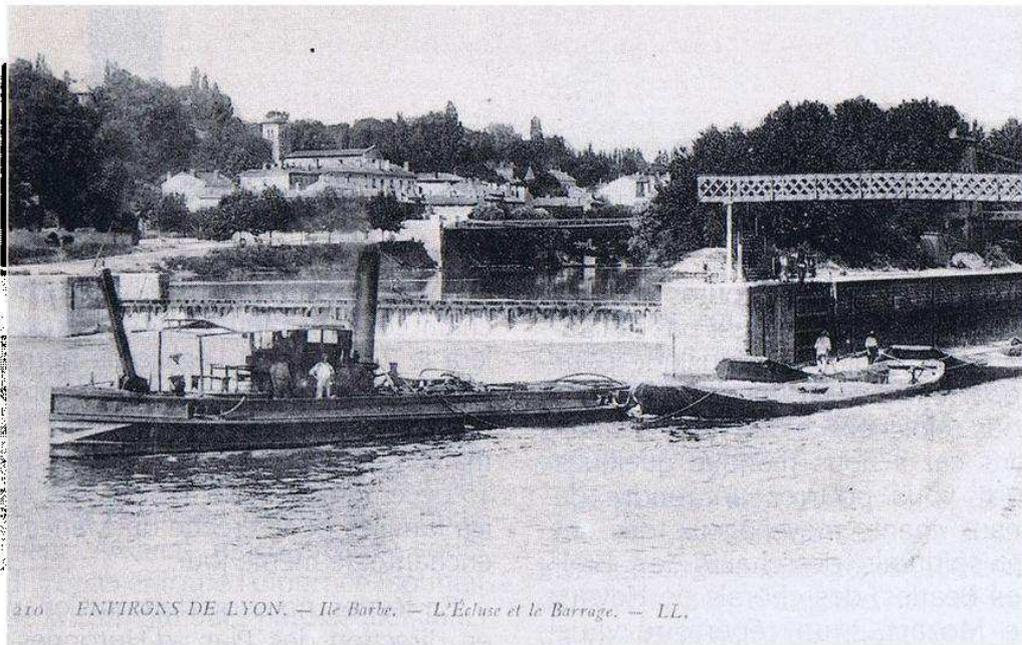
Malgré un gros effort entrepris vers 1840 pour la construction de ponts suspendus, on ne comptait guère, en 1852, que trente-cinq ponts établis sur la Saône, dont dix pour la seule ville de Lyon.

En septembre 1944, les ponts établis sur la Saône et le Rhône furent dynamités par l'armée allemande pour couvrir sa retraite.



260 — Environs de Lyon. - Fontaine. - Le Pont sur la Saône.





La construction du nouveau barrage de Couzon (1965-1968) autorisa la disparition du vieux barrage de Port-Bernalin et la réalisation d'un bief unique de 44 km, de Couzon à Thoisse, portant la cote de retenue de 164,8 à 166 N.G.F. (N.G.F. : altitude du Nivellement Général de la France).

Les barrages à aiguilles étaient composés de deux parties :

- La passe navigable ou passe profonde, fermée au moyen d'engins mobiles, de type hausses « Chanoine » pour les barrages établis sur la Grande-Saône qui, une fois abattus au fond du lit de la rivière, permettaient aux bateaux de franchir le barrage en période de crue ;
- Le déversoir, constitué de plusieurs milliers « d'aiguilles », pièces de bois de 7 à 8 cm de côtés et de 4 m de longueur environ, disposées côte à côte verticalement. Les aiguilles étaient enlevées manuellement et progressivement, depuis une passerelle, au fur et à mesure que le débit de la rivière augmentait.

Barrages et écluses

La navigation sur la Saône, en période de basses eaux, était pratiquement impossible du fait de son faible mouillage, des travaux d'aménagement du type épis ou clayonnages furent entrepris tout au long de son cours, dès 1835.

Le 27 octobre 1958, la nouvelle écluse de Couzon est inaugurée, elle a 165 m de longueur, portée à 185 m en 1966, pour 12 m de largeur. Elle permit, conjointement à l'opération dite de Pierre-Bénite, la suppression du barrage et de l'écluse vétustes de l'Ile-Barbe.

Ces digues, submersibles en période de crue, n'ayant aucune influence néfaste sur l'écoulement des eaux, canalisait en temps de « maigre » le courant dans la partie réduite du lit, assurant un mouillage suffisant et le drainage naturel du chenal ainsi créé.

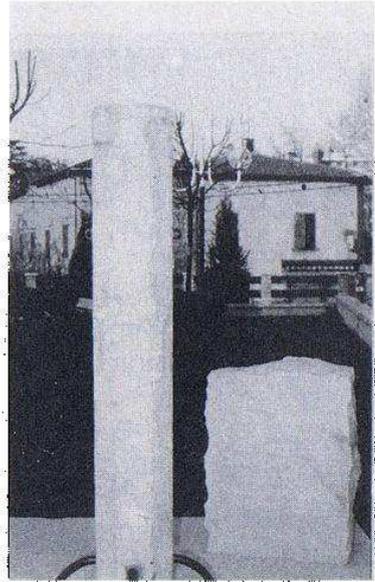
Plusieurs mois par an, malgré cet équipement, le faible débit de la Saône n'assurait toujours pas le mouillage minimum. La construction de barrages s'imposa. Le partage de la rivière en biefs successifs assura désormais le niveau nécessaire à la libre circulation fluviale. Pour permettre aux bateaux de franchir ces « marches », des écluses complèterent les ouvrages.

De Verdun-sur-le-Doubs à Lyon (Grande-Saône = 167 km), l'Etat fait construire, entre 1867 et 1880, cinq barrages éclusés avec passe navigable, sans dérivation : Gigny, Thoisse, Port-Bernalin, Couzon, l'Ile-Barbe.

Enfin, un dernier barrage est établi (1881-1882) sur la Saône à La Mulatière, au confluent de la Saône et du Rhône. Il fut démonté en 1966, à la mise en eau du barrage de Pierre-Bénite.

PRIX DU CONSEIL GÉNÉRAL
 pour la Protection du Patrimoine Historique et Artistique

ANNÉE 1990



Prix décerné aux Associations
 GIANA, groupe d'histoire de Genay et de ses environs
 pour la découverte et la remise en valeur du pilier de justice de GENAY