

1)

Association LARNOD ***LOISIRS

JEUDI 3 MARS 2022

RANDONNEE COMMENTEE A BESANCON

« HISTOIRE DES PONTS DE BESANCON »

Commentée par Michel BARBOTTE, cette randonnée prévue un lundi n'a réuni que 8 personnes. D'autres personnes de la rando ont demandé à Michel de la refaire. C'est donc jeudi 3 mars que 21 randonneurs se sont retrouvés sur le parking de la « Rhodia », pas très loin de la passerelle des Prés-de-Vaux, point de départ de la balade.

LA PASSERELLE DES PRES DE VAUX



Datant de 1898, la passerelle piétonne, permettait un accès aux ouvriers un accès de la papèterie et de la fabrique de soie artificielle implantées au Prés de Vaux. Cette usine fut créée par HILAIRE de CHARDONNET en 1884. Elle comporte deux éléments : un pilier central, deux culées d'origine et un tablier en béton précontraint de première génération, datant de 1948.

PASSERELLE (DE) CHARDONNET



Dés l'aménagement du port fluvial de Rivotte, son raccordement à la gare de Rivotte fut le point de départ des Tacots d'Amathay – Vésigneux et Vesoul (petite anecdote, le tacot est passé à Larnod-Gare de 1910 – 1950). Il fut envisagé également son raccordement au réseau SNCF gare de la Mouillère et au site industriel des Prés de Vaux en rive droite du Doubs. Pour franchir la rivière, un pont métallique existait depuis 1910. Il était emprunté par le Tacot de Vesoul. Devenu obsolète, le service des Ponts et Chaussées décida de le remplacer par un autre pont également métallique. Mais le 16 juin 1940 le pont est dynamité comme tous ceux de Besançon. Il sera réparé en 1942- 1943 mais sautera à nouveau en septembre 1944. Celui-ci sera remis en service après la guerre jusqu'à

2)

la fermeture de la gare de Rivotte en 1951 à la suite de l'arrêt de l'exploitation des lignes à voies métriques puis du port fluvial dans les années 1980. Après la dépose des rails, le pont est cédé à la ville. Il devient piétonnier. Il doit son nom à HILAIRE CHARDONNET l'inventeur de la soie artificielle qui fit construire une usine de fabrication au Prés de Vaux à la fin du XX ième siècle.

PONT DE CHEMIN DE FER – RIVOTTE



Ce pont métallique à une voie fut construit en 1884 à la sortie de la gare de la mouillère, afin de faire franchir le Doubs à la ligne Besançon – Le Locle via Morteau. Il repose sur deux piles, puis se prolonge entre la Tour et la porte Rivotte afin de rejoindre la falaise en bas de la Citadelle. Plastiqué durant la Seconde Guerre Mondiale, il est toujours en service.

PONT (DE) BREGILLE



Jusqu'à la fin du XVII ième siècle, seul le bac de l'Archevêché permettait un passage direct entre le village de Bregille et la ville. Comme l'ouvrage allait se situer hors de la ceinture fortifiée de la rive droite, les autorités militaires imposèrent l'emploi exclusif du bois (en 1689) pour des raisons stratégiques (coupure du pont plus aisée) et organisèrent sa protection en implantant une redoute à son entrée côté Bregille. Durant 35 ans ce pont peut-être emprunté moyennant un péage de deux liards (1/2 sou). En 1698, celui-ci servit de support à une canalisation permettant d'amener au centre-ville les eaux de vallon de Bregille. D'abord réalisée en bournels (troncs de bois évidés et aboutés), celle-ci fut comme les autres canalisations d'eau de la ville remplacée par des conduits en fonte à partir de 1724. Le pont qui comportait six arches, subit de nombreuses

3)

avaries. Le 25 octobre 1778, des piles seront détruites par le passage de milliers de troncs que la crue avait emportés au niveau des Prés de Vaux. Une partie du pont s'affaissa.

