

## Les franchissements du Rhône à Lyon, XII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Bernard GAUTHIEZ

### Une question géo-historique incomplètement résolue

La première figuration du pont sur le Rhône à Lyon date des environs de 1250. Il apparaît sur l'un des célèbres itinéraires de voyage vers la Terre Sainte de l'Anglais Matthieu Paris<sup>1</sup>. Sur la rive gauche du fleuve, deux routes sont représentées au départ de Lyon, routes deux en léger décalage avec le débouché du pont. L'une se dirige vers la Tour-du-Pin et l'Italie en direction de l'est et l'autre, vers Vienne et la vallée du Rhône en direction du sud<sup>2</sup>. En nous livrant cette information, Matthieu

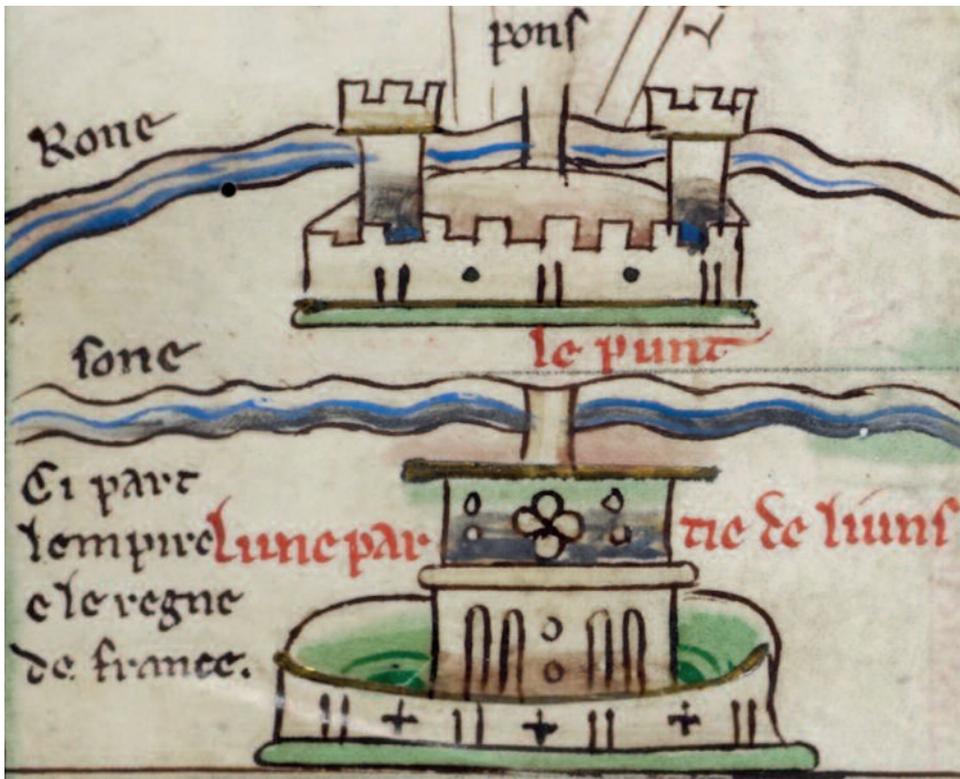


Fig. 1. Le site de Lyon par Matthieu Paris (Ms. Royal 14 C.VII, f° 3r). Reproduit avec l'autorisation de la British Library.

Je remercie M. Jean-Paul Bravard pour ses utiles observations et le comité de rédaction de l'ouvrage pour ses attentives mises au point.

<sup>1</sup> British Library, Ms. Royal 14 C.VII, f° 3r.

<sup>2</sup> Danielle LECOQ, «Mathieu Paris, de l'itinéraire à la représentation du Monde», dans Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER (dir.), *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Paris, 1995 (Mémoires de la section de géographie physique et humaine, 18), p. 22.

Paris pose sans le vouloir une question, celle de l'accès à Lyon par l'est, à travers la plaine inondable du Rhône et le fleuve lui-même.

La partie du site de Lyon située à l'est du Rhône, dans ses dimensions géographique et morphologique, a déjà suscité plusieurs travaux, parmi lesquels figurent au premier plan l'étude du mandement de Bèchevelin, territoire à l'est du Rhône au Moyen Age et à l'époque moderne, par l'archiviste André Steyert en 1876<sup>3</sup>, et celle de la grande rue de la Guillotière par la géographe Denise Martin, en 1950<sup>4</sup>. De nouvelles données et analyses archéologiques et historiques ont été apportées par l'ouvrage publié à la suite des fouilles du pont de la Guillotière, réalisées lors de la construction de la ligne C du métro<sup>5</sup> et, plus récemment, par un livre de l'historien

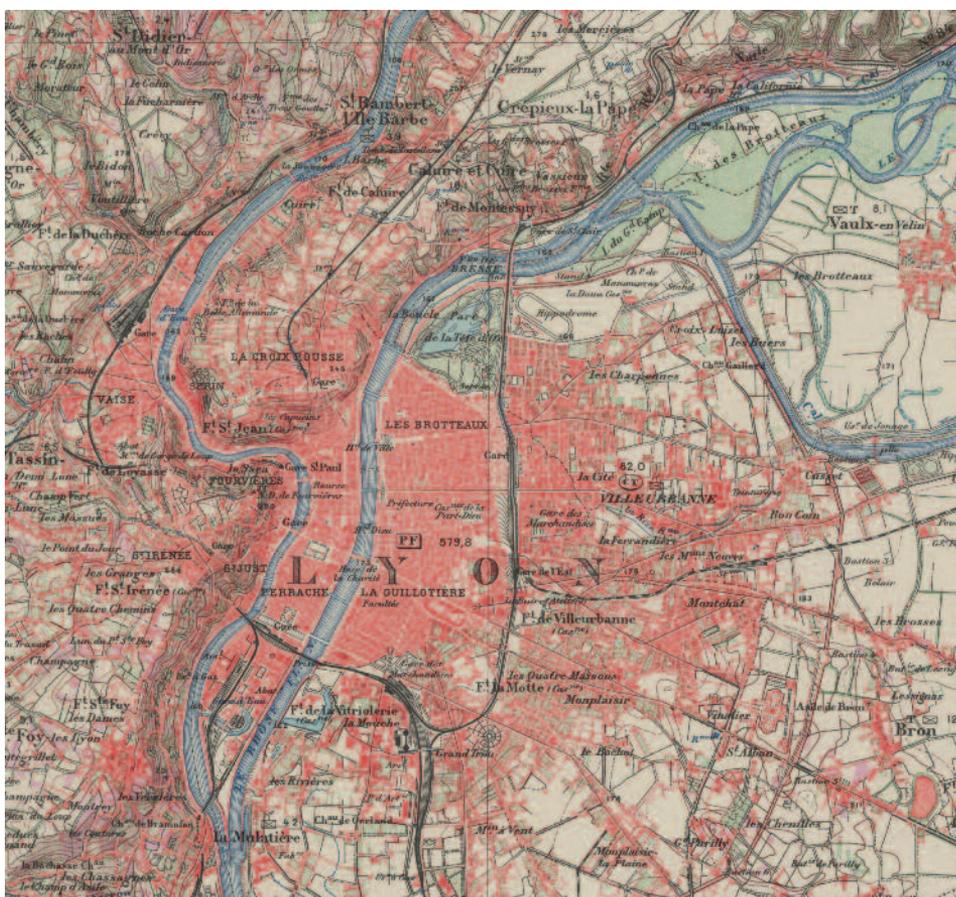


Fig. 2. Le site de Lyon (carte au 1:50 000<sup>e</sup>, Service géographique de l'Armée, 1902; Université Jean-Moulin Lyon 3, Département de géographie).

<sup>3</sup> André STEYERT, *Le mandement de Bèchevelin, ses limites et ses paroisses*, Lyon, 1876.

<sup>4</sup> Denise MARTIN, «La grande rue de la Guillotière. Etude géographique d'une voie lyonnaise», dans *Géocarrefour*, 25, 3 (1950), p. 169-214.

<sup>5</sup> Joëlle BURNOUF et al., *Le pont de la Guillotière. Franchir le Rhône à Lyon*, Lyon, 1991 (Documents d'archéologie en Rhône-Alpes, série lyonnaise, 3).

Jacques Rossiaud et un numéro de la revue *Gallia* consacré aux découvertes archéologiques en rive gauche, principalement pour l'Antiquité<sup>6</sup>. Le géographe Jean-Paul Bravard a aussi apporté plusieurs contributions majeures à cette compréhension, avec un regard particulier sur la dynamique hydrologique<sup>7</sup>. Ces travaux sont nourris de données historiques tirées d'archives variées, de considérations géographiques, dans une optique que nous pourrions aujourd'hui qualifier de morphologie urbaine, ainsi que de textes médiévaux et de données archéologiques inédites et, enfin, de données géomorphologiques.

Ces recherches considèrent le débouché de la traversée du Rhône surtout du côté est du fleuve. La problématique abordée ici, dans la lignée de ces travaux, vise à mieux saisir l'interaction entre la dynamique du fleuve, la façon d'en tenir compte pour la mise en place des franchissements permettant de rejoindre la ville de Lyon et, vers la fin de la période, la première action majeure d'endiguement, à la lumière de données nouvelles, de nature principalement géographique (parcellaire, cartes anciennes), mais aussi archivistique, par une relecture de textes connus et l'apport de nouvelles sources.

L'objectif de cet article est d'élargir et de renouveler ce cadre, par le recours à ces catégories de données différentes, d'une part, et aux différentes échelles nécessaires, d'autre part. Cette question avait été envisagée en 1994, à partir d'un plan reconstitué de la ville vers 1745. Cependant, ce plan ne prenait en compte, pour l'essentiel, que les données relatives à la rive droite (ouest) du cours d'eau, faute de données d'un même degré de précision sur l'autre rive<sup>8</sup>. L'un des résultats les plus évidents de ces recherches était la complexité de la traversée du Rhône à Lyon. En effet, l'analyse de la morphogenèse des tracés de rue dans la presque île lyonnaise au Moyen Age montre clairement que son franchissement a changé de point à plusieurs reprises avant la mise en place d'un pont médiéval, lui-même reconstruit après quelques décennies, probablement sur un site légèrement différent. Il était donc nécessaire d'élargir le champ des données à prendre en compte: sources archéologiques, écrites, morphologiques, cartes anciennes, dont plusieurs d'un grand intérêt, qui ont été redécouvertes, pour aboutir à un cadre interprétatif d'ensemble.

