

Un peu de chronologie

En 1849, pour réaliser la liaison ferroviaire PLM (Paris Lyon Marseille) il est envisagé d'utiliser les voies existantes sur la rive droite du Rhône entre Lyon Grigny Givors aménagées depuis 1832.

En 1853, il est procédé à l'ouverture du pont suspendu routier au dessus du Rhône entre Chasse sur Rhône / Ternay Fléviu et Givors. Dans le même temps une route reliant le pont et Ternay Fléviu fut ouverte jusqu'à Sérézin du Rhône.

En 1856, trois ans après l'ouverture de la route Fléviu/Sérézin, la décision du tracé « rive droite » St Fons, Feyzin, Sérézin, Chasse, Vienne, est prise. Les travaux de la voie commencent et la construction du pont de la Méditerranée débute.

En 1873, une importante gare de triage est construite à Chasse sur Rhône ainsi que des installations de stockage et de réparation du matériel ferroviaire de l'autre côté du pont dans le quartier de Givors Badan.

Le viaduc de la Méditerranée devient un ouvrage important au sud de Lyon au centre d'un nœud ferroviaire Chasse sur Rhône Givors Ternay.

L'ancien pont et sa destruction

Cet ouvrage comprenait quatre piles plantées dans le lit du fleuve avec deux voies ferroviaires de circulation.

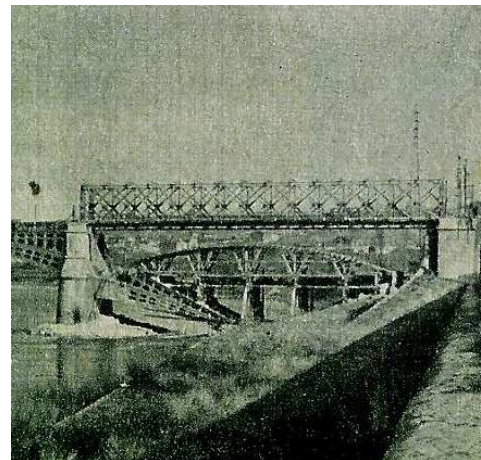
Cette construction (1856) avec ses quatre piles ne respectait plus les nouveaux gabarits de

navigation fluviale adoptée au sud de Lyon et posait quelques problèmes aux marinières.

En 1944, après les bombardements alliés sur Fléviu du 27 juillet faisant 28 morts, l'armée allemande en retraite détruisit les ponts sur le Rhône pour se protéger et ralentir l'avance des troupes. Le pont de la Méditerranée fit partie du lot ainsi que le pont du type Eiffel de la Mulatière.



Arche détruite en 1944



Remplacée par un pont Eiffel provisoire

Ces destructions posèrent un problème de circulation et les militaires de la 5^e compagnie du génie installa un pont provisoire à une voie entre Chasse et Givors. Ce pont démontable du type Eiffel fut posé sur les travées effondrées. Les convois passaient au ralenti.

La pile N° 3 côté Chasse sur Rhône fut détruite pour permettre le passage des bateaux.

Le nouvel ouvrage

Les premières études prévoyaient un arc de 88 mètres de long en béton armé, mais nécessitant la construction d'une pile au milieu du fleuve.

Il aurait fallu arrêter la navigation fluviale durant plusieurs mois pour bâtir cette pile.

Il a été donc décidé de supprimer les piles 2 et 3 situées dans le centre du fleuve et de ne garder que les piles 1 et 4 distantes de 128 mètres.