Mais l'avarie la plus importante fut celle intervenue dans la nuit du 26 au 27 janvier 1789. Devant l'importance des dégâts, il fut décidé la construction d'un pont sur pile de pierre plus apte à résister aux crues, mais les crédits manquaient à cette époque pour son financement. En 1810 celui-ci devient une simple passerelle piétonne jusqu'au 8 février 1830. Ce n'est qu'en 1837 qu'un pont de bois sur piles de pierre remplaça l'ouvrage originel. En 1886 la porte et la redoute de Bregille seront dérasées. Dynamité deux fois durant la Seconde Guerre Mondiale, il sera remplacé vers 1953 par un ouvrage entièrement en béton.

PONT DE LA RÉPUBLIQUE



En 1833 Besançon possédait qu'un pont sur le Doubs : le pont Romain de Battant datant du II^{ème} siècle. A la suite d'une ultime avarie, celui de Bregille construit en bois en 1689, devient une simple passerelle piétonne en 1810. Le pont des Chaprais ou pont Saint-Pierre (futur pont de la République) se situera dans le prolongement de la rue Saint-Pierre percée jusqu'au fleuve côté boucle et devenue actuellement rue de la République. Mais deux options s'offraient pour traverser les Chaprais : une voie nouvelle rejoignant en ligne droite à travers champs la rue de Belfort, ou les rues existantes (actuellement avenue Carnot et rue des Chaprais) le long desquelles se trouvaient les auberges.

En 1833 le choix d'un pont suspendu est validé. Il est ouvert à la circulation en 1838 avec une concession de 34 ans assortie d'un péage de quatre liards (un sou). L'ouvrage sera rapidement surnommé « pont en fil de fer » par les bisontins et la rue Neuve des Chaprais, partie basse de la voie traversant le quartier sera rebaptisée rue du « pont suspendu » ou du « pont de fer ». il sera gravement endommagé en 1882 par les milliers de traverses de chemin de fer qui, stockées à Rivotte, avaient été emportées par la crue du Doubs. Devant le coût considérable des réparations, il fut décidé de remplacer le pont suspendu par un autre en pierre, pierre provenant de la carrière de Damparis. Les parements arrivent façonnés sur le chantier qui bénéficie de conditions favorables et d'un lit de rivière en roche compacte. Dès décembre 1883, les piles sont hors d'eau. En 1897, il reçoit les rails et contenaires du traway. C'est en 1904, que son nom est laïcisé en pont de la République. Comme les autres ouvrages de Besançon, il sera dynamité le 16 juin 1940 à l'approche des troupes allemandes. L'occupant exigera sa construction en dur, en béton armé avec parements et parapets en pierre que nous connaissons aujourd'hui.

4)

PONT ROBERT SCHWINT



Le pont robert SCHWINT Ex pont Denfert-Rochereau, permet de relier le centre historique au quartier des Chaprais en franchissant le Doubs. En 1942, sur des piles sera posé un tablier métallique de 104 mètres provenant des Forges et Ateliers de Commentry-Oissel. La « passerelle » servit à pallier l'indisponibilité temporaire des autres ouvrages de la boucle, car malgré son nom de « passerelle » elle comportait dès l'origine deux voies de circulation automobile. Dynamité par les allemands en septembre 1944, puis réparée définitivement vers 1954, elle ne sera remplacée par un pont moderne en poutres métalliques nommé pont Denfert-Rochereau qu'en 1989 et ce jusqu'à ce que celui-ci soit rebaptisé Robert – Schwint (ancien maire de Besançon) en juin 2014.

PONT (DE) BATTANT À CINQ ARCHES



Succédant vraisemblablement à un gué, puis à un pont de bois, le pont (de) Battant a été construit à l'époque Romaine (160). Jusqu'à la fin du XVII^{ème} siècle il est le seul pont à franchir le Doubs à Besançon. Il est également le point de passage pour les échanges entre le secteur historique et le nouveau quartier pendant l'expansion romaine de la ville.

