



**HAL**  
open science

# Des ponts vers l'avenir, quelles images pour une voirie moderne ?

Louis Baldasseroni

► **To cite this version:**

Louis Baldasseroni. Des ponts vers l'avenir, quelles images pour une voirie moderne ?. Images plurielles de la ville, Laboratoire junior IMAGO, Feb 2017, LYON, France. halshs-01581935

**HAL Id: halshs-01581935**

**<https://shs.hal.science/halshs-01581935v1>**

Submitted on 5 Feb 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Des ponts vers l'avenir : quelles images pour une voirie moderne ?

### Réflexions sur le cas lyonnais, fin XIXe-années 1960

Louis BALDASSERONI

Doctorant en Histoire Contemporaine, Université Paris-est Marne-la-Vallée

[louis.baldasseroni@univ-paris-est.fr](mailto:louis.baldasseroni@univ-paris-est.fr)

**Mots-clés** : ponts, service de la voirie, génie civil, expositions municipales.

**Lieux** : Lyon

**Keywords** : bridges, public highways commission, urban engineering, municipal exhibitions.

**Places** : Lyon

**Résumé** : Le constat d'une forte production d'images pour valoriser des infrastructures présentées comme modernes nous conduit à nous interroger sur l'utilisation des images des travaux de voirie à Lyon, dans le cadre d'une thèse en préparation intitulée "Modernisation de la voirie et conflits d'usage, Lyon, fin XIXe-fin XXe". Les corpus d'images produits par les services de la voirie (Service de la Voirie Municipale, Service Vicinal, Service Ordinaire des Ponts et Chaussées) pour valoriser leurs travaux montrent une surreprésentation des ponts, quel que soit le moment de la vie de l'infrastructure. Ces images "officielles", très inégales selon les périodes et le service producteur, peuvent être produites pour présenter un projet de voirie, pour établir un diagnostic d'une infrastructure viaire existante, lors des travaux ou encore pour mettre en avant l'infrastructure terminée.

Nous verrons que les ponts sont des éléments symboliques des villes modernes : ils sont valorisés car ce sont des terrains d'application privilégiés d'innovations viaires, par leur situation stratégique et leur puissance symbolique forte. Concernant les services de voirie lyonnaise, leur surreprésentation iconographique est bien réelle et s'explique par des choix délibérés des commanditaires pour valoriser Lyon comme une cité moderne à la municipalité active. Enfin, les rapports étroits entre les ponts et l'image de Lyon contribuent aussi à expliquer leur valorisation.

**Summary** : The high number of pictures produced to promote so-called "modern" infrastructures has lead us to think over the use of road works photographs in Lyon. This work is part of an ongoing PhD over a broad subject, "Street modernization and street-use conflicts in Lyon from the late nineteenth century to the late twentieth century". The image banks produced by the various authorities in charge (*Service de la Voirie Municipale, Service Vicinal, Service Ordinaire des Ponts et Chaussées*) show a supremacy of bridge images over all other types of infrastructures and events photographed. These "official pictures" are taken either to present a proposed scheme, to diagnose the current state of an infrastructure, or to show ongoing or completed works.

We show that bridges hold a highly symbolic stand in a "modern city", in part because of the technologies and innovations involved in their construction. Regarding Lyon's Road Municipal Administration, bridges are in fact their most exhibited and photographed asset. Bridges highly contribute to Lyon's identity of *Cité des Ponts* (City of Bridges).

En 2014, les nombreuses images officielles produites lors de la pose puis de l'inauguration du pont Raymond Barre à Lyon ont illustré l'importance de la mise en scène de la naissance de cette grande infrastructure. Elle est alors valorisée, tant par les autorités lyonnaises que par l'institution gestionnaire du tramway qui emprunte ce nouveau pont, pour le lien qu'elle établit entre deux quartiers lyonnais en plein renouveau. Ses promoteurs mettent en avant le caractère innovant de ce pont sur le plan technique et son apport dans des politiques de déplacement désormais axées sur les "modes doux".

