Zeitschrift: Genava : revue d'histoire de l'art et d'archéologie
Herausgeber: Musée d'art et d'histoire de Genève
Band: 16 (1938)

Artikel: L'emplacement du pont de César sur le Rhône à Genève
Autor: Blondel, L.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727829

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'EMPLACEMENT DU PONT DE CÉSAR SUR LE RHÔNE A GENÈVE

L. Blondel.

En 1932, nous avons eu l'occasion de retrouver le débouché du pont romain et un fragment d'une des piles en pierre. Quelques mètres en amont de ces vestiges, nous retrouvions trois gros pilotis formant un alignement et nous avions émis l'hypothèse qu'ils appartenaient à un pont plus ancien, le pont gaulois [1]. Il est vrai que nous avions indiqué que la preuve nous manquait, car nous n'avions pas une travée complète. L'alignement aurait pu convenir à un pont semblable, car il se trouvait dans l'axe de la rue de Coutance. Nous devons maintenant complètement renoncer à cette hypothèse devant le résultat des découvertes faites cette année au quai Turrettini. Le pont antérieur au pont de basse époque romaine n'était pas en amont, mais en aval de celui-ci. Il est possible que les pilotis retrouvés en 1932 appartiennent soit à une passerelle d'époque inconnue, soit à un ouvrage antique en rapport avec la navigation.

En automne de cette année, les fouilles pour le nouveau quai ont atteint les substructions de l'ancienne maison Empeyta, maison isolée à l'angle du pont et de la rue du Temple. En dessous des fondations de cette maison, les ouvriers ont découvert un empierrement de gros blocs de molasse, enchevêtrés dans une multitude de

[1] *Genava*, XI, p. 29.

pilotis obliques, de poutres horizontales, enfin, dans la partie la plus rapprochée du fleuve et la plus profonde, deux énormes pièces de bois se terminant en fourche *(fig. 1)*.

Au premier abord nous avons pensé qu'il s'agissait d'anciennes substructions destinées à supporter l'immeuble du moyen âge qui a précédé la maison Empeyta, mais nous nous sommes vite aperçus qu'il n'en était rien, que ce « perré » n'était pas horizontal mais incliné comme un talus de quai, enfin que la nature de la construction différait absolument des édifices d'époque médiévale. De plus, les grandes pièces fourchues étaient des ancrages destinés à consolider non seulement ce quai, mais aussi des pilotis verticaux. L'ensemble de cet ouvrage présentait tous les caractères d'une tête de pont, très solidement établie sur un banc de glaise incliné. L'arrachage des pieux et l'enlèvement des pierres a nécessité un long travail qui a duré plus de trois semaines. Il faut ajouter qu'en plus de ces substructions antiques, on a rencontré une forêt de pilotis enfoncés postérieurement, du XVe au XVIIIe siècle, pour soutenir l'immeuble et des moulins placés le long du pont du moyen âge situé quelques mètres seulement plus en amont. Cette disposition a beaucoup compliqué notre travail de détermination des bois plus récents et de ceux appartenant au pont. Le mur de face de la maison regardant le fleuve était posé sur une grille de madriers en sapin, horizontale, supportée par de gros pilotis verticaux et diagonaux formant chevalet. Par dessus cette grille étaient disposés d'énormes blocs de roche, supports des murs de la maison. Il faut remarquer cependant qu'en face des poutres d'ancrage il n'y avait ni maison ni moulin. Le plan Billon indique exactement l'emprise de ces constructions qui bordaient le pont du moyen âge ou « Pont-bâti », successeur du pont romain de basse époque. L'alignement extrême des moulins est à moins de 7 mètres de la rue du pont; on a du reste retrouvé les pilotis de ces constructions.