Dans cet objectif, il a été en particulier procédé à l'analyse morphologique du cadastre napoléonien de Lyon, de Villeurbanne et des communes voisines, cadastre qui a été entièrement vectorisé et assemblé de façon à disposer d'une vue d'ensemble du territoire concerné par les accès aux points de franchissement successifs du Rhône<sup>9</sup>, ainsi qu'à l'analyse du détail du parcellaire. Il est en effet apparu nécessaire,

6 Jacques ROSSIAUD, *Le Rhône au Moyen Age*, Paris, 2007; Frédérique BLAIZOT (dir.), «Archéologie d'un espace suburbain de Lyon à l'époque romaine», dans *Gallia, Archéologie de la France antique*, 67, 1 (2010).

7 Jean-Paul BRAVARD, *Le Rhône, du Léman à Lyon*, Lyon, 1987; Jean-Paul BRAVARD, Joëlle BURNOUF, Agnès VÉROT, «Géomorphologie et archéologie dans la région lyonnaise, questions et réponses d'un dialogue interdisciplinaire», dans *Bulletin de la Société préhistorique française*, 86, 10-12 (1989), p. 429-440; Jean-Paul BRAVARD *et al.*, *Cartographie du paléo-environnement de la plaine alluviale du Rhône de la frontière suisse à la mer*, Rapport d'étude réalisé pour le compte de la DIREN Rhône-Alpes, Délégation de Bassin Rhône-Méditerranée, 2007.

8 Bernard GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon au Moyen Age», dans *Archéologie du Midi médiéval*, 12 (1994), p. 3-38.

9 Bernard GAUTHIEZ, «Lyon en 1824-32: un plan de la ville sous forme vecteur d'après le cadastre ancien», dans *Géocarrefour*, 83, 1 (2008), p. 57-67.

pour comprendre ces accès, de pouvoir disposer de la topographie des lieux, principalement des chemins et du parcellaire, jusqu'à plusieurs kilomètres à l'est du cours du fleuve en centre-ville. L'un des éléments du problème posé est en effet la transformation du cours d'eau lui-même. On dispose, de plus, de quelques données nouvelles sur l'histoire de la dynamique de celui-ci.

### Les trajets d'accès aux points de traversée du Rhône dans la presqu'île de Lyon

L'analyse du tracé des rues et du parcellaire urbain dans la presqu'île de Lyon, couplée aux données des textes, permet de faire l'hypothèse d'une chronologie des points de traversée suivants, assortis à des rues de desserte particulières (les numéros renvoient à ceux de la figure 3):

1. A l'amont du pont sur la Saône se trouve la traversée de la rivière au niveau de la place de la Platière (**a**, sur la figure), où un port est attesté<sup>10</sup> et où l'archevêque tient le prieuré du même nom. La place est au centre d'une structure morphologique enveloppante, attribuable à la fortification d'un secteur de la ville qu'on peut considérer comme le germe de l'urbanisation médiévale en rive gauche de la Saône, peut-être antérieure à l'an mil. En rive gauche de la Saône, la place est en correspondance avec le port de la Douane ou *Saoneria* (**b**). Les rues du Plâtre (**c**) et Bât-d'Argent (**d**) prolongent vers l'est la place de la Platière jusqu'au Rhône. De part et d'autre de la Saône, deux lieux de culte cantonnent le lieu de passage: Notre-Dame de la Platière en rive gauche, Notre-Dame de la Saônerie / Saint-Eloi en rive droite.
2. Le pont de Saône (ou pont du Change de l'époque moderne) est entrepris avant 1020 (**e**). Au début du XI<sup>e</sup> siècle, il était probablement édifié en bois. Son achèvement en pierre date de 1076<sup>11</sup>. Son débouché vers l'est forme une rue droite, parallèle à l'axe précédent, passant le long du flanc nord de l'église Saint-Nizier, alors probablement plus étroite, et rejoignant le Rhône par la rue Gentil (**f**), qui conduit peut-être au port sur le Rhône acheté par l'archevêque Gauceran avant 1118. Le pont de Saône est contrôlé sur les deux rives par des tours fortifiées qui en commandent l'accès; elles sont localisées sur les actuelles places du Change (**g**) et d'Albon (**h**)<sup>12</sup>. L'achèvement de la construction du pont de Saône est supposé à l'origine de la cession du prieuré de la Platière par l'archevêque à l'abbaye Saint-Ruf d'Avignon en 1092, dans l'hypothèse vraisemblable où les droits de franchissement lui étaient attachés<sup>13</sup>.
3. Un nouvel accès au Rhône est ménagé plus au sud par la rue de la Gerbe (**i**), branché sur l'axe précédent à l'est de Saint-Nizier. Un port sur le Rhône est évoqué dans ce secteur en 1139<sup>14</sup>. L'arrondi (**j**) de la place à l'ouest de l'église Saint-

<sup>10</sup> GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon», p. 14.

<sup>11</sup> Construction d'une arche avant 1020 (Marie Claude GUIGUE, *Obituarium Lugdunensis ecclesiae*, Lyon, 1867, n° LXXIII), achèvement par l'archevêque Humbert (*Gallia Christiana in provincias ecclesiasticas distributa*, Paris, 1728, t. IV, coll. 88).

<sup>12</sup> GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon», p. 15.

<sup>13</sup> Archives départementales du Rhône (ci-après ADR), 2 H 2.

<sup>14</sup> Marie Claude GUIGUE, *Cartulaire lyonnais*, Lyon, 2 vol., 1885, n° 24.

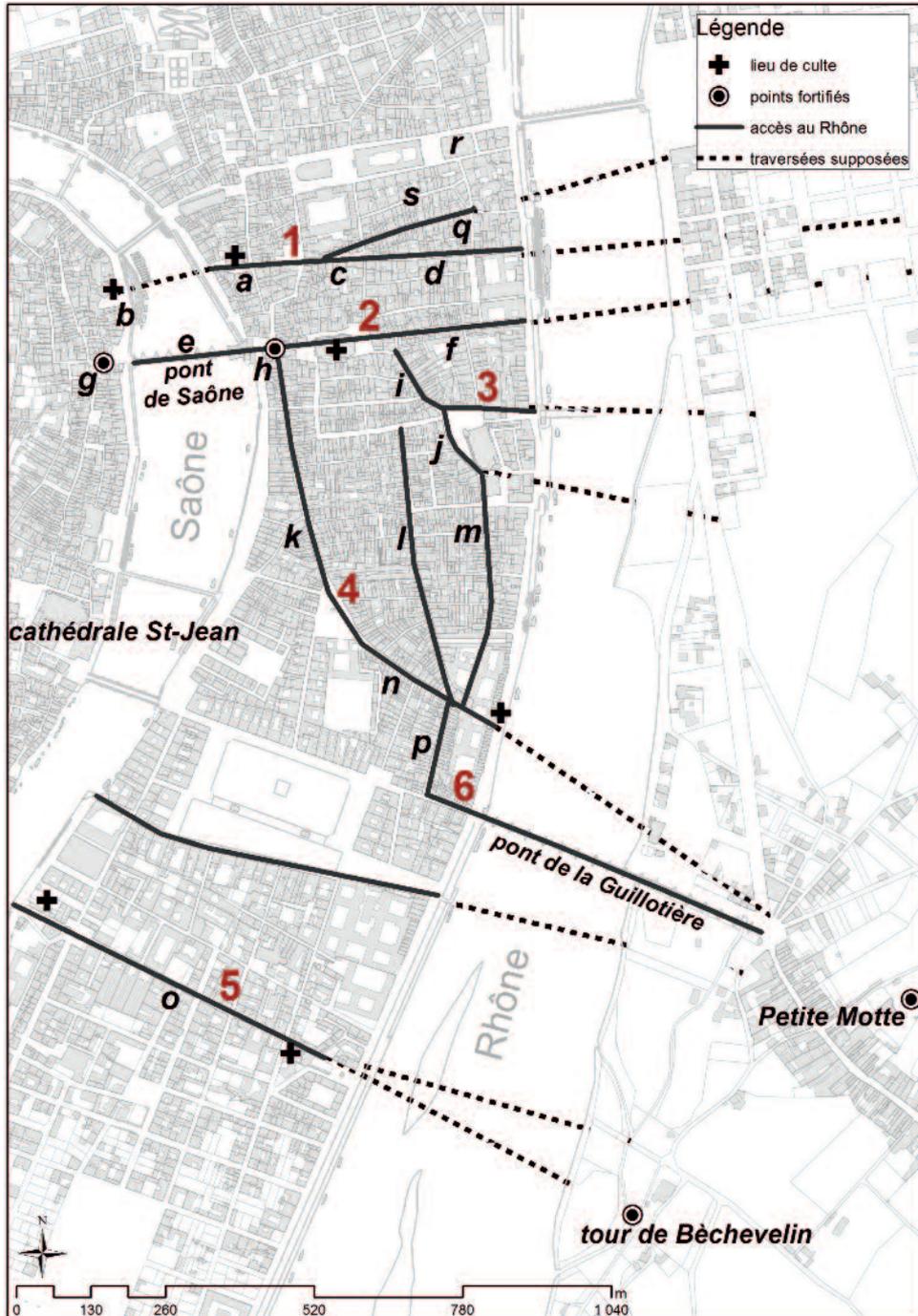


Fig. 3. Les traversées identifiées en presqu'île, de la Saône au Rhône (d'après GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon au Moyen Age», modifié). Les lettres renvoient aux toponymes cités dans le texte.

Bonaventure (Cordeliers), connu par le cadastre ancien, suggère un nouveau déplacement vers le sud de l'accès au Rhône, branché sur l'accès précité, dans la même logique.