Cette valorisation des travaux de voirie par des images produites par les services concernés constitue une pratique ancienne, dont il est intéressant de retracer les évolutions sur une longue durée. Dans le cas de Lyon, un but important de ces représentations est de donner l'image d'une ville moderne, avec des rues aménagées selon les standards du moment. Or il est important de déconstruire ces fausses évidences de la modernisation de la voirie, notion construite par les aménageurs et affirmée comme telle par plusieurs moyens dont les images. Cet enjeu est particulièrement important pour les ponts, qui font l'objet d'un programme municipal de construction de plusieurs de ces ouvrages dans les années 1880 donnant lieu à une campagne photographique. Cette valorisation municipale des ouvrages de génie civil est étudiée jusqu'aux années 1960, avant le passage de cette compétence vers la Communauté Urbaine COURLY en 1969.

Le corpus d'images étudié est produit par les différents services intéressés par l'aménagement de la voirie lyonnaise (Service Municipal de la Voirie, intégré à partir de 1941 dans les Services Techniques, Service Vicinal, Service Ordinaire des Ponts et Chaussées puis DDE du Rhône) pour être diffusées, à un public plus ou moins large. Il s'agit principalement de photographies de bâtiments et infrastructures viaires, mais aussi de croquis ou dessins de projets et de plans dessinés pour être exposés. Ces documents iconographiques se distinguent par leur inégalité, non seulement dans le temps, mais surtout dans les espaces concernés : les ponts paraissent largement surreprésentés, quel que soit le moment de la vie de l'infrastructure qui est figuré (projet, construction, inauguration, démolition). Ces images "officielles" peuvent être produites à l'occasion de la présentation d'un projet de voirie (auquel cas il s'agit surtout de croquis ou de vues artistiques), pour établir un diagnostic de l'état existant d'une infrastructure viaire, lors des travaux ou encore pour mettre en avant l'infrastructure terminée.

Le rôle des images dans la mise en valeur des travaux urbains a été assez peu travaillé par les historiens, malgré des travaux récents qui s'intéressent à la photographie dans sa production et ses usages (Backouche, 2011 ; Bertho, 2013). Ce sujet est par contre beaucoup plus présent dans des travaux de géographes qui s'intéressent au marketing territorial ou aux images touristiques (par exemple Debarbieux, 2015). Par contre très peu d'entre eux prennent du recul sur les images d'infrastructures de voirie, qui servent bien souvent de décor à une valorisation de monuments : concernant les ponts, rares sont les études qui en font l'histoire, à l'exception de l'ouvrage collectif coordonné par Guy Lambert sur les ponts de Paris (Lambert, 1999).

À Lyon, la situation géographique particulière au confluent de deux cours d'eau importants peut expliquer en partie cette focalisation sur les ponts, plus nombreux qu'ailleurs et au rôle primordial dans les politiques d'aménagement viaires : de 18 ponts en 1871, Lyon est passée à 34 aujourd'hui, nombre qui reste pourtant inférieur aux 37 ponts parisiens. L'enjeu de cette étude sera donc de voir comment les images de ponts modernisés sont utilisées pour valoriser les travaux de voirie du service municipal à Lyon. Le contexte de production de ces images étant bien souvent difficile à retracer, nous allons être amenés à tester plusieurs hypothèses, pour répondre aux questions suivantes :

- Comment expliquer cette surabondance des images de ponts, alors que les voiries modernisées sont infiniment plus diverses ?
- Pourquoi les ponts sont-ils valorisés comme des supports d'innovations techniques ?

- Quelles évolutions peut-on mettre en évidence dans les éléments représentés et l'utilisation de ces images ?

