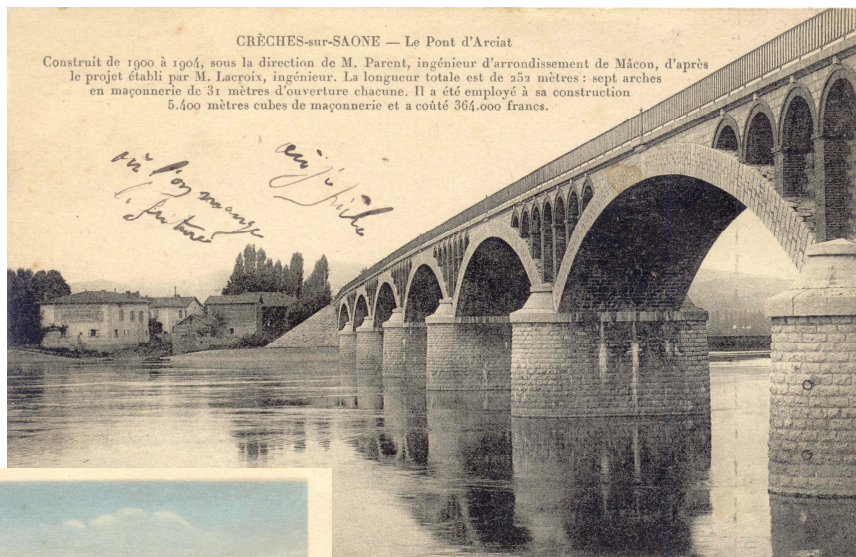


Le Pont d'Arciat

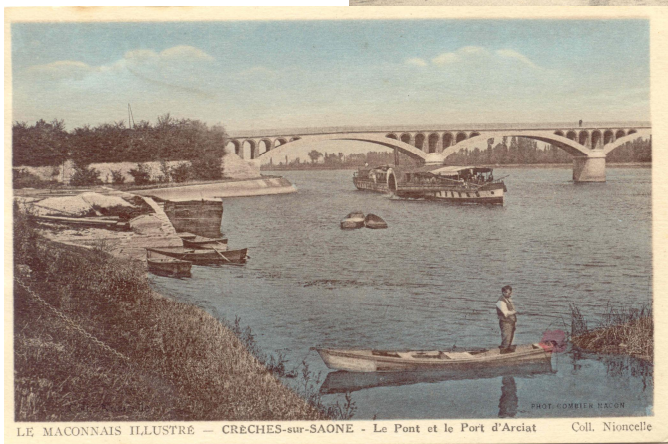
Ambiance de fête, en ce 4 septembre 1904, au Port d'Arciat. Une foule joyeuse et impatiente se presse en ce lieu, où même des messieurs arrivés le matin même de Paris, et habillés en grand costume, sont présents. Fanfare, lampions, et guirlandes sont de la partie pour un événement majeur pour la vie de ce village, et de celui d'en face : en ce jour ensoleillé, on inaugure le nouveau pont. Et quel pont !

« Le pont d'Arciat était un joli édifice, tout de pierres blanches et de briques rouges », raconte une habitante du Port d'Arciat qui l'a connu étant enfant, et même il lui semble se souvenir que ce pont sifflait lorsque le vent se levait. Il pouvait : cette remarquable réalisation possédait des arches ajourées par des baies de brique rouges. Le demi-cintre roman dont on avait alors l'habitude et qui donne aux pont cet aspect massif, avait ici été remplacé par de grands segments d'arcs, et ceci grâce à l'innovation de ses architectes, M. Parent et M. Lacroix.

C'est une réalisation



CRÈCHES-sur-SAONE — Le Pont d'Arciat
Construit de 1900 à 1904, sous la direction de M. Parent, ingénieur d'arrondissement de Mâcon, d'après le projet établi par M. Lacroix, ingénieur. La longueur totale est de 253 mètres : sept arches en maçonnerie de 31 mètres d'ouverture chacune. Il a été employé à sa construction 5.400 mètres cubes de maçonnerie et a coûté 304.000 francs.



LE MACONNAIS ILLUSTRÉ — CRÈCHES-sur-SAONE - Le Pont et le Port d'Arciat Coll. Nioncelle

avant-gardiste assez audacieuse qui tranche avec la tendance classique du siècle qui vient de s'achever, et qui privilégie l'esthétique grâce à une armature de métal. Cette technique, complètement nouvelle, ne sera véritablement utilisée et fiable que quelques années plus tard, avec les travaux de M. Auguste Perret qui, en 1911, met le béton armé au service de la pureté des lignes.

