

Zeitschrift: Bulletin de la SHAG : revue annuelle de la Société d'histoire et d'archéologie de Genève

Herausgeber: Société d'histoire et d'archéologie de Genève

Band: 14 (1968-1971)

Heft: 4

Artikel: Le pont de bateaux sur le Rhône en 1798 : un facteur méconnu de l'Annexion?

Autor: Zurbuchen, Walter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1002643>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.04.2025

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

LE PONT DE BATEAUX SUR LE RHÔNE EN 1798 : UN FACTEUR MÉCONNU DE L'ANNEXION ?

par Walter Zurbuchen

I. LES PRÉCÉDENTS

Le trait le plus important, le plus évident aussi, de ce que l'on a appelé la « géographie militaire » de Genève (de la région genevoise, s'entend) est la présence d'un lac de grande étendue, suivi d'un cours d'eau rapide et aux abords souvent difficiles, qui, après avoir partagé le pays en deux compartiments bien distincts, butte contre une montagne escarpée dans laquelle il pénètre par une gorge étroite. Il n'y eut au Moyen Age que de rares ponts, et depuis 1589, celui de Genève demeura le seul entre le Bas-Valais et le Jura. Plus aisément franchissable, le fleuve ne serait pas devenu la frontière qu'il fut longtemps ou souvent. Et si la ville n'avait pas disposé du seul pont qui subsistât en amont de la Cluse, elle n'aurait probablement pas conquis ou conservé son indépendance, ni gardé un territoire rural sur l'une et l'autre rive. Seul un adversaire disposant à son gré de communications à travers le fleuve pouvait désormais la bloquer, l'assiéger, et, empêchant l'arrivée de secours, finalement s'en emparer.

C'est bien pourquoi, dès ses guerres d'indépendance, Genève s'est opposée énergiquement, chaque fois qu'elle l'a pu, à l'aménagement de ponts sur le Rhône en aval de ses murs ; ainsi en 1556, alors que les Bernois occupaient le Pays de Gex d'une part, et le baillage de Ternier d'autre part, ce qui devait les inciter tout naturellement à se procurer un moyen aisé de passer de l'un à l'autre. Le Conseil, informé de leur intention, chercha à

les en dissuader, et députa même à Berne afin de représenter à ces puissants et envahissants alliés (avec lesquels les relations étaient, à cette époque, extrêmement tendues) d'abord que l'évêque avait toujours eu la souveraineté entière du Rhône, depuis la ville jusqu'à la limite occidentale du Mandement de Peney, ensuite que « ... la construction de ce pont ne leur pouvant être que d'une très petite utilité, et causer au contraire un préjudice infini à la ville de Genève en cas de guerre — en procurant aux troupes ennemies un moyen très facile d'environner cette ville de tous côtés — il n'y aurait pas de l'équité à persister dans ce dessein, quand même les Genevois n'auraient aucun titre qui leur donnât le droit de s'y opposer... »¹.

On ignore si ces arguments portèrent ; le fait est que le pont ne fut pas construit. Le point qui avait été choisi correspond à peu près à l'emplacement de la passerelle de Chèvres.

Lorsque, treize ans plus tard, les territoires en question eurent fait retour à la Savoie, un bac fut établi à ce même endroit, et eut assez de succès pour faire une concurrence sensible à celui de Peney. Ce bac fut supprimé lorsque, au cours de la guerre de 1589-1590, les Genevois eurent conquis le Pays de Gex, perdu dès lors définitivement pour la Savoie².

On profita de la même occasion pour supprimer le pont de Chancy³, de telle façon que, même entre les portions du territoire genevois qui se faisaient face de part et d'autre du Rhône, il n'exista plus dès lors que des bacs, véhicules de faible débit, inutilisables par l'artillerie et la cavalerie, et au surplus faciles à détruire.

¹ Jean-Antoine GAUTIER, *Histoire de Genève des origines à l'an 1691*, Genève, 1901, t. IV, p. 26-29 ; Archives d'Etat de Genève (= A.E.G.), R.C. 52, f. 78, 80, 86, 90, 91, 93 ; Copie de lettres 4, f. 259-260 ; P.H. 1602.

² Henri GOLAY, *Recherches historiques sur Vernier et le Pays de Gex*, Genève, 1931, p. 50.

³ Lucien CRAMER, *La Seigneurie de Genève et la Maison de Savoie de 1559 à 1593*, t. IV : Alain DUFOUR, *La guerre de 1589-1593*, Genève, 1958, p. 113.

A en croire pourtant L. BLIN (« Recherches sur les chemins de l'Ecluse à Genève et le passage du Rhône à Chancy aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Mémoires de la Société pour l'Histoire du Droit et des Institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, 12^e fascicule, 1948-1949), un passage, précaire à la vérité, aurait subsisté encore jusque vers 1650.

Le fait que le Pays de Gex appartînt dès 1601 au roi de France, et la rive gauche au duc de Savoie, contribua naturellement à perpétuer cet état de choses. Il eût fallu, pour rendre possible la construction d'un pont, le consentement simultané des deux souverains, et aucun d'eux n'y avait d'intérêt particulier, sinon en vue de mettre la main sur la ville, à quoi l'autre se serait certainement opposé.

Les conditions momentanées d'un tel accord se trouvèrent cependant réunies en 1782. A l'occasion de la « prise d'armes » du 8 avril, la ville était tombée au pouvoir des « Représentants », tandis que les principaux chefs des « Négatifs » étaient soit incarcérés pour servir d'otages, soit sortis du territoire. Ces derniers invoquèrent de leurs alliés le secours promis par les traités et par les Médiations antérieures, et c'est pourquoi, finalement, des contingents de troupes étrangères purent assiéger la ville en juin, menaçant de s'en emparer de force si le gouvernement antérieur et légal n'était pas rétabli. Le maréchal de Jaucourt commandait les troupes françaises, cantonnées dans le Pays de Gex ; les Bernois, sous les ordres du général Lentulus, occupant la région des Pâquis et y laissant leur artillerie, firent passer le lac à une partie de leurs effectifs qu'ils installèrent dans le secteur des Eaux-Vives à Cologny ; le général de La Marmora, enfin, commandant les contingents piémontais, et qui, détail peu connu, comptait parmi ses subordonnés un jeune officier nommé Xavier de Maistre¹, avait disposé son monde de part et d'autre de l'Arve, de Choulex à Onex. Pour la première fois depuis fort longtemps, la ville était donc entièrement entourée et bloquée.

Comme il importait à ces chefs militaires d'agir en parfait accord, leur premier soin fut de créer à cet effet un moyen de communication aisé entre rive droite et rive gauche. La construction d'un bac fut aussitôt entreprise, mais retardée par la difficulté de se procurer le câble nécessaire, qu'il fallut faire venir de Lyon. Et comme une entrevue avait été fixée pour le 15 juin à Aire entre Jaucourt et La Marmora, celui-ci dut

¹ Xavier DE MAISTRE, *Lettres inédites à son ami Tœpffer*, Genève, 1945, p. 99.

traverser le Rhône en bateau libre, et faillit faire naufrage à cette occasion : il put cependant être tiré en sécurité par des paysans de l'endroit assistés du pasteur Simonde¹. Le bac fut terminé le 25 juin et utilisé régulièrement depuis lors pour les rendez-vous, ceux-ci étant encore facilités par le fait qu'un corps de garde avait été construit à la tête de la traîlle du côté d'Aïre. Il se peut qu'on ait envisagé même la construction d'un pont, pour le cas, en particulier, où il aurait fallu faire passer des troupes et de l'artillerie. Mais comme la ville se rendit le 2 juillet, permettant aux Médiateurs de faire entrer leurs régiments et se saisir du seul des deux ponts que les bourgeois avaient laissé intact, toute autre communication était devenue inutile, de sorte qu'on s'en tint là. Les comptes rendus présentés par La Marmora à son souverain² permettent d'affirmer qu'aucun pont n'a été construit à cette époque et en ce lieu, en dépit de certains indices qui pourraient faire supposer le contraire : il existe en effet dans diverses collections, et en particulier dans celles de la Bibliothèque publique et universitaire³, des exemplaires de la carte Mallet, portant, ajoutés à l'encre, tous les dispositifs adoptés par les troupes assiégeantes, et en particulier le dessin d'un pont aménagé entre Saint-Georges et Aïre. C'est là cependant une erreur, ou tout au plus l'indice d'une intention qui n'aurait pas eu temps de recevoir une exécution ; le seul pont construit effectivement à cette époque fut celui de Sierne, sur l'Arve⁴, que montrent également les mêmes cartes.

L'alerte suivante survint dix ans plus tard. Cette fois, c'est la France qui était en révolution, et le gouvernement genevois accusé d'être réactionnaire.

¹ Edouard CHAPUISAT, *La prise d'armes de 1782*, Genève, 1932, p. 92-93. La source de ce renseignement n'a cependant pas été indiquée.

² Archivio di Stato, Turin. Lettere Ministri, Ginevra, Mazzo 10, fascicolo n° 3.

³ B.P.U., collection des estampes ; en particulier : Album genevois, d'Edouard Rigaud de Constant, n° 26, 38 Gq, dont un fragment, représentant précisément ce prétendu pont, a été publié par M. Marc-Auguste BORGEAUD, pour illustrer son article « L'œuvre cartographique d'Henry Mallet », dans *Geneva*, n.s. VII, 1959, p. 410.

⁴ Isaac CORNUAUD, *Mémoires sur Genève et la Révolution, de 1770 à 1795*, publ. par Emilie CHERBULIEZ, Genève, 1912, p. 373.