4. Dans un même mouvement, mais avec une ampleur plus grande, une nouvelle voie, la rue Mercière (**k**), est tracée à partir du débouché du pont de Saône en rive gauche vers un pont établi sur le Rhône. La voie, attestée en 1195<sup>15</sup>, longe la rive de la Saône, alors plus à l'est, puis coupe en biais la presqu'île, au travers de grandes parcelles rurales dont les limites sont en partie conservées au cœur de lotissements un peu plus tardifs. Elle rejoint l'emplacement probable du premier pont sur le Rhône, accompagné de la mise en place d'une chapelle puis, plus tard, d'un hôpital qui deviendra l'Hôtel-Dieu. La construction de ce pont intervient vers 1183-1185<sup>16</sup>. Conséquence plausible de l'affaiblissement ou de la disparition des revenus attachés à la traversée par bac ainsi remplacée, l'archevêque cède en 1189 ses droits sur le «Pontonnier» du port du Rhône à l'abbaye Saint-Pierre, avec l'autorisation de lotir sur la berge<sup>17</sup>. Deux autres rues semblent avoir été établies pour la desserte du pont et pour son raccord au quartier déjà urbanisé entre Saône et Rhône plus au nord: la rue de l'Hôpital (**l**), qui rejoint la rue Mercière devant l'église de l'Hôtel-Dieu, et la rue Grolée ou de la Blancherie (**m**), qui, à l'origine, débouchait vraisemblablement à peu près au même point, mais dont la partie sud a été ensuite englobée et effacée par l'extension de l'Hôtel-Dieu lui-même<sup>18</sup>. Le pont pourrait être localisé, logiquement, dans le prolongement vers l'est de la rue Confort (**n**), en rive gauche du Rhône, en direction de la Petite Motte, probablement le lieu d'une tour de contrôle du point de passage<sup>19</sup>. Il mesurait environ 570 m de longueur.
5. Le pont s'écroula en 1190, à l'occasion du passage des croisés du roi de France et du roi d'Angleterre, en route vers la Terre Sainte.  
L'enchaînement des faits est ensuite peu clair pendant quelques décennies. Il ne semble pas que le pont ait été reconstruit, du moins pas sur le même emplacement. En effet, un point de franchissement paraît en place au niveau de la rue Sainte-Hélène (**o**), point contrôlé en rive gauche par la tour de Bèchevelin, construite par l'archevêque Jean Bellesmains entre 1183 et 1193, pourvue d'un péage que son successeur l'archevêque Renaud de Forez a obtenu de l'empereur, entre 1198 et 1208, période du règne de Philippe I<sup>er</sup> <sup>20</sup>. Cela intervient en fait très certainement avant 1206, date à laquelle l'archevêque délaisse aux citoyens de Lyon son péage à l'emplacement du pont détruit<sup>21</sup>. De la même façon, la fortification de Bèchevelin ne semble pas utile avant la destruction du premier pont en 1190. La construction de la tour est donc très probablement intervenue peu

<sup>15</sup> Rue *Mercatoria*, d'où rue Mercière, ADR, 11 G 43.

<sup>16</sup> BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 28-29.

<sup>17</sup> GUIGUE, *Cartulaire lyonnais*, n° 59.

<sup>18</sup> Cf. plan de Lyon en 1544, dit «scénographique» (à ne pas confondre avec le plan de Lorme, de la même année), Bernard GAUTHIEZ, «Les plans de Lyon de 1544-55, la cartographie des villes au XVI<sup>e</sup> siècle à repenser?», dans *Le monde des cartes*, 205 (2010), p. 119-132.

<sup>19</sup> La position du pont initial est discutée en détail par BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 28-38.

<sup>20</sup> GUIGUE, *Obituarium Lugdunensis ecclesiae*, n° 40; n° 132.

<sup>21</sup> Marie Claude GUIGUE, *Cartulaire municipal*, Lyon, 1876, n° LXII.

après, au plus tard en 1193. Comme on le verra, il s'agit assurément d'un point de franchissement en fonction avant la construction du pont dans les années 1180, réactivé pour quelque temps après la destruction de l'ouvrage d'art.

6. Un nouveau pont est ensuite construit sur un emplacement qui ne bougera plus par la suite et qui est celui de l'actuel pont de la Guillotière. La date de sa mise en service est incertaine, peut-être vers 1225-1226<sup>22</sup>. Cette date permet de comprendre pourquoi un lotissement est autorisé en rive droite, probablement le long de la rue Bourchanin (**p**), qui le dessert<sup>23</sup>. Il était bien sûr déjà construit vers 1250, date approximative de sa représentation sur le manuscrit de Matthieu Paris. Le nouveau pont est lui aussi dans l'axe de la Petite Motte, mais un peu plus au sud que le précédent.

A cette synthèse tirée des travaux déjà évoqués, renforcée par les textes traitant de cessions de droits de péage, il faut peut-être ajouter l'hypothèse d'un point de franchissement plus au nord que celui de la rue Bât-d'Argent. Ce point est suggéré par le tracé particulier, du côté nord, de la place du Plâtre, qui pourrait indiquer qu'une rue s'en écartait en biais vers le nord-est, suivant ensuite la rue de l'Arbre-Sec (**q**), ainsi que par le fait qu'une lône<sup>24</sup> parcourait d'est en ouest le secteur des Terreaux, après l'Antiquité et avant le XIII<sup>e</sup> siècle, sur le côté sud de l'opéra (**r**) et de la place actuelle, légèrement orientée vers le nord-est. Il a pu ainsi exister un cheminement partant de la place du Plâtre dans cette direction et profitant d'une légère éminence des alluvions du fleuve pour accéder à sa rive. Cette hypothèse expliquerait aussi l'orientation des rues à l'est de l'actuel palais Saint-Pierre (rues Pizay (**s**) et de l'Arbre-Sec), qui a pu être déterminée par des espaces entre des lones, utilisés pour accéder au Rhône à partir de l'ouest<sup>25</sup>.

Ces éléments suggèrent fortement l'idée d'un déplacement progressif du point de traversée du Rhône dans cette partie de la presqu'île entre le début ou le milieu du XI<sup>e</sup> siècle, au plus tard, et le début du XIII<sup>e</sup> siècle. Ils montrent aussi que ce déplacement a conduit à la mise en place de chemins de raccordement successifs, transformés en rues au fur et à mesure de l'urbanisation. Cette dernière est pour l'essentiel achevée, dans ce secteur, au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>26</sup>. Ce déplacement, de même que la reconstruction sur un emplacement très probablement différent, encore plus au sud, du pont effondré en 1190 interviennent pourtant dans une période qualifiée de «grand calme hydrologique» par Jean-Paul Bravard<sup>27</sup>.

<sup>22</sup> BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 28.

<sup>23</sup> Hyppolite, comte DE CHARPIN-FEUGEROLLES, Marie Claude GUIGUE, *Grand cartulaire d'Ainay*, Lyon, 1885, n° 76.

<sup>24</sup> Selon le dictionnaire Larousse 2009: «bras secondaire ou méandre du Rhône ou de l'un de ses affluents, plus ou moins à sec entre ses crues», p. 597.

<sup>25</sup> Catherine ARLAUD (dir.), *Lyon, les dessous de la Presqu'île*, Lyon, 2000 (Document d'archéologie en Rhône-Alpes, 20).

<sup>26</sup> GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon», p. 26-27.

<sup>27</sup> BRAVARD *et al.*, «Géomorphologie et archéologie dans la région lyonnaise».

## La transformation du lit du Rhône

Alors que l'urbanisation cristallise en quelque sorte les accès aux points de traversée du Rhône, il n'en va pas de même en rive gauche. Le dessin complet du cadastre ancien, dont je ne disposais pas en 1994 et que j'ai établi depuis, nous livre un état des lieux du parcellaire et de la voirie antérieur à l'urbanisation massive de ce secteur de la ville dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle; il permet d'en analyser la morphologie. En effet, les plans plus anciens sont trop imprécis pour permettre cette analyse, bien que certains d'entre eux montrent avec grand détail le lit du Rhône, en particulier un magnifique plan établi vers 1752, qui ne représente cependant pas la terre ferme<sup>28</sup>. Il est ainsi possible de rechercher d'éventuelles correspondances entre les points d'accès au Rhône en rive droite, décrits ci-dessus, et des accès comparables en rive gauche, en faisant l'hypothèse que des chemins qui feraient face aux rues de desserte en rive droite, et qui seraient dans leur prolongement sur la rive gauche, correspondraient aux accès recherchés de ce côté. Il est de plus possible, grâce à cette

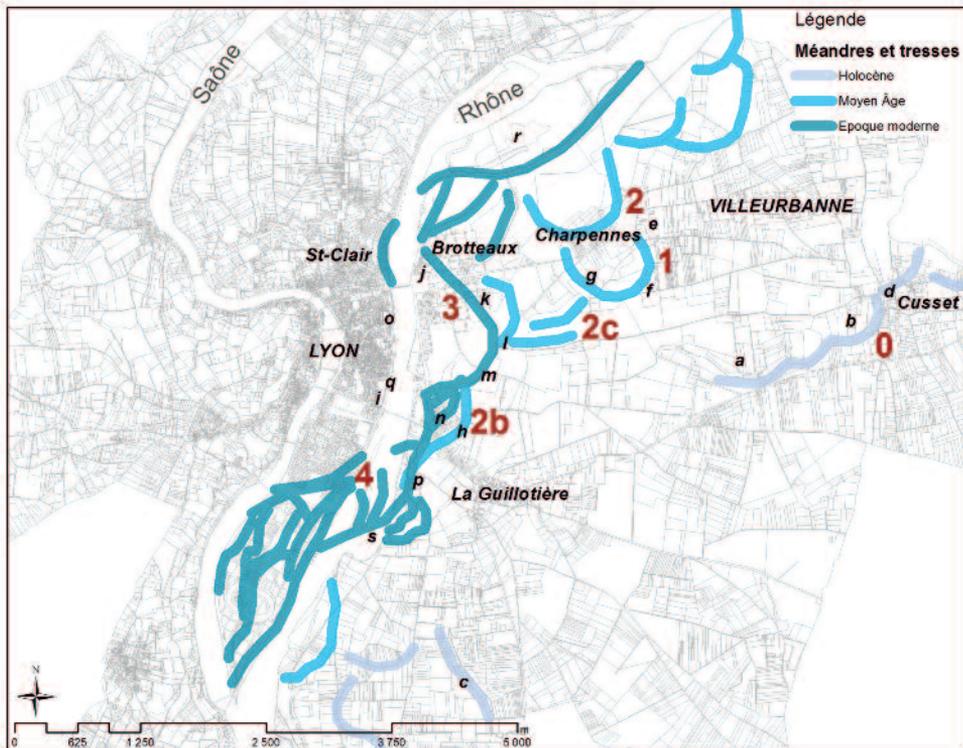


Fig. 4. Les tracés de méandres et de tresses du Rhône fossilisés dans le parcellaire ancien (B. Gauthiez). Fond de plan: plan cadastral napoléonien des communes de Lyon, La Guillotière, Villeurbanne, Saint-Rambert, La Croix-Rousse, Caluire-et-Cuire, la Mulatière, Sainte-Foy (en partie), vers 1825-1830. Les tresses au sud de Lyon sont représentées à partir d'un plan de 1752 (ADR, 10 G 719).