5)

A l'époque moderne, le pont comportait cinq arches qui d'ailleurs sont encore visibles aujourd'hui. Les autres arches ayant été enfouies sous le cardo (voie principale au cœur de la vie économique et sociale de la ville) qui va devenir la Grande rue. Le pont est, comme le cardo, épais de plus de 35 cm. Il est plusieurs fois réparé et restauré (1453 – 1506) puis élargi en 1688 époque où le quai Vauban l'empiète d'une demi-arche et restauré à nouveau en 1729. En 1761 l'ingénieur Jean Querret le sauve de la déconstruction souhaitée par la municipalité. La croix de pierre présente au centre du pont dès le XIII^{ème} siècle est détruite sous la Révolution puis rétablie avant d'être retirée en 1880 lors du conflit entre la République et l'Église contre l'avis des paroissiens de la Madeleine. Après la conquête française de 1678, un arc de triomphe à la gloire de Louis XIV est érigé à son extrémité côté boucle entre 1691 et 1693, puis déconstruit en 1776 devenu trop dangereux. La casemate de tir positionnée sous le pont en rive gauche est supprimée vers 1828, pour permettre le passage du chemin de halage. De 1897 à 1952, une ligne de tramway venant de la Grande rue traverse le Doubs, après le quai Veil-Picard il suit la rue de Dole jusqu'à la cité Rosemont. L'arche à l'extrémité sud du pont située contre le quai Veil-Picard et le quai de Strasbourg est détruite : par les Français en juin 1940 – par les Allemands en septembre 1944. Aujourd'hui encore subsiste, en rive gauche, la base d'une pile du pont bâti par les Romains.

La crue de 1910 : Le 18 janvier 1910 le niveau du Doubs ne finit pas de monter. La cote maximale est historique de 9,57 mètres le vendredi 21 janvier 1910 à 2 heures du matin. Les billes de bois venant des papeteries de Novillars heurtent les piles et s'accumulent au niveau du pont obstruant ainsi considérablement le passage de l'eau jusqu'à former un barrage, tel que le niveau du Doubs devient supérieur d'1,50 en amont par rapport à l'aval. La traversée du pont est interdite. En 1953, le pont est déconstruit pour deux raisons : premièrement pour éviter les inondations répétées qui paralysent la circulation. Deuxièmement : le transport fluvial touristique étant en plein essor, il est souhaitable que des bateaux puissent emprunter la boucle. C'est donc un pont en béton à une seule arche qui prend la place du pont romain. Au début du XXI^{ème} siècle il est dédié à la circulation des bus et cycles. Jugé trop étroit pour le passage du tramway, il est remplacé par un autre pont en juin 2013 et interdit aux automobilistes.

En janvier 2014 le tramway de Besançon le franchit pour la première fois.



6)

PONT (DE) CANOT



Ce pont de 1877 qui aboutit à Chamars, offrit un premier désenclavement des quartiers Battant-Butte avant la construction du pont de la Grette , pont Charles-de-Gaulle au XXème siècle. Un premier en de bois sera construit fin 1940, mais ne résistera pas aux crues hivernales. A la libération, le service du Génie des troupes américaines, installa à proximité un pont flottant pour parer à l'urgence. Le pont actuel n'étant reconstruit qu'en 1951 comporte trois arches. Depuis 2014, il est emprunté par le tramway bisontin.

PONT CHARLES-DE-GAULLE



A l'origine appelé pont de la Grette, le pont Charles-de-Gaulle traverse le Doubs et permet de relier le centre historique via la Gare d'eau à la Grette et Planoise. Il fut ouvert en 1968. Réhabilité en 2008, il fut aménagé pour le passage du tramway en 2014.

Après 2h30 de randonnée et d'images plein la tête, un proverbe « bisontin » nous venait en mémoire :

« LES PONTS DE BESANÇON NE SE SONT PAS FAIT EN UN SEUL JOUR, ILS ONT EU BESOIN DE TEMPS POUR ÊTRE CE QU'ILS SONT AUJOURD'HUI !!! »