Cette tête de pont était protégée, comme nous l'avons vu, par un empierrement incliné formant environ 20 degrés, sorte de quai qui se prolonge en amont, au moins jusqu'à l'alignement du pont du moyen âge. Mais il ne devait pas s'étendre beaucoup plus loin, car, dans les fouilles de 1932, nous ne l'avons pas constaté. Il est vrai que nous étions 6 mètres plus en arrière à l'intérieur de la rive. Nous avons seulement retrouvé la pile du pont romain (basse époque) et des lignées de pilotis presque perpendiculaires au courant, protégeant ce pont. Il semble donc que ce plan incliné ne se trouvait qu'en aval sous l'ancienne maison Empeyta. Quand nous parlons du pont du moyen âge, il faut toujours entendre que son alignement est le même que celui de basse époque romaine.

Ce plan incliné n'était pas construit d'une manière identique sur toute sa longueur. Dans sa partie la plus en aval, en face des poutres d'ancrage, il était beaucoup plus fortement lié et fixé par des madriers et des pilotis qu'en amont. C'est la partie située dans l'axe du pont, l'autre secteur n'étant qu'une protection contre les eaux,

destinée à éviter les affouillements toujours possibles. La nature même du sol a imposé une solution semblable. En effet, en ce point, un banc de glaise compacte, sans cailloux, s'avance en forme de bec du côté du fleuve avec une forte inclinaison. Pour arriver à créer ce talus de pierre, il a fallu procéder à un bâti de poutres solidement accroché au sol, empêchant tout glissement. Les constructeurs d'alors ont imaginé avec des poutres ce que l'on exécute actuellement avec des fers pour le béton armé. Tout ce quai se trouvait en somme suspendu contre le banc de glaise, le haut du « perré » arrivant au niveau supérieur de la berge, le bas touchant le lit du fleuve. Dans la description des travaux pour la correction du Rhône au XIXe siècle,

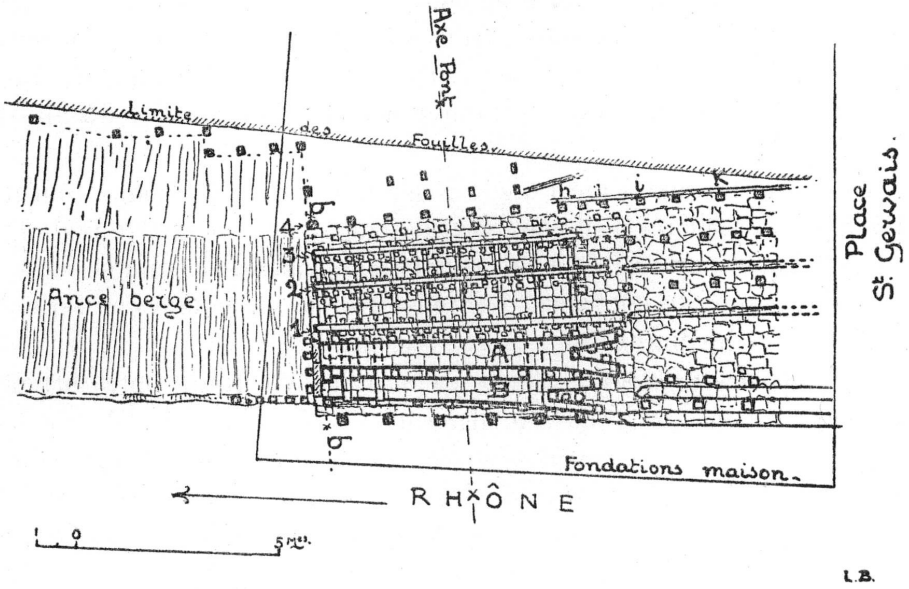

Fig. 1. Assemblage de poutres formant la tête du pont.

il est fait mention de ce barrage de glaise au travers duquel le fleuve s'est creusé un lit.