<sup>28</sup> ADR, 10 G 719.

cartographie, d'étudier le réseau des chemins en rive gauche et d'en tirer des données quant à leur hiérarchie et à leur chronologie relative. Pour ce faire, il est d'abord nécessaire de prendre en compte les tracés attribuables à une transformation du lit du Rhône.

L'analyse morphologique fait ressortir dans ce secteur de Lyon, alors rural et aujourd'hui complètement urbanisé, de nombreux tracés générés par la dynamique passée du fleuve<sup>29</sup>. Sur le plan, on constate des arrondis déterminés par des méandres ou des tresses du Rhône, se recoupant les uns les autres, ensuite abandonnés et non remaniés. Ces arrondis forment, sur toute la longueur de la traversée du site de Lyon, des successions de tracés de plus en plus récents, les derniers étant très proches du lit mineur du fleuve vers 1830. Chaque ensemble de tracés correspond à une phase d'activation ayant produit une nouvelle incision des rives, voire une incursion à l'intérieur de la plaine alluviale, effaçant de ce fait tous les tracés antérieurs dans le périmètre remanié. Cela signifie que l'espace contenu à l'intérieur d'un ensemble de tracés d'une époque donnée ne conserve aucun vestige de son



Fig. 5. Plan de Lormes, 1544. Reproduit avec l'autorisation des Archives d'Etat de Turin.

<sup>29</sup> Du fait de son état d'urbanisation, ce secteur du Rhône est peu traité par Jean-Paul Bravard dans son *Atlas historique du cours du fleuve*, resté inédit (BRAVARD *et al.*, *Cartographie du paléo-environnement*).

organisation antérieure. En revanche, l'espace contenu entre deux ensembles de tracés ou entre deux tracés successifs conserve la marque de l'organisation parcellaire qui y a été mise en place une fois l'espace abandonné par le fleuve et mis hors de l'eau. Le parcellaire garde ainsi le témoignage d'événements importants de la vie du fleuve, peu ou mal connus par ailleurs, selon une chronologie relative précieuse pour nous et que nous allons essayer d'accrocher aux rares données de chronologie absolue disponibles. Les plans plus anciens, qui pourraient donner des informations de même nature, ne concernent que la partie la plus proche de la zone urbanisée et uniquement les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

Des plans anciens, seuls ceux de Lorme en 1544<sup>30</sup> et de Maupin en 1659<sup>31</sup> paraissent indiquer avec une certaine fiabilité le tracé du cours du Rhône en rive gauche, notamment celui d'un bras s'écartant du cours actuel vers l'est. Le plan de 1556, bien que d'une grande qualité pour le périmètre de la ville à proprement parler, est en revanche inutilisable<sup>32</sup>. De même, les sources écrites sont quasiment absentes ou bien trop allusives et d'une interprétation topographique très difficile, pour les périodes antérieures au XVII<sup>e</sup> siècle. On peut classer ces tracés selon la chronologie suivante, en considérant les éléments de plus en plus récents (les numéros et lettres renvoient à la figure 4):

0. Tracés anciens formant la terrasse est-ouest de Villeurbanne, d'une quinzaine de mètres de relief, particulièrement repérables au niveau des rues de la Fontaine et Haüy (**a**), puis du boulevard Réguillon (**b**) à Villeurbanne. Ces tracés, soulignés aujourd'hui par le petit cours d'eau de la Rize, sont attribuables à la période holocène<sup>33</sup>. Au sud, un tracé ancien est visible au niveau de l'actuel boulevard de l'Artillerie (**c**) en direction de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu, selon une orientation nord-sud. Ces tracés sont complètement englobés dans un tissu de parcellaire rural et ne semblent pas avoir été très déterminants pour l'organisation des chemins, à l'exception de la rue Jean-Jaurès, qui parcourt une partie du rebord de la terrasse. De plus, le château de Cusset (**d**), à l'est de Villeurbanne, a été implanté sur un promontoire de cette terrasse, non loin d'un bras secondaire du Rhône. Il commande le tracé en étoile de nombreux chemins ruraux, dont certains avaient pour prolongement des franchissements du Rhône au nord et, en direction de Lyon, probablement à l'ouest.
- 1-2. Incisions venant recouper nettement un parcellaire formé de bandes régulières, notamment entre les rues de Pressensé (**e**) et d'Anatole-France (**f**). Le chemin correspondant à cette dernière rue est clairement interrompu par l'incision au niveau de la rue de la Viabert (**g**). Il n'est conservé que sur une centaine de mètres à l'ouest du tracé de méandre **1**, et il est ensuite complètement effacé vers l'ouest par l'incision **2c**. Un élément de datation est disponible, sous la forme d'un tronc d'arbre déposé au creux du méandre **2** et qui a pu être attribué par datation par le carbone 14 à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au plus tard<sup>34</sup>. La

<sup>30</sup> Archives d'Etat de Turin, Archives Militaires, vol. III, f° 64-65.

<sup>31</sup> Plan de Simon Maupin, 1659, Bibliothèque municipale de Lyon, Réserve 28122/14.

<sup>32</sup> Archives d'Etat de Turin, Archives Militaires, vol. V.

<sup>33</sup> Claire COMBE, *La ville endormie? Le risque d'inondation à Lyon*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2, 2007 ([http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2007/combe\\_c](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2007/combe_c)) (consulté le 28 août 2015), fig. 7; BRAVARD *et al.*, *Cartographie du paléo-environnement*.

<sup>34</sup> Daté de 860 BP ± 150 ans, COMBE, *La ville endormie*, fig. 7.

disposition de la Petite Motte (**h**) sur le rebord sud d'un autre tracé de méandre, à proximité de la rue de la Guillotière, donne un autre indice de datation. Elle est en effet liée aux tracés des deux ponts médiévaux construits à la fin du XII<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle. L'incision **2b** est ici datable de la fin du XII<sup>e</sup> siècle, soit le moment où le pont est établi. Les tracés en **2c** appartiennent peut-être aussi à cette période. Les incisions **1-2** correspondent donc à une phase d'activation massive du fleuve conduisant à des incursions importantes sur la rive gauche et effaçant aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, peut-être dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle, de vastes pans d'un parcellaire rural alors actif. On ne peut pas exclure la disparition de noyaux habités, en particulier à proxi-



Fig. 6. Plan de Simon Maupin, 1659. Reproduit avec l'autorisation de la Bibliothèque municipale de Lyon.

mité de la rive antérieure du fleuve dans l'actuel secteur des Brotteaux, face au quartier actuel des Cordeliers et du lycée Ampère. A ces incisions de grande ampleur en rive gauche, on peut mettre en parallèle un net engraissement en rive droite, signalé par les autorisations de lotissement de la berge octroyées, en 1189 déjà, à l'occasion de la cession du pontonnier par l'archevêque à l'abbaye Saint-Pierre, et jusqu'en 1226, lorsqu'une partie de la berge du Rhône est lotie, probablement pour établir la rue Bourchanin (**i**)<sup>35</sup>. Au XIII<sup>e</sup> siècle, la ligne de rive droite du Rhône a donc gagné plusieurs dizaines de mètres, peut-être même une centaine, vers l'est<sup>36</sup>. La rive paraît stabilisée lorsque le mur de la ville y est construit, au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>37</sup>, à un emplacement bien reconnaissable sur le plan scénographique de 1544. Il semble qu'ensuite, aux XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, le fleuve ait cessé, dans l'ensemble, d'attaquer en rive gauche et qu'il se reporte plutôt vers la rive droite<sup>38</sup>, en parallèle avec une vive activité à l'amont<sup>39</sup>.

La cause de cette crise hydrologique médiévale, active au XII<sup>e</sup> siècle et, semble-t-il, achevée au début du XIII<sup>e</sup> siècle, n'est pas expliquée par le contexte climatique général qui est, on l'a vu, à la stabilité. La divagation s'explique certainement par un accroissement important de la charge alluviale poussant le fleuve hors de son lit. Dans l'état actuel des connaissances, l'hypothèse qui paraît la plus probable est celle d'une charge du fleuve due aux défrichements à l'amont, avec un décalage de quelques décennies entre la mise en mouvement des sédiments et leur arrivée à Lyon. Un train de méandres mobiles s'est mis en place l'espace de quelques décennies, dans un contexte de faible activité hydrologique, dans une situation peut-être comparable à celle de l'Age du Fer<sup>40</sup>.

**3-4.** L'espace compris entre les incisions **1-2** et **3-4**, peu étendu, correspond à un répit de faible ampleur de l'activité fluviale. Les données des textes et des plans anciens montrent que le fleuve est de nouveau actif dans la période qui suit.

Plusieurs documents témoignent de l'existence d'un bras du Rhône en rive gauche au XVI<sup>e</sup> siècle. Un bras d'ampleur encore modeste est représenté sur le plan de Lorme en 1544. Il apparaît considérablement amplifié sur le plan de Simon Maupin en 1659, mordant en profondeur sur la rive gauche du Rhône et suivant un tracé encore nettement visible dans le parcellaire de 1824. Il se détachait alors du cours principal du fleuve au nord de la place Lyautey (**j**), puis se dirigeait vers l'actuelle place de l'Europe (**k**) et les Halles de Lyon (**l**), pour ensuite infléchir son lit au long de la rue Moncey (**m**), dont il a déterminé l'emplacement<sup>41</sup>. Ce méandre, longtemps menaçant<sup>42</sup>, rejoignait le bras principal du fleuve à l'ouest de l'actuelle place Gabriel-Péri (**n**). La mise en place de ce

<sup>35</sup> DE CHARPIN-FEUGEROLLES, GUIGUE, *Grand cartulaire d'Ainay*, n° 76.

<sup>36</sup> GAUTHIEZ, «La topographie de Lyon», fig. 13.

<sup>37</sup> ARLAUD, *Lyon, les dessous de la Presqu'île*, p. 132.

<sup>38</sup> BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 86.

<sup>39</sup> COMBE, *La ville endormie*, fig. 12.

<sup>40</sup> Voir notamment BRAVARD, *Le Rhône du Léman à Lyon*; Mireille PROVANSAL *et al.*, «Le régime du Rhône dans l'Antiquité et au haut Moyen Age», *Gallia*, 56 (2009), p. 13-32.

<sup>41</sup> Voir aussi, parmi d'autres plans, celui de Laurent DIGNOSCYSO, «Plan général des propriétés appartenant aux hôpitaux civils de Lyon», Lyon, 1839, au 1:5000<sup>e</sup>.

<sup>42</sup> BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 25.