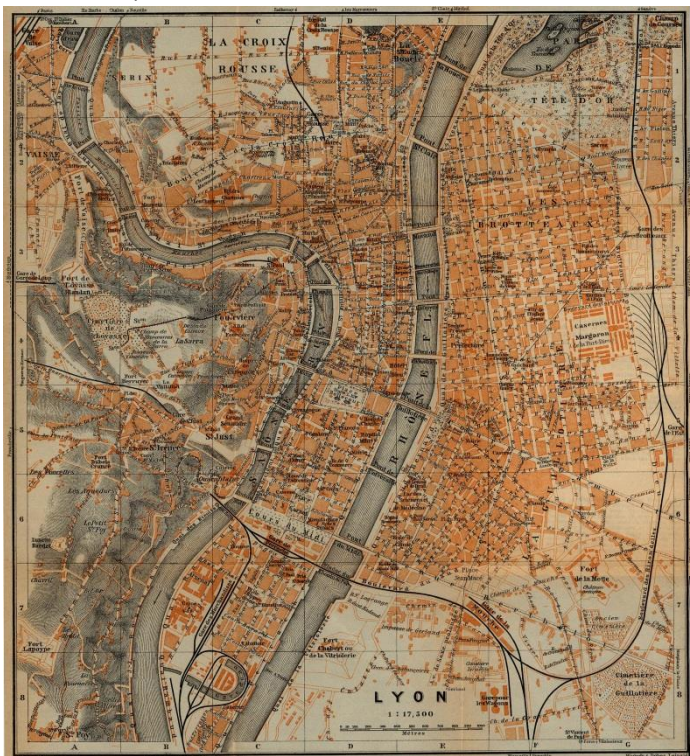
Nous verrons que les ponts sont des éléments symboliques des villes modernes : ils sont valorisés car ce sont des terrains d'application privilégiés d'innovations viaires, par leur situation stratégique et leur puissance symbolique forte. Concernant les services de voirie lyonnaise, leur surreprésentation iconographique est bien réelle et s'explique par des choix délibérés des commanditaires pour valoriser Lyon comme une cité moderne à la municipalité active. Enfin, les rapports étroits entre les ponts et l'identité de Lyon contribuent aussi à expliquer leur valorisation.

### ***! Les ponts, éléments symboliques des villes modernes ?***

Les ponts sont souvent des infrastructures importantes dans les programmes de modernisation de la voirie urbaine car ils ont un rôle stratégique pour la circulation, sont les voies les plus visibles dans le paysage urbain et ont une puissance symbolique.

### **A\_ Des voies stratégiques à toutes les échelles**

Dans le cas lyonnais, les ponts ont un rôle important dans le système de rues à l'échelle locale, mais aussi régionale voire nationale : traits d'union entre les quartiers urbains, bon nombre d'entre eux sont aussi des parties de routes nationales importantes avec un fort trafic de transit. Par exemple, le pont de la Guillotière, proche de la place Bellecour, fait partie de la route nationale 6, le pont Kitchener à l'ouest de la gare de Perrache appartient à la route nationale 7.

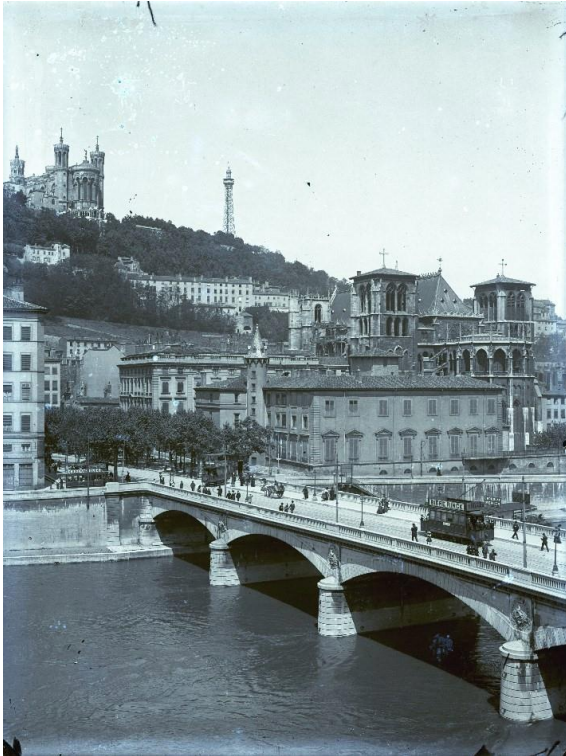


**Figure 1 : Plan de la ville de Lyon en 1914 (Musée Gadagne)**

Ils sont donc au premier plan des projets de modernisation de la voirie dès les années 1860, une fois les percées menées par le préfet Vaïsse achevées. La reconstruction du pont de la Guillotière, principal pont pour la traversée du Rhône, fait ainsi l'objet d'un premier projet en 1860 et un programme de construction de ponts sur les deux cours d'eau est lancé par la ville

de Lyon en 1881. Cela s'explique par le fait que beaucoup de ces ponts sont inadaptés aux exigences de la circulation moderne, tant par leur largeur que par leur revêtement (certains ne sont pas encore pavés), voire leur éloignement entre eux : ainsi, le pont de la Guillotière en 1880 ne fait que 7,60 mètres de large, n'est pas encore pavé et se trouve à une distance de 500 m du pont du Midi au Sud, ce qui justifie la construction d'un autre pont entre les deux.