Longitudinalement, la partie en aval se composait de quatre séries de pilotis obliques, perpendiculaires à la berge inclinée; en dessous venaient les deux grosses poutres avec bras et fourche *(fig. 1)*. Contre ces lignées (les trois inférieures) s'appuyaient, à mi-hauteur, de longues poutres parallèles au fleuve; elles mesuraient respectivement, à partir du haut, 5 m. 50, 6 mètres et 7 m. 50. Toutes ces poutres sont en chêne avec quelques mortaises latérales, qui les liaient à une série de plus petites traverses en sapin, perpendiculaires au Rhône. En amont et en aval de ce dispositif, deux plus grandes traverses, perpendiculaires au fleuve, étaient fixées aux madriers à fourche, mais à un autre niveau, sur le sol de glaise, ou plus

exactement sur le lit de fascines; sauf les bois à fourche, toutes (bois ou molasses) s'appuyaient sur une couche de 10 à 20 centimètres de fascines. En dessous de celles-ci, il y avait par endroits un lit de cailloux. Tout ce système de poutres et de pilotis était noyé dans un blocage de molasses, qui recouvrait aussi les pièces à fourche A et B. Ce revêtement de molasse ne dépassait pas la quatrième lignée de pilotis supérieure. Il n'y avait pas trace de mortier ou de maçonnerie proprement dite; les blocs étaient très bien ajustés, mais complètement fusés. Notre coupe *(fig.* 1 et 2, *b-b)*, prise du côté aval, montre la complexité de cette construction. Ces quartiers de molasse, pour s'adapter aux interstices créés par les poutres et pilotis, étaient très variables comme dimension, la plupart avaient 0 m. 40 d'épaisseur et dépassaient souvent un mètre de longueur. Nous n'avons pas ici un système de grille en bois ordinaire, comme on en trouve à l'époque romaine et au moyen âge. Les rangées de pieux étaient très irrégulières, soit comme alignement, soit comme section des pièces. Il semble que de nombreuses réparations ont dû en altérer la disposition primitive.

Plus haut que la quatrième rangée de pilotis, qui était espacée normalement de 0 m. 90, avec des poutres bien équarries de 0 m. 25 de côté, on trouvait des moises obliques qui devaient contrebuter cette quatrième rangée de pilotis supportant le tablier du pont. Enfin, du côté aval, j'ai pu retrouver en arrière une série de pieux verticaux dessinant les limites de l'entrée du pont.

L'assemblage des poutres à fourche A et B mérite toute notre attention. Le plan et la coupe feront comprendre le dispositif de ces pièces *(fig. 2)*. Ce sont deux énormes arbres, dont la section varie de 0 m. 35 à un peu plus de 0 m. 50 d'épaisseur. La poutre A, la plus grande, mesure 7 mètres de long, la poutre B, 6 m. 15. Elles étaient liées l'une à l'autre par de forts plateaux de chêne posés transversalement et retenus dans des mortaises taillées sous la poutre A, et par des tiges en fer clouées sur la poutre B. Les bras des fourches maintenaient de gros pilotis quadrangulaires verticaux. Du côté du fleuve venait une série de poutres verticales de 0 m. 30 de section espacées en moyenne de 1 m. 20 d'axe à axe. Elles devaient former une pile du pont. Ces poutres A et B sont des pièces d'ancrage, dirigées contre le courant et destinées à maintenir les supports du tablier.

Je n'ai trouvé nulle part un type semblable de fixation. La poutre A reposait, au moins en partie, sur de gros billots de bois (*e*) et, par de profondes mortaises, maintenait des traverses *d* et *c* qui la reliaient au dispositif du plan incliné. Les pieux verticaux ne nous donnent pas une image claire du dessin de la pile et surtout de la largeur exacte du tablier du pont. En effet, il est probable que plusieurs des pieux maintenus par les fourches n'étaient pas destinés à supporter le tablier mais simplement à protéger la pile, en forme de bec, contre le courant. Si on prend pour base la rangée supérieure des pilotis avec leurs moises, on obtient 6 m. 40 de largeur, mais si on s'en tient à la largeur de la pièce B et des pilotis verticaux on obtient seulement

6 mètres. Il est probable qu'il faut admettre ce dernier chiffre comme le plus exact, car la tête du pont allait en s'évasant, plus exactement en s'élargissant par redans successifs. Je pense même que ce chiffre de 6 mètres est trop fort et que la largeur utile du tablier devait être moindre.