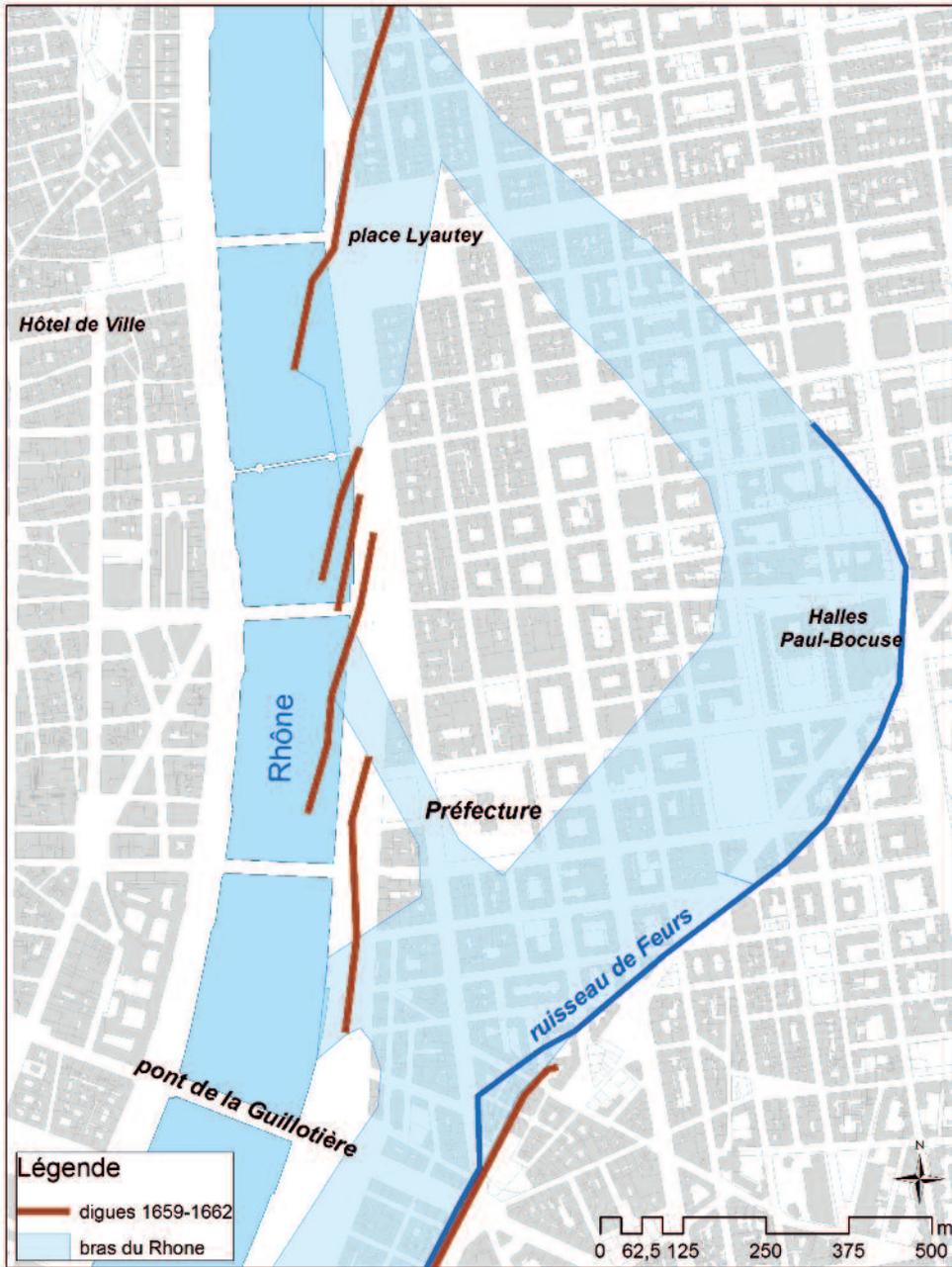


Fig. 7. Plan du méandre fermé au XVII<sup>e</sup> siècle en rive gauche du Rhône (B. Gauthiez).

bras a connu un moment décisif avec la grande inondation de décembre 1570, commentée par Guillaume Paradin «comme sont trop grandes pluyes ou neiges fondues aux Alpes»<sup>43</sup>. Quelques années plus tard, en 1584-1585, le Consulat entreprend la réparation du pont, puis la réalisation d'ouvrages importants par l'ingénieur florentin Cesare Bandinelli, avec l'objectif d'empêcher le fleuve de s'éloigner de la ville<sup>44</sup>. De nouveaux travaux sont entrepris en 1619<sup>45</sup>, puis surtout à partir de 1639; ils sont confiés à Simon Maupin et à l'ingénieur hollandais Pierre Vuilhenghen<sup>46</sup>. C'est alors qu'une digue d'un peu plus de 300 m, visible sur le plan de 1659, est construite face à Saint-Clair. Ce sont cependant les digues édifiées en 1659-1662, notamment par Rodolphe Chambon, qui ferment enfin le bras du Rhône en rive gauche. Elles totalisent une longueur de plus de 1500 m et nécessitent près de 15 000 arbres<sup>47</sup>. Les grandes inondations de 1659 et 1662 endommagent les travaux au fur et à mesure de leur réalisation<sup>48</sup> et la fermeture restera fragile jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le Rhône menace à plusieurs reprises de contourner les digues par l'est, en particulier lors des grandes crues de 1711 et 1725. De nouveaux travaux sont entrepris en 1719-1721, en association à des réparations au pont. Enfin, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Lallié conduit en 1742 des travaux qui stabiliseront définitivement la rive<sup>49</sup>. Il faut noter que les digues du XVII<sup>e</sup> siècle n'étaient pas fermées, en ce sens qu'elles permettaient, en période de hautes eaux, un écoulement par l'ancien méandre. Leur but était de rabattre le cours du fleuve vers la ville, ce qu'elles firent efficacement. La cessation du flux en temps normal entraîne en quelques décennies le comblement de l'ancien méandre<sup>50</sup>.

<sup>43</sup> Guillaume PARADIN, *Mémoires de l'histoire de Lyon*, Lyon, Gryphe, 1573; rééd. Roanne, 1973, p. 386-398.

<sup>44</sup> Archives municipales de Lyon (ci-après AML), BB 113, f° 17.

<sup>45</sup> AML, BB 155, f° 400; f° 419.

<sup>46</sup> AML, BB 193, f° 31-36.

<sup>47</sup> AML, CC 4187.

<sup>48</sup> AML, BB 214, f° 454; BB 215, f° 412; BB 217. Bernard GAUTHIEZ, Olivier ZELLER, «La divagation du Rhône en rive gauche à l'époque moderne», dans *Climats à nos risques et périls. Les Lyonnais face aux caprices du climat depuis le Moyen Âge*, Archives municipales de Lyon, 2012 (Mémoire Vive, 8), p. 76-81.

<sup>49</sup> ADR, 1 C 159-160-162. Les digues du XVII<sup>e</sup> siècle sont décrites dans le rapport de l'ingénieur Lallié en 1742, reproduit par BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 179-184.

<sup>50</sup> Les digues représentées sur ce plan sont pour la plus grande part celles qui ont été construites en 1659-1662, à l'exception notable de celle de 1639 face à Saint-Clair au nord, ensuite rallongée. Par leur disposition, les digues visaient à rabattre le cours du Rhône vers la ville. Ce fut fait avec un tel succès qu'on se plaignit ensuite des affouillements de l'eau le long de la rive. Les ouvrages ne fermaient pas complètement le bras, mais plutôt le courant qui le constituait, et leur niveau pouvait être dépassé par les plus grandes crues. Ainsi, le bras connu par la suite un comblement naturel progressif tel que l'urbanisation devint possible dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle pour la partie nord, suivant le plan établi par Morand en 1764. Le plan représente la réalité d'une façon simplifiée. L'espace balayé par le bras était occupé en partie par des brotteaux et des bancs de gravier, variant suivant les crues.



Fig. 8. Plan de Lallié, 1742, montrant la digue du XVII<sup>e</sup> siècle (ADR, 1 C 162). Reproduit avec l'autorisation des Archives départementales du Rhône. Ce plan est associé à un rapport sur les digues, publié par BURNOUF et al., *Le pont de la Guillotière*, p. 179-184. Il détaille l'état des digues et les nouveaux travaux à mener.

Peu de temps après, un bac à traile au profit de l'Hôtel-Dieu est mis en place face au collège des Jésuites, actuel lycée Ampère (o). Il rend accessibles des espaces de loisirs pour les citadins qui peuvent y trouver un lieu de promenade ombragé et des buvettes, au profit de l'Hôtel-Dieu. L'emplacement du bras est encore très lisible sur les plans de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, où il forme une bande humide bien reconnaissable par son tracé courbe, appelée sur une partie le *Pré de la Lône*. L'urbanisation y apparaît avec retard, du fait qu'il s'agit d'une zone basse et humide, faiblement drainée par le ruisseau de Feurs, vestige ténu du bras du fleuve disparu<sup>51</sup>.

Le méandre situé au nord des Charpennes, actuellement à Villeurbanne, dont l'emplacement est occupé en 1839 par la Grande Terre des Iles, appartient probablement à la même période. Le plan de 1659 montre qu'à cette époque, le Rhône a tendance à inciser aussi au sud de la Guillotière. La tour de Bèchevelin (p) apparaît ainsi les pieds dans l'eau sur les plans de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors qu'elle était bien à l'abri sur la berge en 1544 (plan scénographique). Il faut probablement voir dans ce phénomène l'effet des digues qui rendent le flux du fleuve plus linéaire vers le sud et induisent l'affouillement de la berge en rive gauche, au sud du pont. En parallèle, on se plaint à plusieurs reprises, par exemple en 1643 et au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, de l'éloignement du fleuve de la rive droite.

L'apparition aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles de ce nouveau bras du Rhône en rive gauche s'explique certainement cette fois par la forte charge sédimentaire charriée par le cours d'eau pendant le Petit Age Glaciaire, due à l'augmentation des précipitations et à l'érosion active à l'amont<sup>52</sup>. Dans cette situation, le méandre 3 correspond à un chenal dans le tressage particulièrement caractéristique un peu plus à l'aval. Cette charge a tendance à surélever le lit du fleuve qui, en période de crue, sort du lit stabilisé du Moyen Age. Il semble, selon le témoignage de Paradin, que le lien entre les fortes précipitations en montagne, à l'amont, et les inondations à Lyon ait été nettement perçu à cette époque. Il est intéressant de noter que la lutte contre le déplacement du Rhône et la fermeture du bras au XVII<sup>e</sup> siècle visent d'abord à conserver la valeur économique du cours d'eau en rive droite<sup>53</sup>. Le fleuve entraîne les moulins, apporte l'eau aux abreuvoirs et aux bateaux des teinturiers et lavandières, dessert les ports sur la rive et entraîne – point important – les effluents de l'Hôtel-Dieu (q) et les immondices de sa boucherie. La lutte contre l'inondation n'apparaît pas dans les inquiétudes des contemporains. Elle ne deviendra un objectif que plus tard, peut-être quand la conscience de la possibilité de la limiter, grâce aux techniques des ingénieurs et à des moyens financiers nouveaux, se fera nettement jour. Il est remarquable cependant que l'action anthropique ait conduit ici, dès les années 1660, à contrôler un processus hydrologique puissant, susceptible d'écarter définitivement le fleuve de la ville.