Du point de vue des images, la présence des ponts sur bon nombre de cartes postales s'explique notamment par le fait que ce sont les principales infrastructures viaires vues par les voyageurs, tant en voiture qu'en train. Ainsi, cette vue du pont Tilsitt avec la cathédrale Saint-Jean et la basilique de Fourvière, prise en venant de la place Bellecour représente une vision classique du touriste à cette époque, avec les deux principaux monuments lyonnais.



**Figure 2 : Carte postale d'une vue de Lyon, vers 1910, Archives Municipales de Lyon (Archives Municipales de Lyon [AML] 4FI\_2793)**

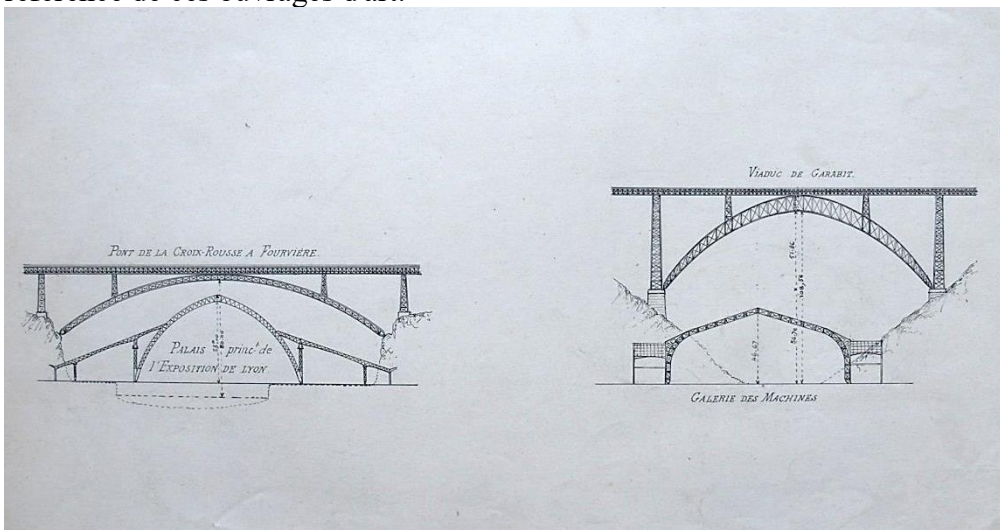
Ces infrastructures stratégiques font l'objet de jeux d'acteurs particuliers. Financés à la fois par la ville et l'État pour la plupart, les ponts sont étudiés par les services techniques des deux administrations, ainsi que par le service de la Navigation qui gère aussi les bas-ports. Ainsi, il apparaît paradoxal que les deux ponts les plus mis en avant par les services techniques de la ville, le pont de la Guillotière et le pont Tilsitt, soient gérés par l'État, la municipalité n'assurant que leur entretien et la surveillance de la circulation. D'autre part, les ponts sont le domaine privilégié de compétence des ingénieurs des Ponts et Chaussées et le plus prestigieux dans les spécialités de leur école, ce qui a trait en partie à l'imaginaire de maîtrise de la nature par la technique associé aux ponts (Augustin, 2008, p. 168). Les ponts font donc figure de vitrine pour la ville, ce qui tient en grande partie à leur puissance symbolique.

## **B\_ Une puissance symbolique importante**

Les ponts sont des infrastructures de voirie idéales à mettre en avant pour valoriser l'activité de construction, par leur taille et leur visibilité : très coûteux, visibles par tous y

compris pendant leur construction, d'une utilité générale présentée comme indiscutable, leurs images combinent l'aspect monumental et le mouvement (Lambert-Bresson, 2016). Cela explique notamment qu'une série de photographies soit consacrée par le Service Municipal de la Voirie à la construction des ponts de Lyon entre 1888 et 1918, qui compose aujourd'hui une partie du fonds "Fragile Mémoire" conservé aux Archives Municipales de Lyon. Ces images correspondent effectivement à un moment où la construction de ponts occupe une grande part des activités de modernisation des rues par la voirie municipale. Cette série de clichés, utilisée dans plusieurs expositions dont l'Exposition Internationale de Lyon en 1914, constitue donc une belle occasion de mettre en avant les travaux du service et de sa division dédiée à la construction des ponts. Par la suite, les principales séries d'images du SMV concernent davantage des travaux de réparation suite à des dommages importants (catastrophe de Fourvière en 1930, sabotages pendant la Seconde Guerre Mondiale) car l'activité de construction des ponts se ralentit nettement (Bruyère, 1997).