Venant du Dauphiné, l'armée des Alpes, sous le commandement du général de Montesquiou, envahit la Savoie à la fin de septembre 1792, avec l'intention avérée de se trouver sous les murs de Genève quelques jours plus tard. On voit, par la correspondance de Montesquiou¹, qu'il recevait des instructions et presque des ordres, non pas seulement du ministre des Affaires étrangères et de celui de la Guerre, mais encore du ministre des Finances : cela s'explique, car c'était alors Clavière, un des Genevois qui furent bannis après l'échec de la révolution de 1782, et qui en avait gardé une rancune féroce au gouvernement de la petite république. Comme les Genevois avaient appelé à leur secours une garnison bernoise et zuricoise, mesure de précaution purement défensive pourtant, Clavière voulut y voir un défi, qui devait justifier l'attaque de la place. Montesquiou savait pourtant que, pour qu'une telle attaque pût réussir à coup sûr, deux conditions préalables devaient être réalisées : il devait faire passer assez de troupes dans le Pays de Gex pour empêcher d'autres contingents suisses de se porter à l'aide de la ville, et il devait aussi pouvoir placer de l'artillerie de siège (qu'il n'avait pas encore) sur la rive droite, parce que les fortifications du front de Saint-Gervais devaient offrir moins de résistance que celles de la rive gauche, comme l'avaient remarqué les experts depuis longtemps déjà. Il lui fallait donc construire un pont sur le Rhône.

Le 28 septembre, alors qu'il n'avait pas encore dépassé Chambéry, le général écrivait déjà au ministre de la guerre² :

... Je porte en même temps dans le Pays de Gex les troupes du département de l'Ain, où elles sont désormais inutiles ; je ferai un pont sur le Rhône, et de la sorte, j'aurai une liaison intime dans toutes ces parties...

La veille, il avait écrit de même à Châteauneuf, résident de France à Genève³ :

¹ *Correspondance du général Montesquiou avec les Ministres et les Généraux de la République, pendant la campagne de Savoie et la négociation avec Genève, en 1792*, Paris, 1796, *passim*.

² *Ibid.*, p. 80.

³ *Ibid.*, p. 122-123.

... Pour établir ma communication avec le pays de Gex, pour y porter et en retirer des troupes à volonté, un pont sur le Rhône me serait très nécessaire. Ne pourriez-vous pas me rendre le service de me procurer des bateaux ¹ pour en construire un vers Crit et Chanoy ²? Il me semble que c'est hors du territoire de la république. Je crois douze ou quinze bateaux suffisants pour cela ; on les payera bien. Dès que j'aurai votre réponse, j'enverrai un officier d'artillerie reconnaître le local...

Mais le général dut apprendre que Chancy était genevois, et que seuls demeuraient disponibles le cours du Rhône en aval, ou alors la portion comprise entre les Franchises de Genève et le Mandement de Peney, c'est-à-dire les presqu'îles d'Aire et de Loëx.

Dans l'intervalle, de perpétuelles violations du territoire genevois (un bataillon de gardes nationaux de la Gironde, en particulier, avait, pour passer du Pays de Gex en Savoie, utilisé le bac et traversé le village de Chancy le 25 ou 26 septembre) avaient obligé le Conseil à détruire le bac le 3 octobre en coupant la corde et en coulant la nacelle ³.

On voit, par une nouvelle lettre de Montesquiou, datée du 11 octobre ⁴, qu'à cette date, il en était encore à chercher des bateaux, et venait de décider d'en faire construire sur place, faute de mieux, ce qui allait retarder de plusieurs semaines l'achèvement du pont prévu. L'emplacement alors choisi était le moulin de l'Evau, situé exactement en face de la presqu'île d'Aire, et l'on commença par y établir une traille, que surveillait la troupe campée dans la région d'Onex ⁵, et dont allaient avoir besoin les pontonniers chargés de la construction.

¹ L'armée des Alpes devait sans doute posséder un équipage de pont. Mais le pont de bateaux qu'elle avait jeté sur l'Isère avait été rompu dans la nuit du 22 au 23 septembre (*Correspondance*, p. 114 et 117), et il fallut le reconstituer, ce qui acheva probablement d'absorber les moyens organiques dont pouvait disposer le général.

² Le général, ne pouvant jusque-là étudier le terrain que d'après la carte, et peu familiarisé avec l'émiettement du territoire genevois, ne s'était pas encore aperçu que Chancy n'était pas en mains françaises. Car, bien entendu, les localités qu'il cite ne peuvent être que Crêt et Chanoy, qui se font vis-à-vis, et non Crit et Chanoy, qui n'existent nulle part dans cette région. Il s'agit d'une erreur de lecture, soit de Montesquiou, soit de son imprimeur.

³ A.E.G., R.C. 300, p. 1148, 1182, 1184, 1223.

⁴ *Correspondance*, p. 159.

⁵ Léonce KREBS et Henri MORIS, *Campagnes dans les Alpes pendant la Révolution... 1792-1793*, Paris, 1891, t. I, p. 114.

Ce bac fonctionnait déjà dans la première quinzaine d'octobre¹. Mais, soit que l'on ait trouvé cet emplacement trop exposé, par sa proximité de Genève comme de la jonction du Rhône et de l'Arve (cette dernière rivière, en particulier, était sujette à des crues considérables, et charriait alors toutes sortes d'épaves dangereuses ; or, l'automne de 1792 avait été exceptionnellement pluvieux), soit que Montesquiou ait voulu tenir compte de l'intervention du Petit Conseil de Genève, qui avait eu vent du projet², le général français décida, vers le 21 octobre au plus tard³, que ce pont de bateaux ne serait pas construit entre Onex et Aire, mais dans la région qu'il avait primitivement envisagée, et plus précisément entre Collonges et Cologny (commune de Vulbens), le premier endroit convenable en aval de Vernier où les deux rives fussent de nouveau françaises.

Ici se place un épisode pittoresque : comme tout le matériel destiné au pont de bateaux avait été peu à peu concentré à Carouge, les ingénieurs français trouvèrent très fâcheux d'avoir à le transporter par voie de terre jusqu'en aval de Chancy, par des chemins affreux que le mauvais temps avait d'ailleurs rendus presque impraticables ; aussi demandèrent-ils tout simplement la permission de former des radeaux sur l'Arve et de faire descendre le tout au fil de cette rivière, puis du Rhône, donc à travers le territoire genevois, jusque sous Collonges.

Leur demande est du 28 octobre⁴. Or, il se trouvait que le 21 avait été conclu entre le général et Genève le traité de Carouge, ratifié par le Conseil Général le 26. En attendant la ratification française (qui ne devait d'ailleurs pas venir, puisque Montesquiou, désavoué, fut obligé de conclure un nouveau traité à Landecy, le 2 novembre), le gouvernement genevois pensa qu'il pouvait accéder à la demande qui lui était faite, et c'est ainsi que ce pont destiné à menacer l'indépendance de la République, fut transporté à travers son territoire !

¹ A.E.G., Ms. hist. 215 : « Journal d'Ami Dunant », t. II, p. 150, à la date du 15 octobre 1792 : « ... onze soldats qui avaient pillé la maison du comte de Vyri... ont été enchaînés... et ensuite conduits par Hire à Gex et plus loin... ».

² A.E.G., R.C. 300, p. 1353.

³ A.E.G., Ms. hist. 215, t. II, p. 160, à la date du 22 octobre.

⁴ A.E.G., R.C. 300, p. 1383.

Le 6 novembre, Montesquiou écrivait à Paris que le pont serait terminé la semaine suivante ¹. Il n'en devait pas voir l'achèvement, puisqu'il fut obligé, comme on sait, de se réfugier à Genève le 13 novembre, puis en Suisse, pour échapper à un ordre d'arrestation. Il n'est pas douteux, cependant, que le pont n'ait été construit. Il existe aux Archives de la Guerre, cité par Krebs et Moris, un ordre daté du 5 décembre pour sa réception ².

Qu'on nous permette ici une remarque incidente : il paraît établi ³ aujourd'hui qu'au cours de cette campagne, le général français avait pu bénéficier de l'expérience et des conseils du chevalier d'Arçon ⁴, officier du génie qui s'était déjà rendu célèbre par la construction de batteries flottantes lors du siège de Gibraltar dix ans plus tôt. Il pourrait être intéressant d'étudier un jour quelle a été sa contribution aux plans dirigés contre Genève.

Quant au bac du moulin de l'Evaux, qui fonctionnait dès le 15 octobre en tout cas, comme on l'a vu plus haut, il fut maintenu encore quelque temps. Le 20 décembre, le conseil général de Bernex, soulignant l'intérêt que cet établissement présentait pour la communication avec le Pays de Gex, demandait ⁵ qu'on laissât « subsister ce bateau avec sa traîlle », mais non aux frais de la seule commune.

Pour autant, le projet du pont de bateaux à Aire ne fut pas entièrement abandonné. L'on envisagea même un instant, en fructidor de l'an II, de faire remonter jusque-là le pont de Colonges (d'où l'on peut conclure que ce pont existait donc encore en 1794). Puis l'on revint à l'idée d'un pont entièrement nouveau.

¹ *Correspondance*, p. 319.

² L. KREBS et H. MORIS, *op. cit.*, p. 114 n.

³ Madame de STAËL, *Correspondance générale*, texte établi et présenté par Béatrice W. JASINSKI, t. II, 1^{re} partie : *Lettres inédites à Louis de Narbonne*, Genève, 1960, p. 67 et n. ; A. CHUQUET, *Un prince jacobin : Charles de Hesse, ou le général Marat*, s.d., p. 185 et 187-189.