<sup>51</sup> ADR, UCIV 1683, 1838.

<sup>52</sup> Jean-Paul BRAVARD, «La métamorphose des rivières des Alpes françaises à la fin du Moyen Age et à l'époque moderne», dans *Bulletin de la Société de géographie de Liège*, 25 (1989), p. 145-157; Alain BELMONT, «Etude historique de la dynamique fluviale dans la plaine de Miribel-Jonage (Haut-Rhône) à la fin du Moyen Age», dans *Revue de géographie de Lyon*, 644 (1989), p. 191-196; Georges PICHARD, Emeline ROUCAUTE, «Sept siècles d'histoire hydroclimatique du Rhône d'Orange à la mer (1300-2000). Climat, crues, inondations», dans *Méditerranée*, n° hors série, 2014.

<sup>53</sup> AML, BB 305; AA 12.

Les tracés les plus récents, lisibles sur le cadastre de 1824-1832, correspondent aux transformations de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les plans anciens renseignent bien sur elles, du moins pour la partie la plus proche de la ville. Ces transformations sont dues pour l'essentiel à l'action d'endiguement systématique entreprise d'abord en rive droite, avec la construction du quai entre les Terreaux et les Cordeliers en 1739, du quai Saint-Clair à partir de 1750 et de la digue de Perrache en 1778<sup>54</sup>. Sur la rive gauche, le plan montre bien les digues construites en 1659-1662, puis renforcées successivement en 1718-1723 et en 1757-1758 pour dévier le flux du fleuve vers la rive droite et éviter l'affouillement des piles du pont de la Guillotière<sup>55</sup>, au niveau de l'actuelle préfecture<sup>56</sup>, ainsi que la digue réalisée en 1762-1774 à l'amont du bras qui sera par la suite englobé dans le parc de la Tête d'Or (r)<sup>57</sup>. L'étape finale du processus de confinement du lit du Rhône est la réalisation des quais actuels après la grande inondation de 1856<sup>58</sup>. Ils sont construits principalement en 1858-1861<sup>59</sup>. Cependant, le bras du Rhône au sud du pont de la Guillotière, à l'emplacement actuel des universités (s), ne sera comblé qu'à partir de 1875.

### Les trajets d'accès aux points de traversée du Rhône en rive gauche

L'examen du plan parcellaire ancien fait ressortir nettement, pour les chemins en rive gauche du Rhône, trois catégories de tracés ou trois réseaux, aux formes bien distinctes.

Le réseau le plus au nord est formé de plusieurs chemins orientés plus ou moins est-ouest et associés étroitement à un parcellaire rural, qui forme des bandes allongées et étroites perpendiculairement aux voies. Une partie de la fonctionnalité de ces chemins consiste donc dans la desserte des parcelles de culture, probablement dans le cadre de lotissements organisés de l'espace rural. Une autre fonctionnalité, dont on ne peut dire si elle a été originelle, est certainement à lier à la traversée du Rhône, puisque le prolongement de ces chemins vers l'ouest correspond aux tracés de traversée de la presqu'île en rive droite, associés à des ports et points de passage au niveau du fleuve, entre les Cordeliers et le lycée Ampère. L'incision des chemins par les divagations du Rhône est évidente en plusieurs points: le méandre des Charpennes vient mordre dans le chemin correspondant à l'actuelle rue Anatole-France à Villeurbanne et celui-ci est ensuite dévié, du fait du méandre, par la future rue de la Viabert. Cette configuration donne un indice d'antéro-postériorité, le chemin étant antérieur au méandre, lui-même antérieur à celui du Tonkin, dont le processus de comblement est à l'œuvre au plus tard au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Vers l'est, ces chemins sont raccordés au noyau d'occupation centré sur le château de Cusset, placé

<sup>54</sup> Bernard GAUTHIEZ, «Trasformazione dei valori urbani tra settecento e ottocento: il caso di Lione», dans *Storia urbana*, 71 (1995), p. 149-170; voir p. 159.

<sup>55</sup> BURNOUF *et al.*, *Le pont de la Guillotière*, p. 105.

<sup>56</sup> AML, BB 324-325.

<sup>57</sup> AML, BB 330, 331, 342, 366; CC 84.

<sup>58</sup> Voir COMBE, *La ville endormie*, notamment la figure 32.

<sup>59</sup> AML, 342 WP 002.

sur la terrasse de Villeurbanne en un point haut, et qui commandait ces chemins vers l'ouest et Lyon, d'autres vers l'est et la Savoie, et encore plusieurs autres conduisant probablement à un ou plusieurs lieux de traversée du Rhône vers le nord, non étudiés ici, en direction du plateau de Dombes, Caluire et Rillieux-la-Pape. Le site de Cusset, point d'appui fortifié d'une châtellenie, a eu un important rôle de contrôle de cette partie du territoire du Velin.

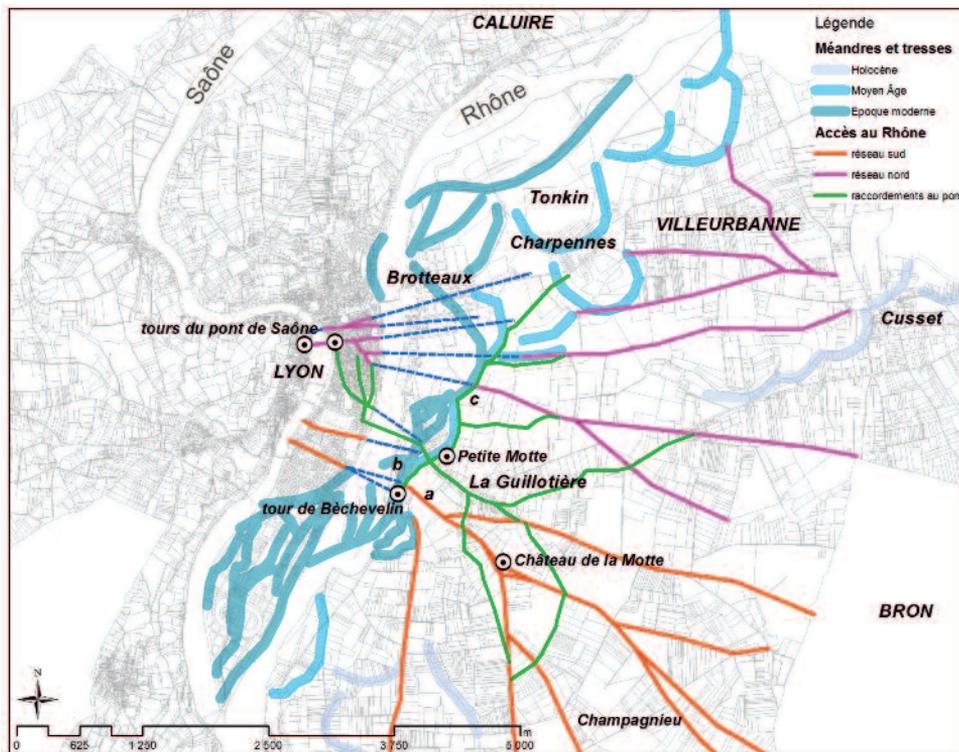


Fig. 9. Les tracés de chemins en rive gauche du Rhône sur le cadastre napoléonien (B. Gauthiez). Les lettres renvoient au texte.

Le réseau au sud de la Guillotière présente une arborescence très marquée, faite de chemins provenant de l'est et du sud et convergeant vers l'actuelle rue Salomon-Reinach (a). La régularité du schéma est telle qu'elle implique un franchissement du Rhône en ce point, franchissement confirmé, on l'a vu, par les textes et par la présence de la tour de Bèchevelin construite en 1190-1192. Les données archéologiques sont ici nombreuses, qui montrent l'existence, à l'époque romaine, d'une voie d'accès à la ville et probablement d'un ouvrage de franchissement du fleuve au niveau de la rue de l'Université (b). Peu d'éléments relatifs à cette voie ont été rencontrés, ce qui interdit à ce jour de la localiser précisément; cependant, un nombre important de sépultures antiques en suggèrent le tracé<sup>60</sup>. Il est d'ailleurs très

<sup>60</sup> BLAIZOT, «Archéologie d'un espace suburbain».

probable que la tour de Bèchevelin a réutilisé les structures d'un monument funéraire. Elle était construite en effet à l'emplacement du monument des *Acceptii*, découvert en 1870, et dont a été tiré l'un des plus beaux sarcophages antiques lyonnais<sup>61</sup>. Ce réseau de chemins convergents constitue donc pour partie le maintien, depuis l'Antiquité, d'un système d'accès au Rhône, de Vienne au sud et de l'Italie à l'est. Ce réseau aboutissait à un ouvrage d'art, peut-être un pont antique disparu au Moyen Age, dont des vestiges de pieux et de grosses pierres de taille ont été observés dans les années 1860. Un fait frappant, dans ce réseau convergent, est la façon dont certains segments, comme l'actuelle route de Vienne, semblent contourner le site du château de la Motte, placé sur le tracé direct entre la rue Salomon-Reinach et la rue du Repos, éléments d'un tracé initial plus proche de la voie romaine de Vienne (le *Compendium*). Cet évitement pourrait être dû à des questions de droit. En effet, le Velin – toute la région considérée ici, à l'est du Rhône face à Lyon – est aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles une dépendance du duché de Savoie. Par contre, les fortifications de la Petite Motte, face au pont, et celles de la tour de Bèchevelin sont toutes deux dépendantes de l'archevêché. Elles sont l'expression et le moyen militaire d'un