Par ailleurs, la puissance symbolique des ponts provient de leur association au génie technique, à la domination de l'humain sur la nature en triomphant des obstacles par des solutions innovantes. Cela se manifeste par la production d'images qui font appel à des références de ponts connus et considérés comme des prouesses techniques : c'est le cas ici avec un projet de viaduc entre les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse, qui fait une comparaison explicite avec le viaduc de Garabit, tout juste construit en 1890 et nouvelle référence de ces ouvrages d'art.



**Figure 3 : Vue d'un projet de viaduc de la Croix-Rousse à Fourvière vers 1890 (AML 923WP437-3).**

Cette puissance symbolique se voit également dans les images de destruction de ponts, beaucoup plus marquantes que celles de rues ou de monuments : l'album "Destruction des ponts de Lyon" du fonds Fragile Mémoire donne à voir des vues avec une esthétique romantique valorisant leur caractère de ruine, avec des images sans présence humaine et focalisées sur les arches ou tabliers détruits. Cette série est suivie d'une série tout aussi importante sur la reconstruction des ponts, commandée aussi par la Voirie municipale. Ces photographies servent d'illustrations à des articles d'ingénieurs du Service des Ponts et Chaussées du Rhône, dont le directeur de l'arrondissement spécial de Reconstruction des Ponts André Mogaray explique en 1946 les travaux entrepris sur plusieurs ponts lyonnais (Mook-Aray/Mogaray, 1946).

Les ponts apparaissent donc comme des travaux de voirie assez particuliers par leur taille et leur technicité, qui en font des infrastructures plutôt "photogéniques". À Lyon, l'abondance de leurs représentations s'explique aussi par des choix politiques municipaux.

## ***II Des ponts aux chaussées : des images représentatives des travaux de modernisation de voirie ?***

Cette surreprésentation des ponts dans les images produites par les services de voirie, bien réelle, s'explique par des choix politiques de valorisation de l'activité municipale par la mise en évidence d'infrastructures marquantes dans le paysage urbain.

### **A\_ Valoriser les ponts pour montrer une municipalité active**

Le caractère représentatif des ponts par rapport à l'activité municipale concernant la voirie est à nuancer largement : après la politique de construction des ponts des années 1880-1900, le Service de la Voirie Municipale se concentre davantage sur le pavage des rues et les réseaux techniques (éclairage, assainissement), qui sont bien moins montrés par des images. Cela peut s'expliquer par le fait que ces travaux sont moins photogéniques ou plus ordinaires donc moins susceptibles de distinguer Lyon des autres villes européennes engagées dans le même type de travaux. À partir de 1912, où débutent à Lyon les réflexions sur le Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de la ville, ce plan est mis en avant pour son caractère précurseur car il devance la loi obligeant les grandes villes à en établir un de 7 ans. À partir de cette date, ce plan devient l'élément central des expositions du Service de la Voirie Municipale, mettant en avant l'ingénieur en chef Camille Chalumeau, son principal artisan (Saunier, 1997, p.6-7). Ce plan, présenté lors de plusieurs et dans de nombreuses revues techniques, met davantage en avant des voies circulaires restant alors entièrement à créer. Les ponts ne sont pas particulièrement mis en valeur et ne sont représentés que dans le cadre de ce plan, avec une vision systémique qui les présente comme essentiels au bon fonctionnement des nouvelles voies circulaires à créer.

Ce plan se traduit en partie, du point de vue de la modernisation de la voirie, dans le Programme d'Aménagement Routier de la Région Lyonnaise étudié dès 1935, qui marque une certaine reprise en main par l'État par le financement à 50% de la plupart des ouvrages et l'implication importante des ingénieurs du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées. Les ponts reviennent à nouveau sur le devant de la scène iconographique de ces projets, puisque trois nouveaux ponts sont prévus à Lyon, dont deux aux extrémités du futur tunnel de la Croix-Rousse, projet le plus innovant et qui sera le premier de ce programme à être inauguré en 1952. L'association entre ponts et innovation reste donc prépondérante dans les images de la voirie, notamment par rapport à l'autre axe principal de ce programme, le Boulevard Périphérique, très peu valorisé par l'image : cet axe étant d'abord présenté comme un boulevard urbain ordinaire, il est plus difficile d'en valoriser le caractère innovant, pourtant bien réel en tant que premier axe circulaire lyonnais.