⁴ Jean-Claude-Eléonor Le Michaud, chevalier d'Arçon (1733-1800) semble avoir été chargé de missions confidentielles, en sa qualité d'ingénieur, dans le Pays de Gex en 1767 déjà. Voir à ce sujet la thèse de M. Jean-François COCHAUD, *La Ferme générale des droits du Roi et le Pays de Gex*, 1970, p. 457-459 (multigr.).

⁵ A.E.G., Archives du Département du Léman (ci-après : A.D.L.). Liasses diverses, n° 218. Bernex, Registre des délibérations municipales du 2 décembre 1792 au 25 septembre 1793.

Les archives de certaines communes conservent le souvenir des charrois qu'elles eurent à faire à cette occasion ¹. Selon une lettre de Desportes, du 16 avril 1797, citée par Marc Peter ², cette construction aurait même été entreprise en novembre 1794, pour être à nouveau abandonnée en octobre 1796.

Un arrêté de l'administration centrale du département du Mont-Blanc, daté du 21 vendémiaire an V (12 octobre 1796) ³, donne le tableau des ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, et indique de quel secteur chacun était responsable. On y voit qu'un certain Carrevagniat (qui sera plus tard un des collaborateurs de Céard, en particulier lors de la création de la route du Simplon) est chargé du 3^e arrondissement, et l'énumération des localités se termine par la mention : « Le-Pont-d'Onex-sur-le-Rhône ».

II. L'ARRÊTÉ DU 17 FRIMAIRE AN VI ET LES PREMIÈRES MESURES D'EXÉCUTION

Si ce projet était demeuré en suspens, Desportes n'en avait pas perdu le souvenir, et c'est pour en suggérer derechef l'exécution qu'il écrivait le 16 avril 1797 à Paris la lettre mentionnée plus haut ⁴. Il adressait en même temps à Delacroix, ministre des Relations extérieures, le plan du pont, pour être présenté au Directoire.

Aussi, lorsqu'il fut décidé de prélever des troupes sur l'armée d'Italie pour les acheminer vers le Pays de Gex en vue de l'invasion ultérieure de la Suisse, le premier soin du Directoire fut-il d'adopter son fameux arrêté du 17 frimaire an VI

¹ Par exemple le registre de la municipalité de Compesières, à la date du 30 pluviôse an III (18 février 1795) : « Vu l'arrêté de l'administration du 27 pluviôse qui met en réquisition 14 chariots et 28 paires de bœufs pour conduire à Lancy depuis Pomier 14 pièces de bois pour la construction du pont... » (A.É.G., A.D.L., Liasses diverses, n° 230, Compesière).

² Marc PETER, *Genève et la Révolution*, t. II, Genève, 1950, p. 230.

³ Un exemplaire se trouve dans la bibliothèque des Archives d'Etat, sous cote 888/14.

⁴ Marc PETER, *op. cit.*, p. 229-231.

organisant le blocus de la ville sous couleur d'empêcher la contrebande, et dont l'article 4 était ainsi conçu : « Le ministre de l'Intérieur prendra les mesures nécessaires pour faire construire sans retard sur le Rhône près d'Aire le pont qui a été projeté et dont une partie des matériaux sont déjà déposés à Carouge »¹.

A ce sujet, il convient de remarquer deux choses : d'abord que le coup d'Etat du 18 fructidor avait, peu de temps auparavant, débarrassé le Directoire des seuls membres sur la bonne foi desquels Genève eût encore pu compter : Carnot et Barthélemy. En second lieu, que Bonaparte, revenant d'Italie par la Suisse et Rastadt, était arrivé à Paris le 16 frimaire². Le lendemain 17, il avait eu un long entretien avec Talleyrand, ministre des Relations extérieures, puis avec le Directoire. C'est de ce jour même qu'est daté l'arrêté qui concernait Genève. Les ordres pour la mise en route des troupes nécessaires partiront les jours suivants.

Le Rhône formant la limite entre les deux départements également intéressés, les ingénieurs respectifs, en recevant connaissance de l'arrêté, comprirent aussitôt qu'à défaut d'une direction unique, il leur importait d'agir de concert, et cherchèrent sans délai à établir entre eux l'entente indispensable. Celui du Mont-Blanc, Mongenet, écrivait déjà le 10 nivose (30 décembre 1797), de Chambéry, à son collègue de l'Ain, qui résidait habituellement à Versoix³ :

La construction, mon cher camarade, du pont projeté sur le Rhône près d'Aire au dessous de Genève devant être faite sur les limites des départements de l'Ain et du Mont-Blanc, je pense que vous ne pourriez vous refuser à vous transporter à Carouge pour vous concerter avec moy sur cet emplacement ; je le désire par mon empressement bien marqué de vous embrasser. Je serai à Carouge

¹ Cet arrêté n'a pas été publié dans le « Bulletin des Lois de la République », n'étant pas de portée générale ; mais son texte, bien connu, a été cité à maintes reprises. On le trouvera en particulier dans Marc PETER, *op. cit.*, p. 262-263.

² Louis GARROS, *Quel roman que ma vie ! Itinéraire de Napoléon Bonaparte, 1769-1821*, Paris, 1947, p. 121.

³ A.E.G., A.D.L., chap. 2, n° 535, 3^e portefeuille, liasse intitulée « Pont d'Ayre » (ci-après abrégé : « Pont d'Ayre »), f. 4.

le 12 de ce mois et jours suivants ; vous n'en êtes éloigné que d'une petite promenade si vous êtes à Versoix.

Union intime.

L'ingénieur en chef :
MONGENET

L'ingénieur en chef du département de l'Ain était alors Nicolas Céard ¹, qui s'était fait connaître déjà par des travaux très remarquables, mais qui n'allait pas tarder à devenir bien plus célèbre encore, puisque c'est lui qui, peu d'années après, devait créer la route du Simplon. Ses fonctions l'obligeaient à de fréquents voyages à Bourg, et c'est peut-être pour cette raison qu'il ne put être atteint à temps, de sorte que Mongenet lui récrivit quelques jours après ² :

Je vous ai attendu à Carouge, mon cher camarade, les 12, 13, 14 et partie de la journée du 15 pour de concert avec vous fixer l'emplacement d'un pont sur le Rhône près d'Aire au dessous de Genève ; j'ai reconnu que les travaux de la route ouverte par les ingénieurs militaires étoient diamétralement opposés à ce que nous avions prescrit avec le camarade Lingée le 15 fructidor an second, ainsi il faudra procéder à un nouveau tracé sur votre territoire lorsque le ministre de l'Intérieur aura prononcé sur le mode de construction de pont à adopter soit en charpente ou en pierres et non batteaux dont l'établissement toujours précaire ne peut convenir au tracé d'une grande route. Je suis donc obligé d'ajourner mes embrassements, ce qui me fâche beaucoup. Union intime...

Et le même jour, 15 nivose (4 janvier 1798), Mongenet rédigeait encore le rapport suivant ³ :

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Mont-Blanc, soussigné, s'étant transporté à Carouge pour juger si les travaux du chemin commencé aux frais de l'armée entre Carouge et Aire pouvoient servir à l'établissement d'un pont de pierre ou de charpente projeté sur le Rhône près d'Aire, a reconnu que ce chemin

¹ Nicolas Céard, 1745-1821, inspecteur des ponts et chaussées, ingénieur en chef de la Bresse, Bugey et Pays de Gex, 1788 ; maire de Versoix, 1790-1792 ; ingénieur en chef du département de l'Ain, 1792.

² « Pont d'Ayre », f. 6.

³ *Ibid.*, f. 7-8.

étoit dirigé sur la Caroline¹, ainsi qu'il est marqué en jaune sur le plan², et que sa sortie aux abords du Rhône étoit développée entre deux ravins par plusieurs rampes inaccessibles aux voitures, dont le tracé ne peut convenir au projet d'un pont solide ; que les travaux de ce chemin entrepris pour établir un pont de batteaux ne consistoient que dans l'ouverture des fossés, dont les déblais en terre grasse mêlée légèrement de graviers avoient été répandus sur le sol de ce chemin, ce qui le rendoit impraticable en tems de pluie ; que le peu d'importance des travaux commencés étrangers au tracé d'une grande route, devoit déterminer le Gouvernement à ne se servir du chemin actuel que pour placer sur le Rhône un bac à traîlle, en ordonnant une direction conforme au premier rapport dressé le 15 fructidor an 2^e par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées des départements de l'Ain et du Mont-Blanc qui proposent l'origine de la rampe du côté d'Aïre dans le verger du citoyen Simon limite commune aux Républiques françoise et genevoise, marqué A sur le plan ; c'est en partant de ce point ainsi arrêté qu'on pourra tracer cette route entre Aïre et Carouge, déterminer l'emplacement d'un pont sur le Rhône, enfin lever les plans, faire les nivellements, sondes et autres reconnoissances qu'exige une entreprise de cette importance ; le Ministre de l'Intérieur voudra donc bien ordonner que l'origine de cette rampe du côté du département de l'Ain sera fixée dans le verger du citoyen Simon, en prescrivant le système de construction d'un pont à projeter sur le Rhône soit en charpente ou en pierres.

L'Ingénieur en chef rapporte que s'étant adressé à l'administration municipale du canton de Carouge pour avoir des renseignements sur les matériaux déposés dans cette commune relatifs à la construction d'un pont sur le Rhône, elle lui a répondu n'en avoir aucun inventaire, cet objet étant du ressort de l'officier de génie attaché à cette place ; cet officier invité à donner des explications sur ces divers matériaux, convient qu'ils ont rapport au projet d'un pont de batteaux suivant un plan adopté et déposé dans son bureau, que cependant il n'a encore été construit aucun bateau, qu'il avoit l'inventaire de ces divers effets sans avoir jusqu'à ce jour reçu aucun ordre du Ministre de la Guerre de les confier à d'autres mains.