Tous les gros pilotis verticaux étaient pourvus d'une pointe ou armature en fer semblable à celle que nous avons reproduite en 1932; par contre, les pieux obliques du plan incliné, y compris la rangée 4, étaient simplement taillés en forme de poisson [1].

Le reste du plan incliné en amont du pont était beaucoup plus simple comme construction: à la base, vers le fleuve, deux grandes poutres longitudinales maintenant quelques pilotis verticaux et, au-dessus, seulement deux pièces longitudinales placées entre deux rangées de pilotis. Là aussi il y avait un revêtement de pierre, mais beaucoup moins régulier qu'en aval. Dans le bas les quartiers de molasse étaient assez bien disposés, mais dans la partie supérieure ces molasses étaient remplacées par de gros blocs erratiques. Correspondant à la rangée supérieure de pilotis *(fig. 1)*, il y avait une lignée de pieux droits plus rapprochés, derrière lesquels s'appuyaient des plateaux en chêne, destinés à retenir les terres. Ces plateaux n'étaient pas horizontaux, mais dessinaient un terre-plein (horizontaux de *h* à *i*, obliques et ascendants de *i* à *k*, à partir de *k* horizontaux). La différence de niveau entre *k* et *i* n'est que de 0 m. 50. Ceci nous montre qu'en amont du pont le talus remontait plus haut que sous son tablier.

Le dessus de la poutre B est à 4 m. 60 en dessous de la chaussée du quai en démolition, soit à la cote 369,40, constamment au niveau le plus bas des eaux du fleuve. Mais, d'après nos calculs, depuis la correction du Rhône, le lit s'est encore abaissé de presque 1 m. 20. Avant cette correction, le lit était encore plus élevé et il est certain que le plan incliné devait être, au moins pour les trois quarts, toujours sous la surface d'eau.

* * *

Ceci nous conduit à étudier la superposition des constructions sur cet emplacement. A propos des fouilles de 1932 nous avions déjà indiqué que les premières maisons édifiées des deux côtés du pont remontaient à un nommé Du Bied *(de Becio)*, au XVe siècle.

La maison que Guillaume Du Bied construit en aval du pont du moyen âge sur un terrain libre appartenant à l'évêque est dite nouvellement édifiée en 1430. Celle qu'il élève en face, en amont du pont, date de 1442 [2]. On sait que cette dernière

[1] *Genava*, XI, p. 31, fig. 2.
[2] Archives d'Etat, Evêché, Gr. 4, f°. 29 v°.; Gr. 5, f°. 207. *Registre du Conseil*, t. I, p. 145.

avait une tour et que Du Bied eut des difficultés avec le Conseil pour un mur; son immeuble se trouvait derrière la maison Soret (du XVIIIe siècle), sur l'emplacement de l'ancienne « Croix fédérale ».

Il n'est à aucun moment fait mention d'un quai, mais simplement de la rive en face du premier moulin du pont du Rhône appartenant à un nommé Jean du Vuache en 1403 [1]. Il est certain que ces substructions n'étaient pas visibles, mais recouvertes de terre et sous l'eau dans leur partie inférieure. Je ne puis énumérer ici tous les successeurs de Du Bied, qui furent très nombreux, car la maison resta en