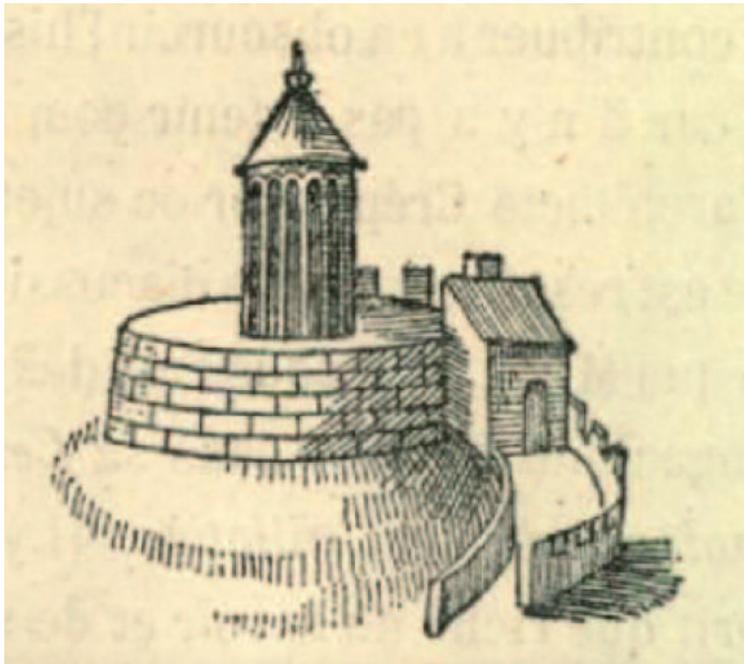


Fig. 10. La tour de Bèchevelin en 1544, d'après le fac-similé du plan scénographique publié en 1875 (Société de topographie historique de Lyon). Cette partie du plan a aujourd'hui disparu.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 131. Le monument funéraire fut découvert lors de la construction d'une cheminée industrielle dans la vitriolerie, rue de Marseille. La superposition de la localisation de la cheminée (AML, plans 4s, 1:500<sup>e</sup>, secteur 232, 1886) et de celle de la tour de Bèchevelin (Bibliothèque nationale de France, Cartes et Plan, GE C-6366, plan par Hyacinthe Garella, 1833) montre un éloignement des axes des édifices ne dépassant pas 10-15 m. Il est dès lors très probable que la tour a réutilisé les matériaux du monument funéraire et peut-être même son emplacement précis.

empiètement croissant de ce dernier sur un territoire voisin. Ainsi, en 1202, l'archevêque fait fuir des chevaliers de Bron, vassaux du duc de Savoie, en campagne à Champagnieu, dont ils revendiquent la terre, soit à moins de deux kilomètres sur la route de Vienne<sup>62</sup>. L'évitement de la Motte et la construction de la Petite Motte, face au pont, signifient dans ce contexte la substitution du point de contrôle militaire de l'accès à Lyon, anciennement tenu par la Savoie, au profit de l'archevêché. Il s'agissait aussi de capter les droits de péage afférents, qui ont été transférés ensuite à l'administration communale de la ville, peu après la construction du second pont. Cette situation de conflit entre Lyon et la Savoie sera clarifiée en 1355, lors du rattachement du Velin au Dauphiné, lui-même acquis par la France en 1349. Son évolution de détail a certainement été complexe<sup>63</sup>.

Le troisième réseau est fait des raccordements au pont du Rhône. Ces raccordements ont des tracés peu réguliers, manifestement insérés dans un parcellaire et un réseau de chemins préexistants, ce qui témoigne de leur postériorité. La construction du pont en un endroit où il n'y avait pas de franchissement du Rhône auparavant a donc conduit à mettre en place des chemins nouveaux, dont le tracé est fortement contraint par l'organisation antérieure du territoire. La rue de la Guillotière elle-même entre dans ce schéma; elle a donc fait son apparition soit après la mise en place du premier pont vers 1185, soit plus vraisemblablement après celle du second vers 1226, et elle n'existait pas auparavant. En effet, c'est à côté de la tour de Bèchevelin qu'une paroisse, dédiée à Notre-Dame et patronnée par le Chapitre de la cathédrale Saint-Jean, est établie en 1210<sup>64</sup>. C'est aussi probablement dans cette perspective qu'il faut placer l'apparition de ce qui deviendra la rue Moncey (c), au tracé fait de segments de courbes soulignant les bras du fleuve disparus, en biais par rapport aux rues actuelles de la rive gauche du Rhône. La partie de la rue Moncey comprise entre les rues de la Part-Dieu et de Garibaldi (c) n'a pu se stabiliser qu'après le contrôle du méandre du XVII<sup>e</sup> siècle.

<sup>62</sup> DE CHARPIN-FEUGEROLLES, GUIGUE, *Grand cartulaire d'Ainay*, n° 212.

<sup>63</sup> ROSSIAUD, *Le Rhône au Moyen Age*.

<sup>64</sup> DE CHARPIN-FEUGEROLLES, GUIGUE, *Grand cartulaire d'Ainay*, n° 42.

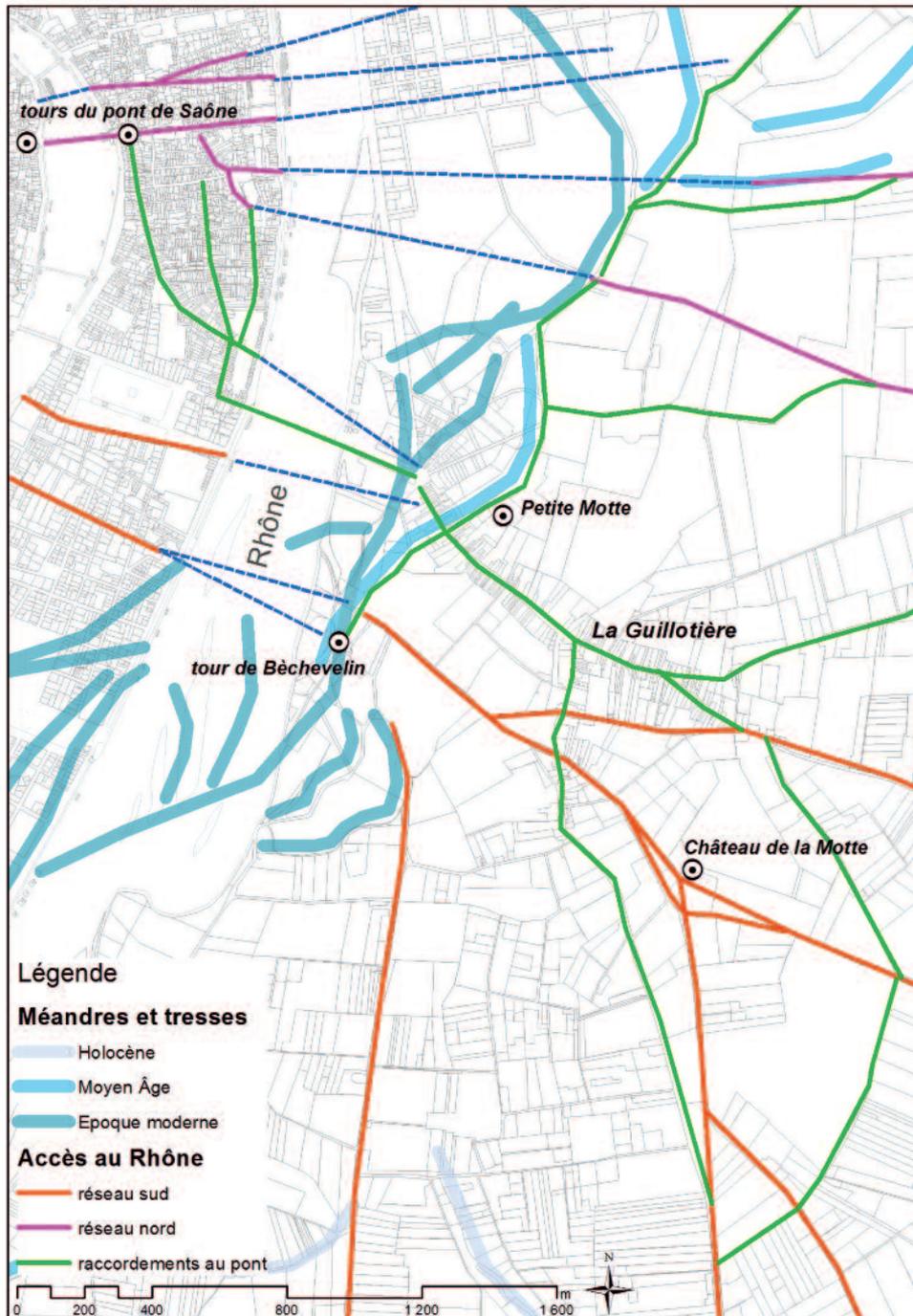


Fig. 11. Plan des accès au pont de la Guillotière, ménagés dans un tissu de chemins préexistant, avec contournement de la Motte sur la route de Vienne (B. Gauthiez).

## Conclusion

Les données font apparaître plusieurs faits.

Il existait au niveau de la ville de Lyon, avant la construction du pont du Rhône (fin XII<sup>e</sup>-début XIII<sup>e</sup> siècle), au moins deux points majeurs de franchissement du fleuve, attestés par les textes et par la présence de chemins d'accès en correspondance sur les deux rives. L'examen des tracés des chemins anciens laisse de plus penser qu'on pouvait traverser le Rhône en divers autres points, vers Oullins au sud et vers Rillieux et Caluire au nord.