Le soussigné pense que la garde de ces matériaux doit rester à la charge de cet officier comme faisant partie des approvisionnements militaires très utiles dans ces circonstances, et que si l'on persiste à construire le pont de batteaux, les ingénieurs militaires doivent en avoir la direction pour tirer un meilleur parti des bois qu'ils ont fait

¹ Lieu-dit à la limite des communes de Lancy et de Bernex-Onex-Confignon, alors à peu près désert : il n'y existait qu'une seule maison.

² Ce plan ne se trouve pas avec l'exemplaire de ce rapport que possèdent les Archives d'Etat.

approvisionner, et compléter le déficit par les voies les plus promptes en cas d'hostilité seulement, un bac à traîlle pouvant suppléer provisoirement suivant l'ordre donné à l'officier de génie par le Général Pouget ¹ à la suite de quelques rixes élevées entre les troupes françaises et genevoises, et dont le résultat a porté le gouvernement genevois à intercepter pendant plusieurs jours toute communication entre Carouge et Genève en fermant la porte sur le pont d'Arve dont le passage n'a été libre que le 14^e de ce mois.

Ces difficultés qui peuvent se renouveler fréquemment deviendroient très préjudiciables aux intérêts de la République française, et démontrent avec évidence la nécessité de construire solidement un pont sur le Rhône.

Fait et dressé à Carouge le 15^e nivose an 6^e de la République française, une et indivisible.

L'Ingénieur en chef :
MONGENET

La conclusion de ce rapport est intéressante et mérite d'être soulignée : à cause de la précarité du passage par Genève, l'ingénieur en chef du Mont-Blanc n'envisageait pas d'autre solution rationnelle que la construction d'un pont solide et définitif sur territoire français. Cette solution s'imposait évidemment, si l'annexion de Genève n'avait été déjà résolue.

Sur ces entrefaites, le ministre de l'Intérieur, Letourneux, décida que l'entreprise serait dirigée exclusivement par l'ingénieur en chef du département de l'Ain. Par ses relations personnelles, Céard semble avoir été, beaucoup mieux que Mongenet, à portée de savoir ce qui se préparait, et de discerner à quoi devait servir le travail dont il allait être chargé. Dans une lettre au cachet du Conseil des Cinq-Cents ², un député du nom de Gauthier ³ lui écrivait le 16 nivose (5 janvier), donc après l'annonce de l'incident du 8, et de la mesure de précaution qu'avait dû prendre Genève en fermant le pont d'Arve :

¹ Jean-Pierre Pouget, 1761-1825, fils d'un laboureur de l'Hérault, alors général de brigade et employé en Savoie à la 7^e division militaire depuis le 9 septembre 1797 ; il résidait le plus souvent à Carouge. Baron de l'Empire en 1809.

² « Pont d'Ayre », f. 9.

³ Sans aucun doute A. F. Gauthier des Orcières, dit Gauthier de l'Ain, député du Tiers aux Etats Généraux en 1789, à la Convention en 1792, où il vota la mort du roi, membre du Conseil des Anciens jusqu'au 18 brumaire. Son animosité à l'égard de Genève a été maintes fois signalée.

... Il faut que vos Genevois deviennent fous, ils se mettent donc sérieusement en état de guerre ; jusques où cela les mènera-t-il ?

C'est par une faute de bureau que l'on a envoyé à l'ingénieur du Mont-Blanc les ordres pour la construction du pont sur le Rhône ; on doit s'occuper de réparer aujourd'hui cette erreur, et de vous envoyer des ordres. Quant à moi, je n'attens que le résultat de *vo*tre reconnaissance, pour demander au Directoire que le pont soit fait sous votre direction, que les fonds en soient puisés dans la caisse militaire, et qu'il y ait dispense de toute formalité.

Le mémoire remis contre le citoyen Courtier a été atténué par des notes postérieures, j'ai moi-même écrit à son avantage, je parlerai au Ministre des relations extérieures ¹ de ce qui vous concerne. Vous savez qu'il n'y a pas grande intimité entre les gouvernans respectifs, cela changera de face.

Les ordres seront bientôt donnés, pour l'établissement des pataches ² s'ils ne sont déjà partis.

Salut et attachement.

GAUTHIER

Y auroit il moyen de punir les oligarques suisses en les privant du commerce et de communications s'ils ne veulent entendre raison. Le mémoire pour le chemin des Rousses va être envoyé à la diète d'Aarau, il est vraisemblable qu'elle refusera la cession. Ne pourroit on pas critiquer l'abandon de la [montagne ?] qui vous est nécessaire. Elle étoit *française*.

La décision prise par le ministre de l'Intérieur de charger Céard de la construction du pont est du même jour, 16 nivose. Elle lui fut communiquée en ces termes ³ :

¹ C'était, depuis quelques mois, Talleyrand.

² Il s'agissait des chaloupes canonnières que le Directoire avait décidé, le 17 frimaire, de lancer sur le Léman (Arrêté du 17 frimaire, article 1). Voir à ce sujet Frédéric BARBEY, *Felix Desportes et l'annexion de Genève*, Paris-Genève, 1916, p. 173-174 et 187.

³ « Pont d'Ayre », I, f. 1. Il faut remarquer que la décision de construire le pont d'Aire a été prise le 6 décembre, soit trois semaines *avant* l'incident du pont d'Arve, et la fermeture de celui-ci durant cinq jours. Cet incident n'a fait qu'en rendre plus sensible la nécessité ; on attendait en effet une division de l'armée d'Italie destinée à la Suisse.

Les mesures destinées à étrangler Genève avaient été préparées depuis longtemps par l'ancien ministre Delacroix. « ... La gêne que peuvent éprouver [les Genevois] nous sera utile dans tous les événements possibles à l'égard de cette petite république... », écrivait-il le 25 avril 1797 à Desportes (Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 173 et n.).

Citoyen, le Directoire exécutif par son arrêté du 17 frimaire dernier, ayant ordonné qu'il seroit construit sans retard sur le Rhône près d'Aire un pont qui a été projeté, et dont une partie des matériaux sont déjà déposés à Carrouge je vous charge spécialement de diriger cette construction, dont l'urgence ne peut souffrir aucun délai.

Vous voudrez bien me rendre compte chaque décade du progrès des travaux. Je m'occupe de faire les fonds nécessaires à cette construction...

Ce que l'on peut retenir de cette courte lettre, c'est que l'urgence était la principale préoccupation du gouvernement. Ce qui va suivre démontre qu'à ce moment-là, on n'avait pas encore décidé définitivement si le pont devrait être un pont de bateaux, ou un pont solide en charpente, malgré les constantes références au projet antérieur, qui semble bien avoir été celui d'un pont provisoire sur bateaux. Mais une phrase de ce texte paraît indiquer que Céard savait quel devait être le but réel de l'ouvrage demandé. Il avait reçu sans doute le 20 ou le 21 nivose (la diligence de Paris mettait quatre jours pour parvenir à Genève, et il est peu probable que l'on ait voulu faire les frais très élevés d'un courrier exprès à franc étrier) la lettre du ministre, et c'est déjà le 23 qu'il répondit à ce dernier ¹ :

J'ai reçu votre lettre du 16 nivose à Versoix par laquelle vous me chargez de diriger spécialement la construction du pont projeté sur le Rhône sous Aire lors de la prise de la Savoie dont une partie des matériaux sont approvisionnés à Carrouge, et vous ajoutez que cette construction ne peut souffrir aucun délai.

Je me suis déjà rendu à Carrouge où j'ai reconnu une partie des matériaux approvisionnés destinés à la construction d'un pont de bateaux, *mais dont une partie pourrait être employée à celle d'un pont en bois plus solide et plus convenable.*

Je vais m'occuper sans délai, malgré la rigueur de la saison et que je sois icy sans secours, de vous donner les renseignements nécessaires pour vous mettre à même de prononcer sur l'exécution d'un pont sur bateaux ou en bois sur pilots.

Le général Pouget qui commande dans ce moment et avec lequel je me suis entretenu désire l'établissement provisoire d'une traille à l'endroit du pont projeté, d'autant plus nécessaire que Genève

¹ « Pont d'Ayre », f. 11-12.

interrompt la communication quand il lui plaît entre le département du Mont-Blanc et celui de l'Ain par la fermeture de ses portes.

La plus grande difficulté paraît se réduire à avoir de l'argent comptant attendu qu'on ne plante icy pas un clou sans cela.

Je dois encore vous observer que la célérité demandée dans l'exécution du pont dont il s'agit nécessitée par des *dispositions particulières* semblent *devoir en rejeter la dépense sur la caisse de la Guerre afin d'abrèger les formalités qui pourraient rendre la construction projetée inutile ainsi que sa dépense.*

Je ne puis vous dissimuler qu'étant éloigné de ma résidence et au milieu d'un camp, je suis forcé à des dépenses qui me font désirer d'être payé de 2350 f. qui me sont dus... et dont le paiement a été ordonné inutilement par (illis.) lettres succesives des Ministres vos prédecesseurs.

Salut et fraternité.