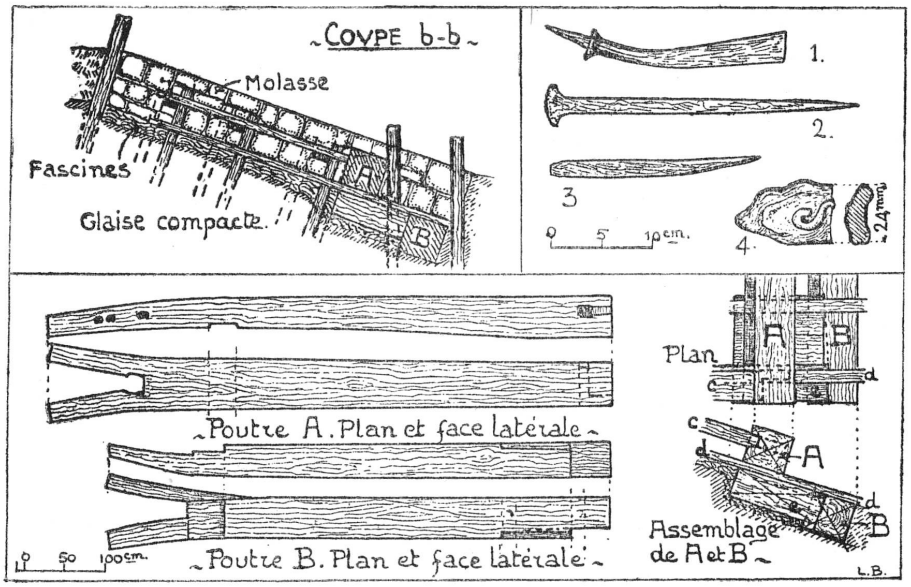

Fig. 2. Plans et coupes des assemblages supportant le talus en pierres.

indivision pendant deux siècles, les uns ayant une partie des caves, les autres un étage. La ruelle qui passait par derrière cet immeuble menait à des latrines publiques marquées sur les plans, dont nous avons retrouvé les pilotis, en aval de la tête du pont. En 1725, les consorts Duval et Servel reconstruisent une partie de l'immeuble, du côté sud [2]. En 1746 J.-J. Double et Pierre Durand, procureurs de Claude Michaud, suppriment un rouage sur le fleuve et semblent reconstruire cette face sur le Rhône [3].

[1] Archives d'Etat, Evêché, Gr. 4, f°. 3.
[2] Archives d'Etat, Fiefs, C. 33, p. 70.
[3] *Ibid.*, Fiefs, C. 33, f°. 94. Il y eut aussi de grosses réparations à cette maison appartenant aux consorts Lacombe et Châtel en 1785, on les autorise à réparer les bases sur le Rhône. *Ibid.*, f°. 312.

Mais ce doit être à la fin du XVIIIe siècle ou au début du siècle suivant que cet immeuble fut complètement remanié et qu'on établit ses bases en roche sur des pilotis plus anciens et en en ajoutant de nouveaux. L'implantation des murs, qui ne touchaient pas les substructions antiques, sauf sur les pilotis, face au fleuve, est très différente. En dessous des caves, il y avait des remblais qui recouvraient tout le « perré ». L'orientation de la tête de pont n'est pas la même que celle des murs de l'immeuble. Le sol des caves n'atteignait que 2 m. 20 en dessous du sol de la rue. Cet ouvrage ancien aura donc d'abord disparu sous des remblais et la partie immergée dans le Rhône aura passé inaperçue, mais le haut des pilotis inférieurs aura été utilisé pour consolider les maçonneries dans le fleuve; on s'est bien gardé de les arracher.

Les travaux n'étant pas encore complètement terminés, il est possible que nous trouvions dans le lit du Rhône encore quelques pilotis en rapport avec le pont.

* * *

Comment arriver à dater cet ouvrage et quelles preuves avons-nous de son antiquité ? La conservation des bois ne peut nous donner aucun indice. Par le fait du niveau d'eau et de la glaise, empêchant tout contact avec l'air, les poutres se sont bien conservées. Une fois sorties de leur lit, elles se sont détruites rapidement. Nous avons dû chercher d'autres moyens de détermination. En récoltant soigneusement tous les débris qui se trouvaient sous la grande poutre B, avant son enlèvement, et aussi dans la couche des fascines sur la glaise, nous avons eu la chance de trouver quelques objets utiles pour déterminer l'époque de cet ouvrage.

Ce sont principalement des fragments de tuiles à rebord romaines, puis un petit morceau de vase en terre sigillée (rebord de vase), glaçure rappelant la fabrication arétine, deux ou trois débris de vases en terre blanche légèrement rosée, deux fragments de terre grise mate, dont l'une est recouverte d'un engobe brunâtre très semblable à ceux des vases peints de la Tène III, un bout de paroi épaisse de vase de fondeur, en terre grise grossière, enfin plusieurs débris métalliques. Dans cette dernière catégorie, à côté de scories ferrugineuses, il y avait une fibule en bronze incomplète et indéterminable et trois fragments en bronze d'un torque. *(fig. 2, 4)*.