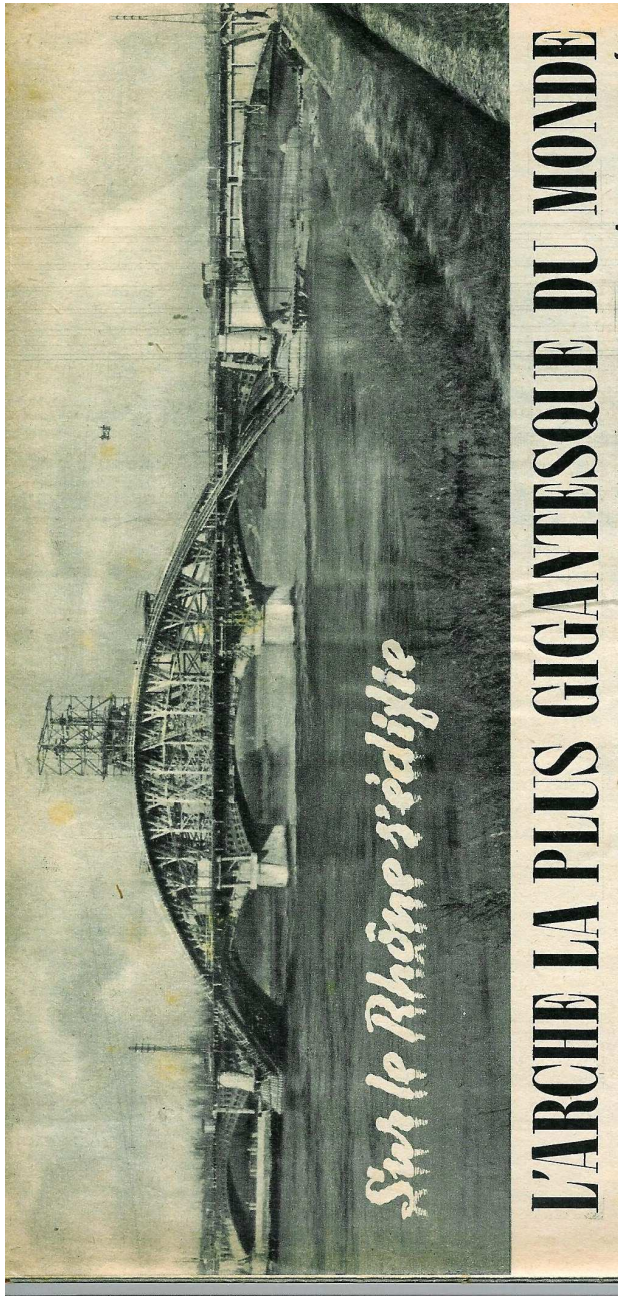
Le nouveau viaduc comporte donc une arche centrale de 128 mètres encadrée par deux arches de 40 mètres.

La performance

Cette arche a constitué la portée record des ponts-rails en béton armé. Une performance technique unique au monde à cette période d'après les documents de la SNCF de 1948.

Ces travaux exceptionnels furent confiés à l'entreprise parisienne « Boussiron » sous la direction des services techniques de la SNCF.

Le pont provisoire fut démonté et le nouveau viaduc de la Méditerranée fut mis en service.



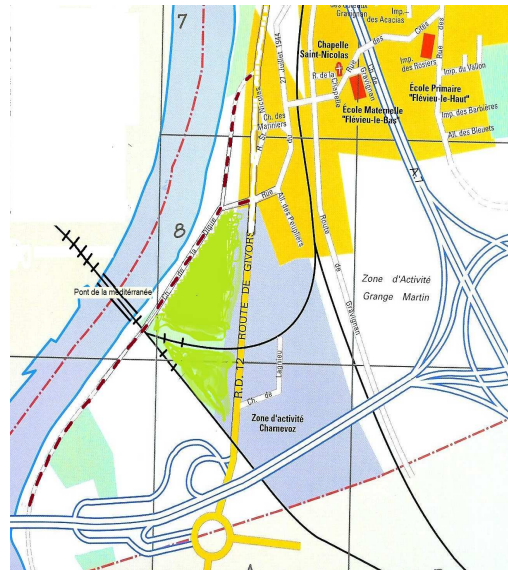
Photos tirées de l'hebdomadaire du cheminot français juillet 1948
Documentation A. Gomez

Comment y accéder

Par un chemin qui débute à Fléviu à partir du CD12 en face du débouché de la rue du 24 août 1944 qui mène sur la digue.

Cette digue construite sous Napoléon III permettait de relever, à ce point de confluence du Gier et du Rhône, le niveau des eaux afin que le trafic fluvial se fasse dans de bonnes conditions dans ce coude du Rhône.

Ce chemin tranquille, entre le fleuve et les « champs captants » de l'eau potable consommée à Ternay vous mènera de Fléviu jusqu'à Chasse sur Rhône.



Association de Patrimoine de Ternay
6 Montée Saint Mayol 69360 Ternay
Courriel : patrimoine.ternay@laposte.net
Syndicat d'initiative de Ternay
5 Place de l'Eglise 69360 Ternay
Courriel : si.ternay@orange.fr

Ternay Fléviu

Le pont de la Méditerranée



Photo D. Montaud

Un pont-rail en béton armé extraordinaire

Lyon $\xrightarrow{15\text{km}}$ Ternay $\xleftarrow{10\text{km}}$ Vienne