CÉARD

Céard savait donc que le pont avait un but militaire, et qu'en outre, il était menacé de devenir inutile à bref délai. On ne voit pas comment, même terminé avec un certain retard, même s'il ne pouvait être emprunté par les troupes dont on attendait le passage imminent, un tel pont pouvait perdre son utilité, puisque ce devait être le seul qui mettrait en communication les deux départements contigus. A moins justement qu'on n'ait prévu de disposer bientôt d'un autre pont. Mais à défaut d'en construire un second, ce ne pouvait être que celui de Genève. On pourrait donc admettre, sans trop solliciter les textes, qu'en janvier 1798, l'annexion prochaine de Genève était déjà résolue, et considérée comme certaine, au su même de Céard. Celui-ci pouvait avoir été renseigné directement par Gauthier de l'Ain, ou par Mangourit qui se trouvait précisément dans la région à cette époque, voire par Desportes, dont certains ont pu croire et écrire qu'à cette date, il ignorait encore l'intention du Directoire d'annexer Genève très prochainement¹, mais dont on sait aujourd'hui qu'il avait été informé des vues du gouvernement sur Genève par les soins de Gauthier de l'Ain².

¹ Entre autres J. P. BÉRENGER, *Histoire des derniers tems de la République de Genève, et de sa réunion à la France*, Genève, an X (1801), p. 49 ; Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 183.

² Marc PETER, *op. cit.*, p. 274, citant une lettre de Mangourit à Talleyrand.



Reproduction partielle de la carte accompagnant le traité de Turin
 (AEG, annexe à P.H. 4810) montrant la presqu'île d'Aire, ainsi que la
 région de Saint-Georges et le moulin des Evaux sur la rive opposée.

Mongenot, en revanche, ne paraît pas avoir été dans le secret, puisque, en écrivant le 26 nivose (15 janvier 1798) à Céard¹ pour mettre à sa disposition les ressources du département du Mont-Blanc, il observe qu'il n'est « question *en ce moment* que d'un pont provisionnel en batteaux ». Si Céard, le 23 nivose, avait remarqué qu'au besoin, les matériaux déjà préparés pourraient en partie servir à la construction solide de charpente, après la lettre de Mongenet, il n'est plus question que d'un pont de bateaux. C'est aux environs du 23, selon toute apparence, que l'intention du gouvernement à cet égard a été définitivement manifestée à Céard. Pour en revenir à la lettre de Mongenet, celui-ci ajoutait :

Puisqu'il ne s'agit que d'un pont de batteaux, les routes aux abords du Rhône, quoique mal tracées par l'armée, serviront provisoirement jusqu'à ce que l'on s'occupe de la construction d'un pont solide, si telle est par la suite l'intention du gouvernement.

Il étoit même plus expéditif de charger les ingénieurs militaires de ce pont de batteaux qu'ils ont déjà projeté et fait débiter le bois d'après ce projet.

Le rapport que j'ai adressé au ministre le 17 de ce mois tendant à obtenir sa décision sur le mode de construction à adopter, et à tracer une route convenable en demandant que l'origine de la rampe du côté du département de l'Ain fût déterminée dans le verger du cⁿ Simon, limite commune aux Républiques française et genevoise ; ce rapport devient aujourd'hui inutile puisque le ministre s'est enfin déclaré pour un pont de batteaux ; peut-être vous le transmettra-t-il avec un plan général levé depuis longtemps qui vous donnera une idée de l'ensemble, mais qui ne peut convenir à l'exécution d'un projet combiné en grand.

Voilà déjà deux entrevues que nous avons projetées sans succès, faites donc promptement un pont qui puisse me mettre à même d'aller à Versoix vous embrasser sans avoir la moindre obligation aux magnifiques² qui sans doute avoient fait fermer leurs portes pour démontrer l'utilité du pont d'Aïre.

J'étais déjà assez fâché de ne vous avoir pas vu et plus encore de ne recevoir aucune réponse de votre part lorsque heureusement votre lettre du 21 de ce mois³ vous a réhabilité dans mon opinion.

¹ « Pont d'Ayre », f. 13.

² C'est-à-dire aux syndics de Genève.

³ Cette lettre — ou plutôt sa minute — ne se trouve pas au dossier. Céard paraît n'avoir pas conservé de brouillon de ses lettres à Mongenet.

Mon exactitude à vous répondre est une preuve non équivoque du plaisir que j'ai de m'entretenir avec vous.

Vous doit-on huit mois d'appointemens? telle est notre position; je vous prierai de me répondre sur cet objet par le 1^{er} courrier.

Votre camarade.

L'ingénieur en chef :
MONGENET

Sans tarder, Céard demanda à l'administration départementale des fonds pour commencer les travaux. Avant même d'en avoir reçu l'ordre du ministre de l'Intérieur, le payeur général lui fit avancer¹, le 27 nivose (16 janvier), un premier mandat de 3000 francs, à toucher à Gex, et que Céard fit payer à François Dunoyer, entrepreneur à Ferney, qui avait été chargé de construire le pont selon les instructions de l'ingénieur en chef. Une deuxième avance de 3000 francs fut consentie le 13 pluviôse².

Céard n'avait cependant pas encore été informé de la première avance lorsqu'il adressa au ministre de l'Intérieur la lettre suivante, du 29 nivose (18 janvier)³ :

J'ai reçu la seconde lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 18 nivose⁴ sur la construction d'un pont de bateau sur le Rhône près Genève sous Aire pour l'Armée d'Italie.

Le projet de cette construction est conçu, et sera exécuté aussitôt qu'il y aura des fonds pour cela. C'est à dire que le Payeur général aura annoncé qu'il a ordre de payer, les entrepreneurs ne voulant se livrer à aucune avance sans la certitude absolue d'être remboursés.

Je dois vous observer qu'il faut acheter des bateaux du lac, n'y en ayant eü aucun de construits pour le pont cy-devant projeté. Que dans les matériaux approvisionnés il ne se trouve que deux cables, des madriers, et quelques pièces de charpente dont on puisse se servir pour la nouvelle construction dont il s'agit, que j'ai fait cadrer autant que j'ai pu avec celle anciennement projetée.

La traille désirée par le général vient d'être établie provisoirement pour le passage des ordonnances à toutes les heures. On a fourni un cable au particulier qui s'est chargé de cet établissement peu coûteux, aux conditions qu'il percevrait un péage momentané sur les voyageurs.

¹ « Pont d'Ayre », f. 15.

² *Ibid.*, f. 16.

³ *Ibid.*, Annexe I, f. 3.

⁴ Cette lettre ne figure pas au dossier.

L'administration du département de l'Ain vient de me demander si la construction dont il s'agit doit se faire par adjudication ou par régie. Je lui mande par ce même courrier que l'urgence nécessite le dernier parti, et qu'elle ait à nommer un régisseur pour connaître l'emploi des deniers au fur et mesure des achats et de l'avancement de la construction.

Je vous repette, Citoyen Ministre, que la consommation venant de doubler ici par l'arrivée des troupes¹, tout y est extrêmement cher, que j'ai le plus grand besoin des appointemens arriérés qui me sont dus à compter du 1^{er} vendémiaire, an 5 au 30 prairial de la même année, montant à 2530 fr., ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de vous le mander par ma précédente lettre du 23 nivôse dernier, en vous rappelant trois autres lettres de vos prédécesseurs ecrites infructueusement à ce sujet...

III. PASSAGE DE LA DIVISION MÉNARD ET POURSUITE DE LA CONSTRUCTION

On vient de lire, dans ce dernier passage, une allusion aux troupes qui avaient commencé d'arriver dans la région. C'est ici le moment d'expliquer que, le pont étant encore fort loin d'être utilisable, puisque l'on n'en était toujours qu'aux préparatifs, on avait été informé de l'arrivée prochaine de la division Ménard, détachée de l'armée d'Italie. Le 5 janvier 1798, le Résident Desportes s'était adressé au Conseil de Genève pour lui demander le libre passage de 12.000 hommes à travers la République, à commencer dans les quinze jours². Genève n'était pas en situation de refuser, mais fit accepter du moins quelques conditions, dont la principale était qu'il ne passerait jamais plus de 600 hommes, soit un bataillon à la fois. Ces conditions furent à peu près respectées, et c'est ainsi que le gros de la division Ménard défilera à travers Genève du 20 au 24 janvier, à raison d'un régiment (appelé alors demi-brigade) par jour, et d'un bataillon de 700 à 800 hommes à la fois.

¹ Le 18 janvier, les troupes tirées de l'armée d'Italie approchaient de Genève, mais n'avaient pas encore traversé la ville. Elles avaient dû être précédées cependant au Pays de Gex d'officiers d'intendance chargés de préparer cantonnements et approvisionnements aux frontières du Pays de Vaud.

² A.E.G., R.C. 311, p. 908-1195; Ms. hist. 215, Journal d'Ami Dunant, t. IV, p. 93-94 et 96.

La 2^e demi-brigade d'infanterie légère, et les 18^e et 25^e demi-brigades de bataille, composant la brigade du général Pijon, passèrent d'abord et allèrent s'établir dans le Pays de Gex, aussitôt suivies d'une moitié de la brigade du général Rampon (le héros de Montenotte), soit la 32^e demi-brigade, alors que la 75^e demi-brigade défilait le 24 janvier par les Tranchées en direction de Thonon, prête à franchir le lac en bateaux, ce qu'elle fit en effet quatre jours plus tard tandis que le gros des troupes entraît dans le Pays de Vaud par voie de terre¹. Des contingents de moindre importance, composés surtout de cavalerie et d'artillerie, passèrent encore par Genève les jours suivants, et jusqu'au début de février.

On verra plus bas que, le passage des troupes ayant déjà eu lieu, et bien qu'au besoin les contingents fussent autorisés à traverser Genève, la construction du pont n'en sera pas arrêtée pour autant et l'on n'envisagera pas un instant d'y renoncer, ni même d'y surseoir.