Sur l'un de ces fragments il y avait des traces d'émail et un décor en S bien connu à la Tène; sur l'autre un renflement ou bouton décoratif. Nous pouvons conclure de ces rares débris (à part les tuiles qui étaient en nombre) que la date de cette construction en bois peut se placer à l'époque de transition, fin de la Tène, début de la civilisation romaine. Mais nous avons encore d'autres indices qui nous permettent de mieux conclure et d'être plus affirmatif. La construction elle-même, avec son dispositif

de poutres noyées dans un bâti de pierres non cimentées, est tout à fait identique à celle des murs de fortification gauloise. Ce n'est point la facture classique, et encore moins celle du moyen âge où les fondations sont appuyées en terrain humide sur des cadres régulièrement disposés. Ici les poutres, à part deux plateaux latéraux posés sur le sol, sont complètement entourées et calées par des blocs. Pour un ouvrage semblable je doute que des ouvriers pénétrés de la technique romaine eussent utilisé de la molasse pour un quai et surtout qu'ils eussent renoncé à les lier par du mortier. J'ai la preuve qu'au Ier siècle on s'est servi de la molasse du lac, mais jamais pour des ouvrages devant offrir une grande solidité. Les ouvriers d'alors auraient eu recours à la maçonnerie ou blocage sur cadre et à la pierre de roche. Bien que je n'aie aucun point de comparaison et que je n'aie pu retrouver un exemple semblable d'ancrage, il est de fait que pour des ponts de campagne on utilise, pour fixer la dernière pile à la rive, des « corps morts » qui ne sont pas sans analogie avec le système employé ici. Enfin, le manque de régularité dans l'exécution, les distances entre les pilotis et les poutres étant très variables, n'est pas compatible avec les usages des constructeurs romains spécialisés dans les travaux publics. Il est bien évident qu'on a dû faire maintes réparations, changer les pilotis anciens, ou en enfoncer de nouveaux, mais malgré cela l'irrégularité subsiste. Or, les Gaulois, bien que bons constructeurs militaires, nous ont toujours laissé des ouvrages négligeant complètement soit l'angle droit, soit les alignements rigoureusement rectilignes. On en a la preuve dans leurs *oppida* et leurs maisons d'habitation. Ce n'est qu'au contact de la civilisation latine qu'ils ont changé leurs méthodes.

Nous avons donc retrouvé ici une construction de type gaulois, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne date pas déjà de l'époque romaine. Toutes les dernières découvertes nous prouvent qu'à l'arrivée de César, en 58 avant Jésus-Christ, bien que les Allobroges aient déjà été soumis aux Romains en 120 avant Jésus-Christ, la civilisation gauloise s'était entièrement maintenue; on ne sent une transformation qu'au début du Ier siècle après Jésus-Christ.

* * *

Comment pouvons-nous maintenant expliquer la succession des différents ponts sur le Rhône ? Nous avons montré ailleurs comment au pont romain a succédé sur le même emplacement le pont du moyen âge [1]. Ce n'est qu'au XVIe siècle qu'on a

[1] Voir pour le pont romain et du moyen âge nos études dans *Notes d'Archéologie genevoise*, 1932, p. 102 sq.; « Le château de l'Ile et son quartier » dans *Nos Anciens et leurs Œuvres*, 1916, p. 3 sq.; *Genava*, XI, p. 29 sq. XV, p. 98 sq.

substitué aux piles en roche des supports en bois. Ce pont était mixte, avec piles en pierre et tablier en bois; il date approximativement de la fin du IIe siècle; il a remplacé un pont plus ancien, celui qui est déjà cité par César. Ces dernières fouilles nous prouvent que ce pont de la fin de l'époque gauloise et du début de l'époque romaine suivait un autre tracé, qu'il était en aval de celui qui lui a succédé. Nous avons donc retrouvé l'emplacement du pont de César qui a subsisté jusqu'au IIe siècle après Jésus-Christ. Beaucoup croient que César a fait construire le pont du Rhône à Genève. Cette opinion est fausse. César lui-même nous dit dans ses commentaires que, pour empêcher le passage des Helvètes, il fit couper le pont déjà existant, *pontem qui erat ad Genavam jubet rescindi*, c'est-à-dire qu'il fit certainement enlever le tablier du pont sur plusieurs travées pour interrompre toute traversée.