Le point nord de la traversée du Rhône était d'abord en continuité directe du point de traversée de la Saône au niveau du pont sur cette dernière, ce qui implique une stabilité du lit mineur du fleuve et la possibilité d'établir un lien direct avec le pont de Saône, à travers une presqu'île alors peu urbanisée. La divagation du Rhône a probablement commencé au début du XII<sup>e</sup> siècle au plus tard, puis s'est amplifiée, d'où le déplacement du point de franchissement par étapes jusqu'au lieu où un pont est établi vers 1183-1185. L'écroulement du pont en 1190, lors du passage des

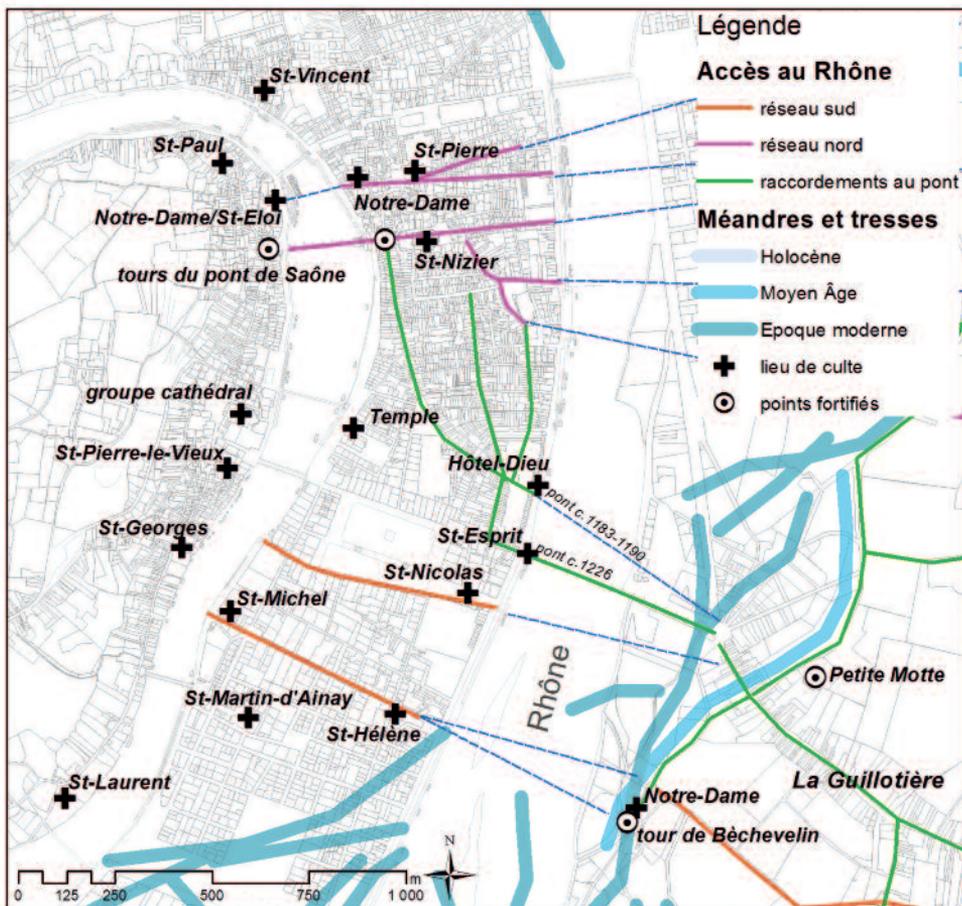


Fig. 12. Les franchissements et les lieux de culte (B. Gauthiez).

armées de Philippe Auguste et de Richard Cœur de Lion, a peut-être été facilité par le fait que la crise hydrologique n'était pas terminée. Le point de franchissement sud était l'héritage d'un franchissement antique et avait déterminé une arborescence des chemins d'accès en rive gauche. Il a été réactivé après l'écroulement du pont, jusqu'à l'édification d'un second ouvrage environ 35 ans plus tard.

L'urbanisation du faubourg de la Guillotière à partir du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle a suivi pour l'essentiel le principal chemin d'accès au pont, mis en place probablement vers 1225. En effet, c'est auprès de la tour de Bèchevelin, plus au sud, que la paroisse de la Guillotière est créée par l'archevêque en 1210, avec la construction d'une église, ce qui implique le développement d'un premier noyau d'urbanisation proche de la tour, noyau dont il n'y a plus de traces à l'époque moderne. La reconstruction du pont a donc conduit au déplacement du faubourg vers le nord, induit par l'arrivée à la ville. Il est possible que l'établissement du pont sur un point intermédiaire entre les franchissements antérieurs se soit traduit par une hésitation sur les raccordements à mettre en place. Ces derniers étaient nécessaires vers le nord de la rive gauche, mais il est possible que, au moins dans un premier temps, le raccordement au sud ait été ménagé directement au niveau de la tour de Bèchevelin, en longeant la rive. Toutefois, lors du rétablissement du pont vers 1226, la rue de la Guillotière prend forme.

On peut noter l'importance attachée au marquage des accès aux points de traversée tant du Rhône que de la Saône par des lieux de culte. Ce sont des lieux d'accueil, mais aussi souvent des lieux de perception des péages à l'arrivée des bacs ou à proximité des ponts. Sur la Saône, on trouve les couples Saint-Paul et Saint-Vincent, Notre-Dame de la Saônerie / Notre-Dame de la Platière, Saint-Georges et Saint-Michel; sur le Rhône, Sainte-Hélène et la paroisse Notre-Dame de la Guillotière, la chapelle du Saint-Esprit au bout ouest du pont. On trouve aussi trace, vers 1238, d'un lieu de culte dédié à Saint-Nicolas<sup>65</sup>, sur la rive droite un peu au sud du second pont sur le Rhône, ce qui pourrait témoigner d'un point de franchissement secondaire au niveau de l'ancienne rue du Plat. Cette pratique semble avoir été très présente avant le XII<sup>e</sup> siècle, puis s'estomper lorsque le point de traversée du Rhône s'est déplacé rapidement. Elle est réactivée, lorsque le franchissement se fixe plus au sud, par la création de Notre-Dame, près de la tour de Bèchevelin, puis de la chapelle du Saint-Esprit, à l'extrémité ouest du pont.

Le lit du Rhône a subi deux crises majeures entre le début du XII<sup>e</sup> siècle et la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. La première a duré tout le XII<sup>e</sup> siècle. Elle pourrait être due à une charge sédimentaire issue de défrichements, effectués quelques décennies auparavant à l'amont, alors même que le régime climatique était stable. La seconde, dans le contexte du Petit Age Glaciaire, a été plus longue; elle a duré environ deux siècles, du début du XVI<sup>e</sup> siècle au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais le Rhône n'a pas beaucoup plus envahi la plaine alluviale que lors de la crise médiévale, comme en témoignent le méandre comblé au XIII<sup>e</sup> siècle, connu plus au nord, et le maintien du pont construit au début du XIII<sup>e</sup> siècle, certes non sans de nombreuses reconstructions partielles.

<sup>65</sup> *Ibidem*, n° 185.

Nous sommes cependant dans l'ignorance complète des espaces qui ont été effacés lors de ces crises et de leur configuration antérieure. Dans l'ensemble, l'importance de l'effacement des structures anthropiques de grandes portions de territoire, en particulier des chemins et du parcellaire rural, de même que le remaniement des chenaux d'écoulement doivent conduire à s'interroger sur l'histoire de ces territoires sans mémoire.

L'exemple le plus intéressant de ce point de vue est probablement celui de la presqu'île entre la Saône et le Rhône, aux rives stabilisées vers le II<sup>e</sup> siècle, et dont on a toujours pensé qu'elle avait pour limite sud celle que nous donnent les plans de l'époque moderne. Rien n'empêche en fait que la ville se soit étendue plus au sud dans l'Antiquité, et même que des vestiges en subsistent sur des îles dont le plan de 1752 témoigne, notamment l'île Mogniat, qui sera au centre de l'agrandissement conduit par la Compagnie Perrache après 1770. De plus, il serait intéressant de ré-interroger les hypothèses des archéologues sur l'évolution de la presqu'île au vu de ces nouvelles données, en particulier celles sur les bras et lônes du Rhône, dont les tracés pouvaient être ancrés beaucoup plus à l'est que les représentations récentes tendent à l'indiquer<sup>66</sup>.

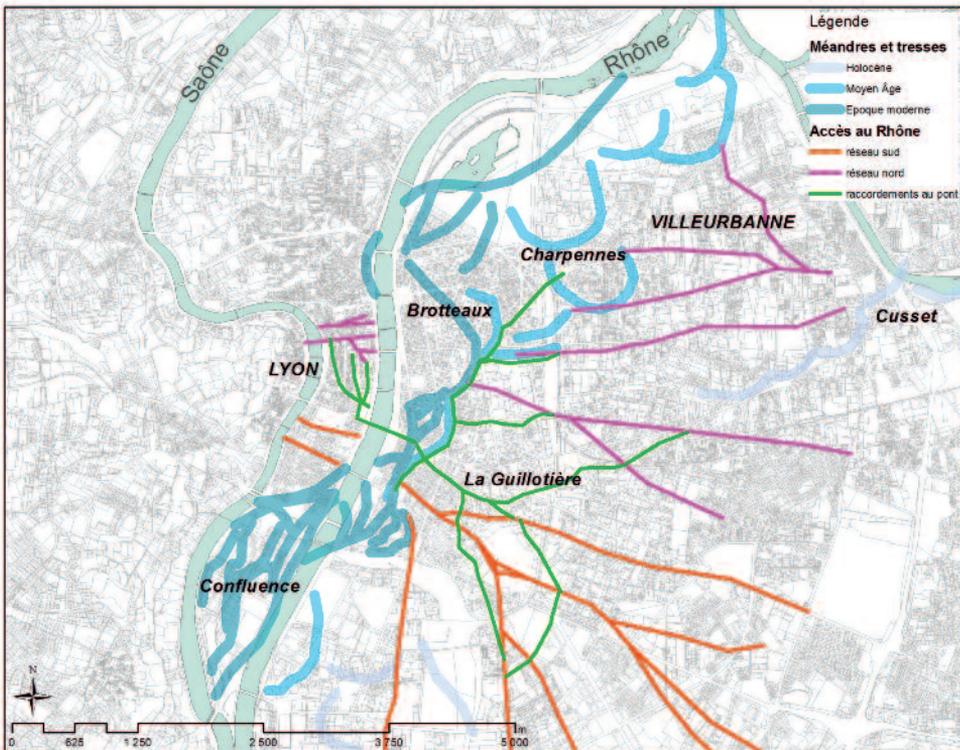


Fig. 13. Etat actuel des lieux étudiés, montrant l'effacement des traces de méandres et de tresses en rive gauche du Rhône (B. Gauthiez).

<sup>66</sup> Eric BERTRAND, Eric LEROY, «Lyon, nouvelles données sur la Presqu'île antique», dans *Archéologia*, 495 (2012), p. 18-25.

Enfin, à regarder le plan actuel de la ville, ces événements si importants dans la configuration des lieux et leur évolution pendant des siècles n'ont laissé que des traces éparses, à l'exception des rues d'accès aux points de traversée du Rhône en presqu'île et de la rue de la Guillotière. L'effacement des tracés induits par les divagations du Rhône a été quasiment total. Cependant, l'effacement du parcellaire et des chemins d'une bonne partie de cet espace à l'époque moderne a conduit, une fois le fleuve contenu, à la formation de vastes ensembles fonciers, en particulier les fermes de la Part-Dieu et de la Tête d'Or. Ces grandes propriétés unitaires faciliteront beaucoup l'urbanisation régulière, sous la forme d'un quadrillage de rues, à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.