Céard dira (mais beaucoup plus tard²) qu'il s'agissait de procurer à l'armée française en Helvétie une ligne de retraite éventuelle. Cette intention était tout à fait orthodoxe, militairement parlant, du moins jusqu'au printemps, car ensuite, à supposer que l'armée française eût été encore exposée à un revers, la belle saison revenue lui ouvrait tous les passages du Jura, de Bâle à Genève, d'autant mieux que le Directoire avait pris la précaution de faire saisir, en décembre 1797 déjà, tous les territoires relevant jusqu'alors de l'évêque de Bâle, et même la ville de Bienne.

¹ Pour tous ces mouvements de troupes, consulter : *Archiv für schweizerische Geschichte*, t. XIV, Zürich, 1864, p. 178-204 ; *Correspondance de Napoléon*, t. III, Paris, 1859 ; on y verra en particulier que toutes les demi-brigades qui passeront par Genève du 20 au 24 janvier avaient été rassemblées à Plaisance sous le commandement de Masséna par un ordre du 19 brumaire an VI (9 novembre 1797) et formèrent la première division (lettre n° 2332, p. 407-410) ; que ces mêmes demi-brigades, avec quelques autres, furent, à la même date, désignées comme devant faire partie de l'armée d'Angleterre (lettres nos 2334 et 2335, p. 412 et 413) ; que le 22 frimaire an VI (12 décembre), le Directoire ordonnait déjà que la première division se dirigerait, par Chambéry et Carouge, sur Versoix où elle recevrait de nouveaux ordres (n° 2386, p. 460). Sous prétexte d'empêcher la contrebande, la construction du pont sur le Rhône avait été décidée peu de jours auparavant.

² Nicolas CÉARD, *Mémoires et observations historiques et critiques sur la route du Simplon et autres objets d'art*, Paris, 1820, p. 48.

Les textes que nous citerons plus bas, et que leur auteur ne pensait probablement pas devoir jamais tomber sous les yeux d'historiens indiscrets, établissent quelle avait été la véritable destination du pont.

En transmettant à Céard, le 28 nivose (17 janvier), l'ampliation de l'arrêté du Directoire du 17 frimaire concernant, entre autres choses, la construction du pont, le ministre de l'Intérieur ajoutait¹ : «... Vous trouverez cy joint le plan et procès-verbal² sur le pont d'Aïre que vient de m'adresser l'administration du département du Mont-Blanc. Je me réfère à ce sujet aux précédentes lettres que je vous ai écrites...». Ces lignes ne parvinrent à leur destinataire que deux ou trois jours, au plus tôt, après l'envoi de sa lettre du 29 nivose ci-dessus. Il avait, le même jour, écrit, dans un sens identique, à l'administration départementale de l'Ain³, demandant que, vu l'urgence qui rendait impossible le recours à la voie de l'adjudication, un régisseur fût nommé, et ajoutant :

... Le général Pouget me presse l'épée dans les reins pour l'avancement de cette construction... Il faudra vraisemblablement que vous m'envoyiez l'aîné des jeunes Papigny dont je vais avoir le plus grand besoin, ne pouvant me servir du Cⁿ Saxe, non plus que de l'ingénieur ordinaire... Vous pourriez, si vous le jugiez à propos, nommer pour régisseur le Cⁿ Etienne Perrachon de Ferney qui a rempli constamment la fonction publique et qui est d'ailleurs connu par son civisme.

A l'égard des fonds nécessaires pour le pont d'Aïre, je pense qu'il n'y a aucun inconvénient à demander au Ministre de les faire doubler, puisque la dépense du projet du (deux mots illisibles) avait été portée cy devant à 53 mille livres. Il y aura à déduire les anciens matériaux dont je pourrai me servir, et en augmentation les abords à former du côté de Carouge.

Et Céard termine par quelques informations sur les événements de l'heure :

... Le pays de Vaud est en pleine révolution ainsi que vous le savez. Les vivres ont ... cessé d'aller à Genève, ce qui inquiète fort les

¹ « Pont d'Ayre », f. 17 v^o.

² Le procès-verbal en question est sans doute la pièce qui figure au dossier « Pont d'Ayre », f. 7 et 8, et dont le texte a été reproduit ci-dessus. Mais le plan annoncé n'y est plus joint.

³ « Pont d'Ayre », f. 21 et 22.

habitants, indépendamment du passage des troupes qui nous auraient mangés tout vifs sans l'utile précaution de garder nos denrées.

Je vous écrirai de nouveau au sujet de l'envoi du jeune Passeguey l'ainé que je serai fort embarrassé de savoir où loger à cause des troupes...

Cette lettre répondait à celle par laquelle ¹ le département avait, le 24 nivose (13 janvier), informé l'ingénieur qu'un montant de 10.000 livres était annoncé pour la construction du pont, dont l'urgence était encore soulignée par une nouvelle lettre du ministre de l'Intérieur ².

Céard tint à confirmer par écrit à Dunoyer, entrepreneur à Ferney, ses instructions ³ :

... Je vous renouvelle que j'ai jetté les yeux sur vous pour l'exécution prompte, comme entrepreneur, du pont dont il s'agit, les ouvrages devront se faire par régie vu l'urgence et la célérité demandées.

Il faut s'attacher d'abord et sans perdre un instant aux ouvrages désignés ci-après, savoir : Premièrement : à déblayer les emplacements nécessaires sur les deux rives du fleuve pour le fichage des pieux d'amarrage pour l'arrêt et le placement des cabestans et autres points d'appui.

2^t. à la construction d'une baraque en planches pour la retraite des commis, des ouvriers et des outils, ainsi que de l'échopier.

3^t. à la recherche d'une sonnette pour le battage des pieux d'amarrage dont le mouton soit de 7 à 800 pesant, ou même construire cet outil s'il est nécessaire.

4^t. construire les cabestans dont vous recevrez les dessins et la forme.

5^t. de la recherche des petits et moyens cables dont je vous ai déjà entretenu, les principaux devant se trouver au magasin militaire de Carrouge ou à la traîlle actuelle établie sur le fleuve à Aire.

Et 6^t. enfin à l'achat des pieux en chesne destinés aux amarrages.

Toutes ces opérations ne pouvant souffrir aucun délai, vous voudrez bien vous en occuper sur le champ, et vous trouver à Fernex le 3 de ce mois, où je vous prendrai vers les neuf heures du matin pour aller sur les lieux de l'établissement du pont et vérifier la mesure de la largeur du fleuve.

¹ *Ibid.*, f. 19-20.

² *Ibid.*, f. 24.

³ *Ibid.*, f. 26-27, 1^{er} pluviôse an VI (20 janvier 1798).

Le battelier suisse ou savoyard n'a point paru en sorte qu'il faudra s'informer à Genève s'il sera possible de se procurer les quatre batteaux nommés Brigantins ou savoyardeaux dont nous avons besoin.

Vous voudrez bien me répondre incontinent et vous expliquer formellement si vous consentez à vous charger de cette construction, et à ne pas perdre un seul instant pour la mettre à exécution avec la promptitude demandée par le ministre.

Salut et fraternité.

CÉARD

Dunoyer répondit aussitôt qu'il acceptait de se charger de l'ouvrage ¹, ajoutant :

... Je tacherois de faire que vous ne soye pas mal conten de mois, jais vus un autre battelié quis jécris de suite et qui mas promi ce rendre de suite à Evian.

Jecris ausis à Gex pour avoire des bois et planche pour la barraque. Enfin, Monsieur, je tacherois de faire tous mon possible et vous atandroi icis demin matin comme vous mele marqué, et ai l'h. d'être votre bien dévoué concitoyen.

DUNOYER

Le département du Mont-Blanc, de son côté, ne manqua pas de mettre ses ressources à la disposition de Céard ², et en particulier les matériaux préparés précédemment en vue de la construction d'un pont de bateaux, et qui avaient été confiés à la garde de l'officier du génie résidant à Carouge.

Les lettres que le ministère de l'Intérieur avait adressées coup sur coup, les 25 et 28 nivose (15 et 18 janvier) ³, aux administrateurs du département de l'Ain insistent sur l'urgence de « ... l'établissement de cette communication provisoire que les circonstances nécessitent impérieusement... », et annoncent l'ouverture d'un crédit de 10.000 francs à cet effet.

Accompagné de Dunoyer, Céard se rendit, comme il l'avait prévu, à l'emplacement du pont projeté, et ce qu'il y vit l'obligea d'écrire dès le lendemain au général Pouget à Carouge ⁴ :

¹ *Ibid.*, f. 28.

² *Ibid.*, Annexe I, f. 5.

³ *Ibid.*, f. 30-32.

⁴ *Ibid.*, f. 33, 4 pluviôse (23 janvier).

Citoyen général,

J'ai reçu le 2 de ce Mois un mandat de 3000 l. seulement pour la construction du pont d'Aire, lequel mandat j'ai sollicité moi-même auprès du Payeur général qui n'a reçu encore aucun ordre de compter.

Hyert, je me suis rendu à l'emplacement du pont avec l'entrepreneur et aujourd'huy 4, il y a des ouvriers pour les déblays des plateformes d'amarage.

Le traile n'est point en mouvement comme je le croyais, mais comme elle est absolument nécessaire à l'exécution du pont projeté, vous voudrez bien me mander s'il vous plaît si je dois la faire achever ou si celui qui l'a commencée l'a finira promptement à cause de l'obligation ou je suis de m'en servir pour le passage des ouvriers.

J'ai attendu inutilement jusqu'ici l'inventaire des matériaux qui se trouvent au magasin militaire de Carouge que l'ingénieur Boismont m'avait promis, et dont j'ai cependant le plus pressant besoin à cause de l'obligation ou je serai de faire acheter et chercher ce qui ne pourra s'y rencontrer pour l'établissement du pont projeté...