Après la soumission des Helvètes et les troubles passés, on se contenta de rétablir ce tablier par dessus les pilotages verticaux qui n'ont jamais été détruits. Ce pont, contemporain de César, fut jugé insuffisant deux siècles plus tard et construit à nouveau, mais sur un autre emplacement, plus en amont. Sans doute, comme pour tous les ouvrages en bois, il subit maintes réparations et transformations et certaines pièces retrouvées peuvent appartenir à des réfections successives s'échelonnant sur deux ou trois cents ans. Mais ce qui nous importe, c'est de connaître le tracé et l'emplacement de cet ouvrage historique.

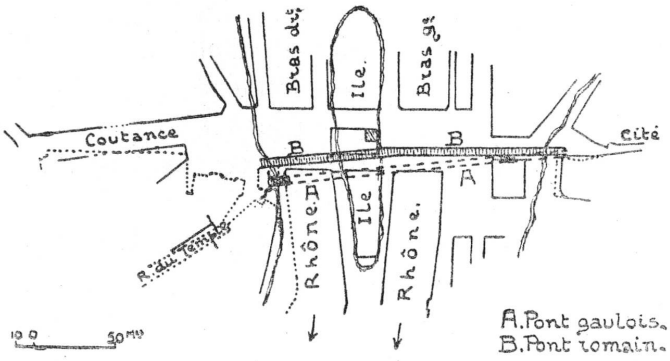

Fig. 3. Tracés ponts des gaulois et romains.

A-t-il existé encore d'autres ponts sur le Rhône, en plus des deux que nous avons déterminés ? C'est très probable, car il faut supposer que déjà à l'époque du bronze, au moment de la grande cité lacustre, qui s'étendait jusqu'à l'Ile, il y avait un moyen de traverser le Rhône. Peut-être que les quelques pilotis très profonds que nous avions identifiés avec le pont gaulois et qui sont dans l'axe de Coutance appartiennent à un pont encore antérieur?

Nous donnons dans la *figure* 3 les tracés des deux ponts connus, soit le pont A, gaulois, des deux premiers siècles, et le pont B, construit vers la fin du IIe siècle, sur lequel s'est maintenu le passage pendant tout le moyen âge jusqu'au XVIIIe siècle (au moins pour le bras droit, le pont du bras gauche ayant brûlé en 1670).

