



## MYTHIQUE PONT DE LYON.

Grâce à l'avènement du rail en 1856, Bourg se développe, de nouveaux quartiers sortent de terre... et le premier pont de Lyon est bâti pour faciliter le passage des voies ferrées.

### *Nouvelle ère*

À l'horizon 2023, le pont de Lyon va voir son environnement évoluer avec notamment l'implantation d'un giratoire à la jonction de l'avenue de Lyon, de la rue de l'École-Normale et de l'avenue Jean-Jaurès.

Dès 1830, la Ville de Bourg souhaite une desserte par le chemin de fer, le nouveau moyen de transport en vogue. Le 23 juin 1856, la liaison ferroviaire Bourg-Lyon est mise en service et scinde en deux le plateau du Mail. Désormais, ses habitants ne disposent plus que de deux issues pour accéder au centre-ville : les passages à niveau du Mail et de la route de Lyon. Le trafic ferroviaire peu dense et la fermeture des barrières perturbent peu la circulation. Ouverte au printemps 1857, la gare PLM\* de Bourg devient un nœud ferroviaire important à six directions, entre Paris et les Savoies (françaises depuis 1860), entre l'Est et le Midi. Face à l'augmentation du trafic ferré, l'attente au passage à niveau devient très longue. Le mercredi, jour de foire à Bourg, des files de carrioles et de bêtes se forment derrière les barrières. Les usagers s'impatientent. Au fil des ans,



*Il faudra attendre 30 ans pour la construction du pont de Lyon. »*

les récriminations des utilisateurs se font plus pressantes. En 1865, les maires des communes de Bourg, Lent, Servas et Saint-André-sur-Vieux-Jonc alertent, en vain, l'Administration de la gêne occasionnée par ce passage à niveau.

### **D'UN PONT À L'AUTRE**

Pour améliorer les bâtiments et les passages à niveau, une loi de 1897 permet aux villes d'instaurer en gare des surtaxes sur les marchandises et les voyageurs. La Ville de Bourg crée alors une taxe locale et est autorisée par décret à souscrire un emprunt pour édifier un pont enjambant les voies ferrées du

faubourg de Lyon. En 1900, le conseil municipal valide sa construction. Quatre ans plus tard, les travaux sont déclarés d'utilité publique et, en 1905, le chantier débute après 30 ans de démarches administratives. Métallique dans sa partie centrale, cet ouvrage s'appuie sur des culées en pierre percées de passages voûtés. L'accès au tablier du pont se fait par deux rampes qui ont nécessité des tonnes de remblai. La première se raccorde à l'avenue Jean-Jaurès à hauteur de l'hôtel du Parc, la seconde est rattachée par un virage au chemin du Peloux. Le 31 juillet 1906, le pont est inauguré : un soulagement pour la population.

À la veille de la libération de Bourg, le pont subit les affres de la guerre. Dans la nuit du 3 au 4 septembre 1944, les Allemands, en débâcle, le font sauter. Dans la matinée du 4 septembre, les troupes américaines de la VII<sup>e</sup> Armée libèrent la ville. La destruction du pont de Lyon contraint une partie des forces à passer par la rue du Peloux et le Mail pour rejoindre le centre-ville.

Reconstruit provisoirement en bois, le pont est rouvert le 10 septembre 1945 à l'occasion de la fête du Plateau. En 1949, lors d'une nouvelle édition de ces festivités, la maquette du futur pont est présentée sur un char. Réalisé en béton armé par l'entreprise Maillard et Duclos, le nouvel édifice ouvre à la circulation le 31 juillet 1951. Plus haut que son prédécesseur pour permettre l'électrification des lignes SNCF, ce pont est toujours en service et offre une belle vue plongeante sur la gare.

\*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Sources : Archives municipales ; Il était une fois, à l'ouest... de Bourg-en-Bresse, le quartier Peloux-Mail, par l'association Terre en Couleur, 2010 ; Bourg de A à Z par Maurice Brocard, éditions de La Tour Gile, 2000.

+ de photos sur [www.bourgenbresse.fr](http://www.bourgenbresse.fr)

## Défunt lavoir

En 1888, un lavoir public est construit le long du chemin du Peloux. Démoli à la création du pont de Lyon, il sera reconstruit un peu plus loin en 1908. Avec la généralisation des machines à laver dans les foyers, le lavoir est déserté. Fin 1960, il est détruit pour édifier la salle de quartier du Peloux.



PLAN AQUARELLÉ DU LAVOIR COMMUNAL DE BEL-AIR ET DU FAUBOURG DE LYON. ARCHIVES MUNICIPALES IM100 © PLAN DE L'ARCHITECTE FRANÇOIS COPPE.

[www.bourgenbresse.fr](http://www.bourgenbresse.fr)

## Friche industrielle en devenir

Créée en 1880 à Bourg, spécialisée dans la valorisation des déchets et des matériaux depuis six générations, l'entreprise Quinson-Fonlupt a quitté en 2000 la rue de l'École-Normale pour s'installer quartier de la Chambière à Saint-Denis. En 2017, la Ville démolit les bâtiments de l'ancienne friche industrielle et réalise un parking public gratuit. Actuellement en cours de dépollution, le reste du site sera réaménagé : un agrandissement du parking et la création d'une prairie sont programmés.



USINE FONLUPT EN 1999. ARCHIVES MUNICIPALES 6231861,5 © VILLE DE BOURG-S. BURTHIER

Quiz

1 – En quelle année a été inauguré le premier pont de Lyon ?

- a  1906  
b  1920

2 – Qui a détruit le pont en 1944 ?

- a  l'armée américaine  
b  l'armée allemande

Réponses : 1a - 2b

## Du cycle à la boisson

1958 : en échange des bâtiments de la brasserie régionale place Goujon pour construire l'Hôtel des Postes, la Ville de Bourg cède au propriétaire de la brasserie les locaux de l'ancienne usine Radior, rue Jules-Ferry. Après avoir fabriqué cycles et motocyclettes jusqu'en 1956, l'usine devient un site d'embouteillage de limonades, d'eaux minérales, de sirops... de la fabrique Mutzig.



GÉRALDINE BOURGEAY-MARIN