Une note de Céard, en marge, signale que cette lettre est demeurée sans réponse. Lui-même écrivait encore à Dunoyer le 5 pluviose (24 janvier) ¹ :

Je viens encore, citoyen, de recevoir une lettre du Ministre qui ne me laisse ny paix ni trêve pour l'exécution du pont d'Aire, ainsi multipliés vos moyens d'avancer et n'épargnés absolument rien en exprès et autres employés pour l'accélération de la construction dont il s'agit, qui est mise sous ma responsabilité. Je vous attend ici aussitôt qu'il vous sera possible de vous y rendre afin de ne pas perdre un moment. On annonce 4000 l. et 6 autres sous peu...

Puis, en post-scriptum :

... Pensés aux bateaux de 35 à 40 pieds et aux cables, sonnettes, déblais, pieux, etc., ainsi que je vous l'ai demandé et suivant la notte remise...

On semble avoir pensé d'abord, pour le pont, à des barques du Léman. Dunoyer rendit compte, le 7 pluviose, des difficultés qu'il rencontrait à ce sujet ² :

Jenais rien pus convenire avec les batelié d'autan que Berge net pas venus, et l'autre et venus à 8 heure du matin et sen et rentourné de suite ayan dafaire presan à bellerive ace quil a fait dire.

¹ *Ibid.*, f. 35.

² *Ibid.*, f. 36.

Mais apres avoire parlé avec des personne d'experiance et connaisseur il parois que les battaux ou bergantin du lac ne sont pas propre au pont, et quil y fons des barque quil apelle becharde qui sont plate desous comme celle de la riviere d'Ain et du Ronne et que lon ne peux trouver ses barque que au bous du lac et quis remonte le Ronne pour le Vallais, et lon mesure den trouvere à S. Jingous¹ et au boveres² on trouve ausis le pris exorbitan.

Jais retenus un batelié pour le journallié au pont à 3 franc par jour et lon mas promis un bataux pour demin³.

Jemis transporterai demin mâtin pour pouvoire vous rendre compte après demin matin du tous. Jirois ausis demin matin voire le cordier de Carouge et voire le poseur du bateau de la trailla.

Je verois ausis sis lon y pouvois trouver des somié de 44 p., cars je crois quille ceras difficile deles trouver à Gex nis à Mijoux.

Jespaire faire conduire demin une baterie et avoire 2 ouvrié à la conduire. Je ne peux vous dire autre chause. J'ais l'honneur detre bien parfaitement votre concitoyen.

DUNOYER

L'ingénieur en chef, à cette époque, résumait assez bien les difficultés qui pouvaient s'opposer à l'achèvement immédiat de l'ouvrage, dans sa lettre à l'administration du département⁴ :

... les choses ... se réduisent en dernier terme à avoir de l'argent disponible à l'instant des achats, personne ne voulant rien donner n'y entreprendre à crédit ou sur des promesses en l'air.

Un pont de ce genre ne peut se faire par adjudication à cause de la célérité demandée et de sa nature particulière, mais bien par régie et c'est pourquoi je vous ai prié instamment de vouloir bien nommer un regisseur pour suivre l'emploi des deniers.

Vous voudrés bien aussi, s'il y a de l'argent, m'envoyer sil vous plaît le Cⁿ Papigny l'ainé, dont je ne puis me passer...

Le même jour, il rendait compte au ministre de l'Intérieur de l'état de l'entreprise⁵ :

¹ Saint-Gingolph.

² Au Bouveret.

³ Probablement pour le bac de service.

⁴ « Pont d'Ayre », f. 38-39, 9 pluviöse (28 janvier).

⁵ *Ibid.*, f. 40-41.

Citoyen Ministre,

Dès le moment où j'ai reçu ordre de faire construire un pont de bateau sur le Rhône à Aïre, je me suis occupé sans perdre un moment, de cet ouvrage, et de la recherche des matériaux et agrès nécessaires pour cela, consistant en bateaux, cordages, pièces de charpente et outils pour le battage des pieux d'amarages sur les rives, l'ancrage y étant impossible comme dans le lit du Rhône, à cause des roches et des cailloux énormes qui en occupent le fond.

D'après ces dispositions, vous pouvez compter, si les fonds nécessaires évalués à vingt mille livres arrivent, que ce pont provisionnel sera construit incessamment, c'est-à-dire sous trois décades au plus tard, malgré la rigueur de la saison, et que le local de l'emplacement du pont soit très difficile à cause de l'escarpement des berges et de la rapidité du fleuve.

Je dois vous dire, citoyen Ministre, que le Payeur général de Bourg sur une lettre que je lui ai faite m'a envoyé un mandat de 3000 l. lequel va être épuisé incessamment par les ouvriers employés, et les opérations préliminaires.

Vous n'ignorez pas, Citoyen Ministre, qu'avec un équipage de pont, ces sortes de construction s'exécutent en 5 à 6 heures ; mais quand on est dépourvu de tout, au milieu de l'hiver, des courts jours, et que personne ne veut faire pour un sou de crédit, cela devient long et difficile.

Quoi qu'il en soit de ces difficultés, qui sont déjà en partie surmontées, vous pouvez être persuadé qu'elles n'altéreront en rien le zèle dont je suis animé lorsqu'il s'agit des intérêts de la République et d'exécuter vos ordres.

Je reçois à l'instant une lettre de l'administration du Dép^t de l'Ain du 3 pluviose ¹, où elle me sollicite d'exécuter promptement le pont dont il s'agit, et elle ajoute que quand à elle, *dès que le Payeur Général aura averti que la trésorerie l'aura autorisé à compter, elle donnera les mandats pour acquiter les dépenses.*

Vous voyés, Citoyen Ministre, que je suis de beaucoup en avance de mesure, puisque tous les matériaux (excepté une partie des cables qu'il faut faire travailler) sont à peu près trouvés, *et que sans une somme de douze mille livres disponibles à l'instant de l'achat des matériaux et agrès, il deviendra impossible de remplir vos intentions, malgré ma présence sur les lieux, et le zèle le plus grand.*

J'ai conféré avec le général Pouget ainsi que vous me l'avez mandé, et le Dép^t du Mont-Blanc vient de m'offrir tout ce qui est à sa disposition. Mais il n'a ny bateaux, ny cables, ny peines d'ouvriers, ny argent. Et c'est de ce dernier article qu'il faut pour avoir le reste, avec encore beaucoup de peines et de travaux.

¹ *Ibid.*, f. 30.

Vous pardonnerés, j'espère, la force de cette lettre en faveur du désir que j'ai d'exécuter vos ordres.

Salut et fraternité.

CÉARD

PS les français sont entrés aujourd'huy en Suisse par Copet et Nion au nombre de 15 mille hommes.

Cependant le travail avançait, et le 11 pluviose (30 janvier 1798) déjà, Dunoyer pouvait annoncer à Céard¹ que la traille fonctionnait depuis la veille à midi ; il avait commencé aussitôt la plateforme du côté du levant, l'autre étant à peu près achevée. Une « batterie » (sans doute la machine à battre les pilotis) avait été amenée aussi le 10, et l'on allait la monter, mais il fallait la surélever, car elle était trop courte. Il ne manquait que la corde, qu'on espérait trouver le même jour à Carouge. Quant aux barques, il n'y avait rien de neuf, mais on était certain d'en avoir assez promptement.

A cette époque, le devis s'établissait de la façon suivante² :

— 6 grands bateaux évalués à 1.000 l. pièce	6.000 l.
— 5 petits bateaux estimés à 7 louis ³ pièce	840 l.
— 20 pieux pour les amarrages, à 60 l. l'un, ferré et battu	1.200 l.
— deux mille pesant de cables	2.000 l.
— charpente des treuils	400 l.
— 20 poutres de 43 à 44 pieds, à 50 l. pièce	1.000 l.
— façon et peine des ouvriers	2.000 l.
— baraque	500 l.
— déblais aux abords pour les amarrages	1.000 l.
— radoub et réparation aux barques et bateaux avant de les placer	1.000 l.
— gravellement des chaussées aux abords	5.000 l.
— faux frais	1.000 l.
	<hr/>
soit un total de	21.940 l.

¹ *Ibid.*, f. 42.

² *Ibid.*, f. 44.

³ A cette date encore, Céard calculait toujours en livres, ou, comme ici, en louis de 24 livres.

On verra plus bas à quel point cette estimation s'est révélée exacte. Le problème délicat restait celui des bateaux. Mais la difficulté provenait plutôt du manque d'argent que de l'inexistence desdits bateaux, que Céard, avec le concours de Dunoyer, semble être parvenu à trouver sur le Léman ou sur le haut Rhône bien que l'installation d'un autre pont de bateaux sur ce fleuve entre Le Bouveret et Villeneuve¹ ait dû rendre cette recherche plus difficile. Faute d'avoir obtenu la disposition des fonds annoncés, il écrivait le 12 pluviôse (31 janvier 1798) au ministre de l'Intérieur² :

... l'achat de six batteaux évalués à six mille livres à peu près avec leurs réparations, leur transport, par terre depuis le lac au Rhone, la navigation étant interrompue dans Genève par diverses constructions³, indépendant du prix de 2000 pesant de cables qu'il faut commander et en partie payer d'avance, toutes ces opérations, dis-je, au moment d'être conclues et dont dépend l'exécution prompte du pont demandé, sont forcément suspendues, et ne pourront être reprises que quand le dép^t ou le payeur général auront annoncé qu'il y a ordre de la trésorerie de payer.

Je déplore l'aveuglement des fournisseurs et entrepreneurs, mais aucune puissance n'est capable de les faire mettre en avance.

Une traילה en état de passer les ordonnances du général Pouget est établie à l'endroit du pont dont elle remplit le service pour le moment...