### **B\_ Esthétique et innovations : la mise en avant des ouvrages d'art**

Les ponts sont valorisés comme des monuments en eux-mêmes, puisqu'ils sont qualifiés d'ouvrages d'art : il arrive qu'il soit fait mention dans les images de leur architecte, surtout lorsque celui-ci est lyonnais, et des matériaux utilisés. Cette assimilation à des monuments dignes d'être montrés et contemplés renvoie à la fois à des imaginaires de solidité (valorisation de la pierre, puis de l'acier et du béton), de modernité par les matériaux et de beauté architecturale par le dessin des éléments et les décorations (Marrey, 1995, p. 13). Les ponts sont ainsi mis sur le même plan que des monuments "classiques", comme c'est par exemple le cas sur la Figure 2.

Dans les corpus d'images présentés aux expositions par la ville de Lyon, les ponts sont souvent associés à des monuments majeurs sur les images : on en voit un exemple ici avec le pont de la Guillotière. On peut remarquer, à partir des années 1930 et surtout 1950, une

extension de l'image valorisée du pont à ses abords, aménagés avec tout autant d'attention : on le voit ici avec le rond-point dit "Fosse aux Ours", valorisé pour son "jardin intérieur" et ses souterrains pour piétons. Cette attention particulière pour les abords s'explique par la volonté des services de voirie de les moderniser pour répondre aux problèmes d'engorgement de la circulation aux extrémités des ponts.



**Figure 4 : Le « nouveau pont » de la Guillotière et ses abords en 1963 (AML 1754W4, Extrait du fascicule « Vues de Lyon », vers 1965).**

Cette monumentalisation des ponts se retrouve dans le style des images, souvent plus proches d'une carte postale ou d'une gravure artistique que d'un croquis technique. Les images montrées jusqu'ici et la plupart des images des fonds montrant des ponts semblent avoir des préoccupations esthétiques, avec des photographies très nettes accompagnées des moyens de transport modernes du moment (ici, des trolleybus) et parfois des croquis de leur environnement proche.

L'association systématique des ponts avec l'innovation conduit les services de voirie à valoriser des innovations lyonnaises dans l'idéal de modernité du moment, même si ces ouvrages ne révolutionnent pas l'aménagement urbain ni la circulation : le nouveau pont de la Guillotière est mis en valeur pour son rond-point à étages bien visible ici, de même que le pont au débouché du tunnel de la Croix-Rousse côté Rhône, valorisé pour sa trémie à 3 niveaux (unique au monde, selon les ingénieurs !). Cela renvoie aussi aux théories urbanistiques à la mode de fonctionnalisme et de villes à plusieurs niveaux, de même que les projets d'autoroutes de bas-ports, les trémies et passerelles, fortement représentés entre le milieu des années 1930 et le milieu des années 1970 et qui fondent en partie l'identité du Lyon de la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle (Gardon, 2011).

### **III Les ponts, ciment de l'identité lyonnaise ?**



es ponts dans les images de la ville revêt une importance particulière et pour cette ville un élément d'identité revendiqué et mis en avant nationales où les services de voirie lyonnais sont présents pour faire connaître leurs réalisations.



## A\_ Lyon, "Cité des ponts"<sup>1</sup> ?

Les ponts sont importants dans l'identité de la ville de Lyon, par leur importance géographique et historique. Un exemple en est donné par les débats autour de la reconstruction du pont de la Guillotière (entre 1860 ... et 1958 !), occasionnant la production de nombreuses images qui sont le reflet d'enjeux identitaires importants. Parmi celles-ci, le projet de pont en X par le chef du Service de la Voirie Municipale Camille Chalumeau est remarquable par sa constance, puisqu'il est régulièrement présenté et débattu entre 1912 et 1935.