Dans ce début du XX^{ème} siècle, le pont vient rompre avec les semi autarcies communales ou cantonales. Il crée un nouvel axe d'échange : aux uns s'ouvrent les portes

des scieries et moulins bressans, aux autres les chemins des usines de ciment, du Four à Chaux, et du petit commerce de l'industrie familiale du vin. Le bac avait vécu.

Quelques anecdotes : ce pont permit à notre jeune artiste, Georges Mathey, de traverser plus facilement la rivière afin de peindre ces paysages de bord de Saône qui lui étaient si chers. On rapporte aussi que les jeunes Crêchois et les jeunes Bressans, auparavant, avaient l'habitude de s'interpeller d'une rive à l'autre... Dorénavant ces joutes verbales se terminaient au milieu du pont pour d'autres échanges tout aussi sympathiques. Une dernière anecdote qui défraya la chronique des années 30 : Un certain Jacques

Durant avait fait le pari qu'il réussirait à franchir une des arches du pont avec son avion... Ce qu'il fit effectivement, grâce aux 31 mètres d'entrée sous pile de l'arche centrale.

Justement, cet allègement

structurel qui rendit cet exploit possible sera aussi celui qui causera la perte du monument. C'est un ensemble qui ne peut tenir que grâce à la totalité de l'édifice. En ce sens, les calculs de poussée ont bien pris en compte la structure dans son ensemble, mais n'ont certainement pas envisagé une quelconque destruction. En ce sens c'est une nouvelle forme de pensée, cette fragilité témoigne de la modernité d'esprit de ses créateurs. Ce pont est fait pour être esthétique, aucunement pour résister à une guerre.

Pendant la retraite des troupes allemandes, dans la fin de l'été 1944, il était stratégique pour ces soldats de détruire les ponts, points de passage par excellence. Le notre n'échappa pas à la règle. Notre jeune fille de l'époque se souvient : le 3 septembre au soir, avec sa famille ils ne s'étaient pas couchés dans leurs chambres, mais dans une autre pièce au rez de chaussé. Il y avait des bruits qui courraient comme quoi le pont allait sauter cette nuit là, et ils avaient peur que des murs de la maison ne s'effondrent. Et c'est ce qu'il arriva effectivement au

petit matin du 4 septembre, 40 ans jour pour jour après son inauguration.

Sur d'autres types d'édifices, l'explosion tordait des poutrelles et des tabliers d'acier, couchait les pylônes porteurs, sectionnait des câbles, etc, sans aucun dommage pour le reste de la construction. Ainsi le pont de St Laurent, bien assis sur ses piles massives, bien calés par leurs voussoirs solidement appareillés, n'eut à déplorer que la destruction de sa troisième arche. Mais pour celui de Crêches, il en fut tout autrement. Dès la première brèche ouverte, les arcs de parpaings cédèrent les uns après les autres, en chaîne. L'effondrement des pierres et des briques fut tel qu'elles obstruèrent la Saône. Il ne resta que les fondations, les ancrages des rives, et les culées d'appui.

« Au petit matin, on a découvert les piles couchées, presque soigneusement rangées les unes étant tombées bien droites sur les autres, comme des dominos. Après la destruction du mur, il a fallu poser des murs de soutènement contre la maison, pourtant bien solide avec ses murs en pierre. »

Dans un premier temps, on dégagea seulement le passage pour les bateaux. Par la suite, un scaphandrier fut chargé de retirer les pierres de la rivière. Certaines maisons datant de cette époque auraient alors été construites avec les pierres du pont. En cette période de

reconstruction, il fallait se définir des priorités. C'est le pont de St Romain qui fut réparé. Pour Crêches, il fallait carrément en construire un nouveau, ce qui demandait bien plus de moyens. On restaura le service du bac, jusqu'en 1950, date à laquelle on installa un pont provisoire, ne réutilisant de l'ancien pont que ses fondations. C'est ce pont provisoire qui existe encore aujourd'hui, et qui aura vécu plus longtemps que celui qu'il remplace !



En 2001, suite à la grève des routiers et leurs barrages intempestifs, de nombreux camions se sont mis à passer sur ce pont, causant des dommages

irrémediables. Un pêcheur averti la mairie qu'il avait entendu des bruits de craquement. Immédiatement, la circulation fut interrompue et une expertise demandée. Le verdict fut sans appel : le pont provisoire avait vécu.

C'est le cabinet Thales qui a en charge la construction du troisième pont d'Arciat. Thales, c'est aussi et surtout le Viaduc de Milhau. Les travaux ont débuté début 2008. Le nouveau pont, qui répondra aux normes de la future Voie Bleue, sera livré fin 2009. En attendant, un tablier provisoire, reposant sur les anciennes piles, intactes, a été installé sur le pont actuel. Celui-ci sera détruit dès que le nouveau pont entrera en fonction.