Nous connaissons le tracé du pont B qui est coudé à la hauteur des atterrissements de l'Ile, mais celui du pont gaulois ne peut être établi d'une manière absolue. Si on prolonge son axe en ligne droite, on aboutit exactement au bas de la rue de la Cité, seul point fixe qui n'a pas dû varier. Mais nous ne pouvons affirmer que son tracé ait été absolument rectiligne. Il ne fait pas de doute que l'Ile ou les Iles aient déjà existé, car vu la largeur du fleuve et son peu de profondeur il devait y avoir des atterrissements de gravier visibles assez importants. Cependant, nous avons quelques indications qui nous permettent de penser que le pont A devait être presque en ligne droite. Lors des fouilles pour le Crédit suisse à Bel-Air, nous avons relevé un groupe de pilotis que nous ne pouvions expliquer et nous nous étions demandé s'il appartenait aux restes d'un pont antique [1]. Or cet alignement correspond au tracé rectiligne du pont gaulois. En l'Ile, sous la maison Butin, on a recueilli, en 1893, 21 objets en bronze et d'autres en fer qui montrent bien que l'Ile était occupée, peut-être par des fondeurs [2]. On devait donc accéder du pont en l'Ile. Il est même possible que ce pont ait été construit en deux tronçons avec terre-plein en l'Ile. On sait que le Rhône était très large; il s'étendait jusqu'à l'alignement des Rues-Basses, au pied de la Cité. Par temps de basses eaux, certaines parties étaient guéables; encore au XVIIe siècle on se plaint qu'on peut, de la rive gauche, aboutir sans peine aux défenses de la Petite Ile, ce qui est un danger pour la sécurité de la ville. Les travaux de régularisation du Rhône de 1883-1887 ont complètement modifié l'aspect du fleuve. Auparavant le bras le plus profond, qui avait le plus fort débit, était le bras droit; le bras gauche mesurait en moyenne 2 m. 50 de moins comme profondeur de lit [3]. On a fait du bras gauche un canal à fort débit et du bras droit seulement un canal de décharge. Si le bras gauche a été sensiblement approfondi, le profil du bras droit n'a pas été fortement modifié, on s'est contenté d'égaliser les rives et les fonds. Mais, depuis lors, par le fait du courant très violent à certaines époques de l'année, le bras droit s'est beaucoup creusé; par rapport à une coupe datant de 1848, j'estime cet approfondissement à plus d'un mètre. Il est regrettable qu'au moment des travaux de régularisation personne n'ait relevé les pilotages dans le lit du fleuve; on a certainement dû voir les anciens alignements des différents ponts. L'emplacement du pont gaulois se justifie parce qu'il y a en ce point un promontoire de glaise et que c'est la traversée la plus courte entre la Cité et Saint-Gervais.

[1] *Genava*, VIII, p. 63, fig. 5, E.
[2] *Bulletin Soc. hist. et arch. Genève*, I, p. 371 sq.
[3] Voir Th. Turrettini, *Utilisation des forces motrices du Rhône et régularisation du lac Léman*, 1890.

Il est assez curieux de constater que sur la rive droite le pont est axé davantage sur la rue du Temple que sur Coutance. La voie qui empruntait le tracé de la rue du Temple est celle qui se dirige sur le Pas-de-l'Ecluse et celle de Coutance en direction de l'Helvétie [1]. Cependant les anciens alignements de la place de Saint-Gervais montrent qu'on pouvait aussi facilement atteindre la voie helvète, mais par un tracé oblique.

* * *

Nous avons mentionné les quelques rares débris trouvés dans ces fouilles; indiquons encore la présence de longs clous et de fiches en fer destinées à fixer les poutraisons (*fig. 2, 2, 3*). Il y avait aussi de grandes barres recourbées ou paumelles longues de plus de 0 m. 55 mais incomplètes, et tout près de la poutre B, un tranchet recourbé en fer (*fig. 2, 1*). Cette dernière pièce n'est pas d'un modèle fréquent, elle devait être pourvue d'un manche en bois et destinée surtout à creuser le bois. Je suis persuadé que c'est un outil gallo-romain, bien que je n'aie pas retrouvé un exemple absolument semblable. Un tranchet au Mont Beuvray lui ressemble, mais il est moins incurvé et sans manche en bois [2].

En résumé, nous pouvons dire que ces dernières fouilles ont permis de retrouver l'emplacement du pont gaulois, cité par César, que ce pont a duré sur le même tracé jusqu'à la fin du IIe siècle après Jésus-Christ. A ce pont, entièrement en bois, a succédé, plus en amont du fleuve, un autre pont datant de la fin du IIe siècle, construit avec des piles en maçonnerie et un tablier en bois. Ce dernier ouvrage a subsisté pendant tout le moyen âge; il est devenu le «pont-bâti»; au XVIe siècle on a remplacé ses piles en pierre par des pilotis; il a subsisté partiellement jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Le pont de l'Ile actuel, fortement élargi, s'est substitué au tracé du deuxième pont.

[1] Voir pour ces routes *Genava*, XV, p. 64 sq.
[2] Bulliot, « Fouilles du Mont Beuvray », *Album*, pl. XLVII, nº 10.