**Figure 5 : Projet de second pont de la Guillotière par Camille Chalumeau, 1924 (AML 963WP77).**

Les commentaires de ces illustrations mettent en évidence le caractère innovant du pont en X, ainsi que l'avantage de conserver le vieux pont, vu comme un monument historique, et de pouvoir l'admirer depuis le nouveau. Ce projet finit par être abandonné, notamment sous la pression de l'État et des ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui concluent à la nécessité absolue de démolir l'ancien pont et de le reconstruire au même endroit. Si cette démolition fait consensus au début des années 1950, les services municipaux de voirie rejettent les premiers projets présentés par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées au nom de considérations esthétiques et font remplacer l'architecte désigné par l'État par l'architecte lyonnais Pierre Bourdeix<sup>2</sup>, ce qui ne change rien au fait que le nouveau pont ne rappelle aucunement l'ancien.

Cet enjeu fort d'identité urbaine autour des ponts se retrouve dans bien d'autres villes comme Avignon ou Millau aujourd'hui, mais Lyon se singularise par le nombre de ponts et le fait que ce sont "les ponts", au pluriel, qui constituent un fondement de l'identité de la ville.

Les ponts sont également primordiaux pour l'image de certains quartiers, notamment ceux qui ne peuvent pas fonder leur identité autour d'un monument public ou d'une institution remarquable. Cela s'observe par exemple dans des toponymes évocateurs comme "l'avenue des Ponts" (actuelle avenue Berthelot, au sud de la ville) ou la "place du Pont" (actuelle place Gabriel Péri, au débouché du pont de la Guillotière). Cela se retrouve dans les images, lorsqu'on fait le parallèle entre les vues de ponts modernes produits par la voirie et les cartes postales, qui n'ont pas les mêmes destinataires mais font appel au même imaginaire lyonnais. Ainsi, les photos comme celle du pont Tilsitt (Figure 2) valorisent le point de vue panoramique, la circulation, les moyens de transport modernes, quelles que soient les époques et ont souvent servi d'images de promotion de la ville pour les touristes et lors des expositions internationales.

## B\_ Des ponts vers l'international : la voirie lyonnaise exposée au monde

<sup>1</sup> L'expression est de Camille Chalumeau, in *La ville de Lyon à l'Exposition de la Cité Reconstituée*, 1916, p. 12. Voir le dossier AML 923WP419.

<sup>2</sup> Voir notamment le dossier Archives Départementales du Rhône 1030W1.

La ville de Lyon participe à de nombreuses expositions dans leur section "Urbanisme" entre la fin du 19<sup>e</sup> siècle et les années 1960, avec des clichés du Service de la Voirie. Cela se fait en particulier sur le long exercice de Camille Chalumeau à la tête de la voirie municipale (1910-1940). Par la suite les expositions sur la voirie lyonnaise sont plutôt assurées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, dirigés par le très actif Jacques Rérolle entre 1951 et 1959 (Gardon, 2009, p. 261). La ville de Lyon participe à de nombreuses expositions internationales surtout dans les années 1920-1930, moment charnière dans le développement de l'urbanisme (Claude, 2006, p. 73-75) et des programmes de modernisation à Lyon avec le trio Édouard Herriot- Tony Garnier- Camille Chalumeau.

Les représentations consistent surtout en des agrandissements de photographies, les maquettes étant réservées aux expositions lyonnaises car difficiles à déplacer. Les images exposées suivent la progression des grands programmes de travaux, avec une insistance particulière sur les ponts construits fin 19<sup>e</sup>-début 20<sup>e</sup> (fonds 1888-1918) mais une place moins prépondérante dans les années 1920, où la majorité des investissements se concentrent sur les bâtiments communaux et le pavage des rues. Dans ce contexte, c'est le PAEE qui est chargé de figurer "le Lyon du Futur" à Bombay et Gand en 1921, Marseille en 1922 ou New York en 1939 (Saunier, 1997, p. 3). Les ponts reviennent au premier plan entre la fin des années 1920 et les années 1930, avec des projets de nouveaux ponts, compris dans le PAEE. À Barcelone en 1929 par exemple, il s'agit de participer à une exposition qui veut montrer "la réalisation des divers problèmes de l'urbanisme", c'est-à-dire le plus souvent des problèmes de circulation ou de techniques de construction d'infrastructures : les ponts sont donc des représentations idéales dans ce but.

Par ailleurs, la voirie lyonnaise s'expose aussi à domicile, régulièrement lors de la Foire de Lyon, dont le rayonnement régional s'étend aussi aux trois pays frontaliers que sont l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, ainsi que lors des expositions universelles accueillies par la ville en 1872, 1894 et 1914. Les ponts tiennent souvent une grande place dans les photographies exposées, mais elle est de moins en moins centrale. Par exemple, sur le stand du plan d'extension à la Foire 1937, présenté dans le cadre d'une exposition sur les grands travaux de la région lyonnaise, trois murs sont consacrés au plan entouré de photographies, dont un tiers sont centrées sur les ponts. On peut en remarquer la diversité, avec des ponts "modernes" et le pont de la Guillotière alors en état de délabrement avancé, ainsi que l'association de ces ouvrages avec des vues "classiques" de la Presqu'île (place des Cordeliers, rue de la République, place des Jacobins). Après-guerre, la participation de la ville se fait plus rare, à la mesure des travaux de moindre ampleur, avant un retour sur le devant de la scène à partir de 1958 avec la mise en valeur de grands ouvrages récemment inaugurés par la municipalité Pradel comme l'axe Nord-Sud ou le nouveau pont de la Guillotière.

On constate alors que les ponts ne sont plus au centre de l'attention des images de travaux de voirie communale. Cela correspond aux nouvelles constructions de ponts associés à des infrastructures destinées à faciliter la circulation routière de transit comme le tunnel de Fourvière ou l'autoroute A6/A7. Cette tendance se poursuit jusqu'aux années 1970-1980, où les travaux du métro marquent un retour à l'imaginaire de la puissance du génie humain face aux obstacles naturels par la mise en valeur des points de franchissement des cours d'eau par le métro.

Pour conclure, les images de ponts modernes sont un vecteur important de valorisation des travaux des services de voirie entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et les années 1960. Ces infrastructures semblent bien convenir pour mettre en avant les innovations lyonnaises, avec des images permettant l'association avec des panoramas et monuments caractéristiques de la ville et la mobilisation d'un imaginaire fort d'innovation et de grands travaux.

Montrés et valorisés comme des monuments de la modernité, les ponts deviennent représentatifs de services de voirie actifs et créatifs face aux nécessités d'aménagement de la ville. Cette représentativité, qui renforce leur poids dans l'identité et les images mentales de la ville, est cependant davantage le fruit des choix des services producteurs que d'une réelle prépondérance sur d'autres infrastructures de voirie dites modernes. Ces réflexions pourraient être prolongées par une interrogation sur la réception de ces images par les divers publics visés, ce qui s'avère assez difficile au vu des sources disponibles ... un problème rencontré par bon nombre d'historiens des images.

## **Bibliographie**

- Augustin Jean-Pierre (dir.), *Sites publics, lieux communs (2), Urbanité et aménagements des rues et des ponts au Québec et au Canada*, Bordeaux, MSHA, 2008.
- Bertho Raphaëlle, *La mission photographique de la DATAR, Un laboratoire du paysage contemporain*, Paris, La Documentation Française, 2013.
- Bruyère Gérard (dir.), *Fragile Mémoire, Catalogue illustré des clichés sous verre*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997.
- Payre Renaud (dir.), *Lyon ville internationale*, Lyon, Libel, 2013.
- Backouche Isabelle, *Les temporalités du changement urbain à l'épreuve de la photographie, Communication au colloque Photographier la ville contemporaine (XIXe-XXIe siècles). Les usages de la photographie dans la recherche urbaine*, Nanterre, 2011.
- Claude Viviane, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Marseille, Parenthèses, 2006.
- Debarbieux Bernard, *L'espace de l'Imaginaire : Essais et détours*, Paris, CNRS, 2015.
- Gardon Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de sciences politiques sous la direction de Gilles Pollet, IEP Lyon, 2009.
- Gardon Sébastien, *Goût de bouchons*, Paris, Descartes&Cie, 2011.
- Lambert Guy (dir.), *Les ponts à Paris*, Paris, BHVP, 1999.
- Lambert-Bresson Michèle (dir.), *Paysages du mouvement*, Paris, Recherches, 2016.
- Marrey Bernard, *Les ponts modernes*, Paris, Picard, 1995.
- Mook-Aray/Mogaray André, *La reconstruction des ponts de Lyon*, Tours, Arrault, 1946.
- Pelletier André, *Les ponts de Lyon : l'eau et les Lyonnais*, Lyon, ELAH, 1999.
- Saunier, Pierre-Yves "Au service du plan, Hommes et structures de l'urbanisme municipal", in *Forma Urbis*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997.