Ainsi que l'avait demandé Céard, l'administration départementale désigna⁴ sur ces entrefaites, un régisseur en la personne d'un certain Louis Corsain fils, chargé de contrôler l'emploi des deniers affectés à la construction, selon les instructions de l'ingénieur en chef, et de tenir registre jour par jour des sommes reçues et de celles qui seraient dépensées, avec pièces justificatives. L'administration informait également son ingénieur

¹ E. MURET, *L'invasion de la Suisse en 1798*, Première partie : *Campagne des Français contre Berne*, Lausanne, 1881, p. 24.

² « Pont d'Ayre », f. 45.

³ Outre les barrages successifs de pilotis et les chaînes, la machine hydraulique et de nombreuses roues à aubes procurant aux industriels établis soit sur les ponts, soit sur les rives, soit encore dans l'île, la force motrice nécessaire, encombraient le cours du fleuve.

⁴ « Pont d'Ayre », f. 46.

qu'une nouvelle somme de 3000 l. était libérée. En accusant réception de cet avis, Céard ajoutait, le 15 pluviôse (3 février) de Versoix ¹ :

... Deux pièces de seize sont passées ici ce matin pour la Suisse avec deux obusiers, et 36 caissons de munitions, en tout quarante attelages de 6 chevaux chacun. Rien n'est parvenu depuis deux jours de la Suisse ; en général, les communications sont interrompues ; on pense, et il est très présumable qu'il n'y aura pas un coup de canon de tiré pour la Révolution de la Suisse...

Un nouveau contretemps allait surgir, et du fait, cette fois, du régisseur désigné ; il obligea l'ingénieur en chef de l'Ain à s'adresser derechef aux administrateurs du département ² :

Le citoyen Corsain que vous avés nommé régisseur pour la dépense du pont d'Aire me mande par une lettre du 15 de ce mois qu'il est dans les remèdes nécessités par une fièvre quarte, et s'il ne pourrait pas défférer son arrivée à Versoix de 15 jours.

Ce retard ne peut convenir à la célérité de la construction dont il s'agit, puisqu'elle doit être finie sous deux ou 3 Décades au plus tard. D'un autre côté, il me semble que le régisseur qui est obligé de payer suivant votre arrêté devrait aussi coucher lui même à Gex, et non moi qui dois seulement délivrer les mandats que le régisseur devra acquitter. Donc il me paraît qu'il faut que vous nommiez un autre régisseur...

Pendant ce temps, Dunoyer continuait de prospecter la contrée. C'est, par exemple, de Vevey qu'il expédia ³, le 9 février 1798 (*sic*), une caisse de poix noire de 200 livres.

Ainsi qu'il s'y était obligé, Céard donnait périodiquement au ministre de l'Intérieur des nouvelles des travaux. Le 27 pluviôse (15 février), il lui écrivait ⁴ :

Les pieux pour les amarages ont été fichés, sur les deux rives, les batteaux achetés, les cables manquans mis au travail, et la baraque de garde et dépôt a été exécutée, de sorte que d'icy à peu de temps, cette construction sera faite ainsi que vous l'avez désiré...

¹ *Ibid.*, f. 52.

² *Ibid.*, f. 53, 19 pluviôse (7 février).

³ *Ibid.*, f. 56.

⁴ *Ibid.*, f. 59.

... Il est inutile de vous prévenir de nouveau que les 6000 fr. mis à ma disposition ne suffiront pas à 5 ou 6000 l. près pour la totalité de la construction du pont, et que la dépense des chemins aux abords pour être mis en état de roulage constant s'élèvera à peu près à la même somme que celle du pont à cause de l'éloignement des matières et la cherté des transports, ainsi que je l'ai fait pressentir dans ma dernière lettre...

Plusieurs feuilles couvertes de calculs¹ témoignent des tâtonnements qui précédèrent la construction proprement dite. Dépourvues de dates, elles ne peuvent guère être reclassées chronologiquement. L'on y voit qu'on avait attribué successivement aux bateaux une longueur de 24 pieds, 28 pieds et 36 pieds, tandis que la largeur moyenne respective avait été estimée à 6 pieds, 7 pieds 9 pouces, et 12 pieds ; étant admis que l'enfoncement devait être de 2 pieds 6 pouces, estimation portée ensuite à 4 pieds, cela donnait à ces bateaux, successivement aussi, un vide utile de 360 pieds cubes, 758 pieds cubes, et enfin, de 1296 pieds cubes. L'on avait considéré que chaque bateau devait pouvoir supporter une pièce de 24 pesant 8000 l. avec l'affût et les six chevaux d'attelage représentant 3000 livres. Cette condition avait été imposée à Céard par un général² dont le nom n'a pas été indiqué, mais qui était probablement le général Pouget. Or, dans le système Gribeauval, le canon de 24 n'était pas un canon de campagne, mais de siège. Cela n'est peut-être pas dépourvu de signification quant aux intentions françaises sur Genève ou sur les villes suisses.

Malgré toutes les promesses, et sans doute à cause du délabrement des finances françaises (on ne pourra mettre la main sur le Trésor de Berne que trois semaines plus tard), les fonds nécessaires ne parvenaient toujours pas, et Céard devait encore réclamer le 1^{er} ventose (19 février)³ : « Je vous ai aussi prévenu... qu'on ne peut obtenir icy des entrepreneurs aucun crédit, et de la certitude que les travaux cesseront immédiatement après l'épuisement des fonds mis à ma disposition. »

¹ *Ibid.*, f. 61-69.

² Voir ci-après, p. 471.

³ « Pont d'Ayre », f. 71.

En lieu et place de Corsain, malade, l'administration nomma le citoyen Etienne Perrachon, de Ferney, régisseur des travaux ¹.

Selon le rapport qu'en fit Céard le 6 ventose (24 février) ², les bateaux avaient cependant été amenés sur les lieux. (Comme il ne pouvait être question de les laisser descendre au fil de l'eau à travers Genève, ne fût-ce qu'à cause des obstacles qui encombraient le cours du fleuve, il fallut les acheminer par voie de terre, de Versoix ou Bellevue à Aire, en évitant le territoire de ce qui sera plus tard la commune du Petit-Saconnex.)

Toutefois, si des fonds nouveaux ne parvenaient pas dans les huit jours, ajoutait Céard, les travaux seraient alors arrêtés totalement.

Trois jours plus tard, l'ingénieur dut demander ³ au général Pouget de lui fournir une garde permanente de jour comme de nuit, et aussi de la munir de bois de chauffage, afin qu'elle ne s'avisât pas de brûler la charpente qu'elle devait garder.

Le même jour et le lendemain 10, les pieux de la rive orientale étaient enfoncés, et l'on devait placer dès le 11 ceux du couchant, tandis que les bateliers s'occupaient d'élever les bordages des nacelles ⁴. Mais la garde n'était toujours pas là, le commandant à Carouge, faute d'effectifs, renvoyant à celui de Versoix ⁵ la responsabilité de fournir le détachement (la baraque servant de corps de garde était d'ailleurs sise dans le département de l'Ain). L'officier qui commandait le détachement d'artillerie à Versoix répondit à son tour ⁶ qu'il ne pouvait fournir une telle garde, et retourna la demande à son expéditeur, si bien que, finalement, Boimond, l'officier de génie, conseilla ⁷ de requérir l'agent municipal d'Aire d'envoyer des hommes pris dans la garde nationale du lieu. Mais cette proposition ne fut apparemment pas retenue, puisque l'ingénieur réclamait encore le 14 germinal (3 avril), au général Pouget, la garde nécessaire ⁸.

¹ *Ibid.*, f. 72, 4 ventose (22 février).

² *Ibid.*, f. 79.

³ *Ibid.*, f. 80, 83.

⁴ *Ibid.*, f. 81.

⁵ *Ibid.*, f. 84.

⁶ *Ibid.*, f. 83.

⁷ *Ibid.*, f. 94, 26 ventose (16 mars).

⁸ *Ibid.*, f. 100.

Dans l'intervalle, Céard avait demandé, et obtenu¹, un nouveau crédit de 10.000 francs pour l'achèvement de la construction et l'aménagement des abords ; mais les ordres effectifs de paiement tardaient, et n'étaient donnés que peu à peu.

IV. ACHÈVEMENT DES TRAVAUX ET INVASION DE GENÈVE

Pendant ce temps, les événements avaient suivi leur cours : après avoir libéré le Pays de Vaud, et occupé Fribourg, l'armée française avait finalement attaqué Berne, qui était tombée le 5 mars 1798 (15 ventose an VI), malgré les combats de Fraubrunnen, du Grauholz et de Neuenegg. Le sort de Genève était scellé ; l'on sait qu'après y avoir fait passer de nombreuses troupes, le commandement français procédera à l'occupation pure et simple, obtenue par surprise, le dimanche 15 avril 1798 (26 germinal) à midi. Cette intention, sinon la date précise de la mainmise, était connue de Céard ; un passage de la lettre² qu'il adressait le 15 germinal (4 avril), soit plus de dix jours *avant* l'annexion, aux administrateurs du département de l'Ain, doit être cité, car il est significatif ; après avoir énuméré les dépenses, qui se montaient alors à 13.877 fr. 60 (du 1^{er} pluviôse au 30 ventose), il ajoute

... Je dois vous dire que le pont dont il s'agit est au moment de finir, *ainsi que la République de Genève*³, et qu'il faudra aussitôt procéder à la démolition et peut-être même à la vente des matériaux qui le composent, cette construction devenant après la reddition de Genève à la République française, de l'inutilité la plus grande et la plus absolue. *Au surplus, on n'aura jamais obtenu une ville à meilleur marché...*⁴

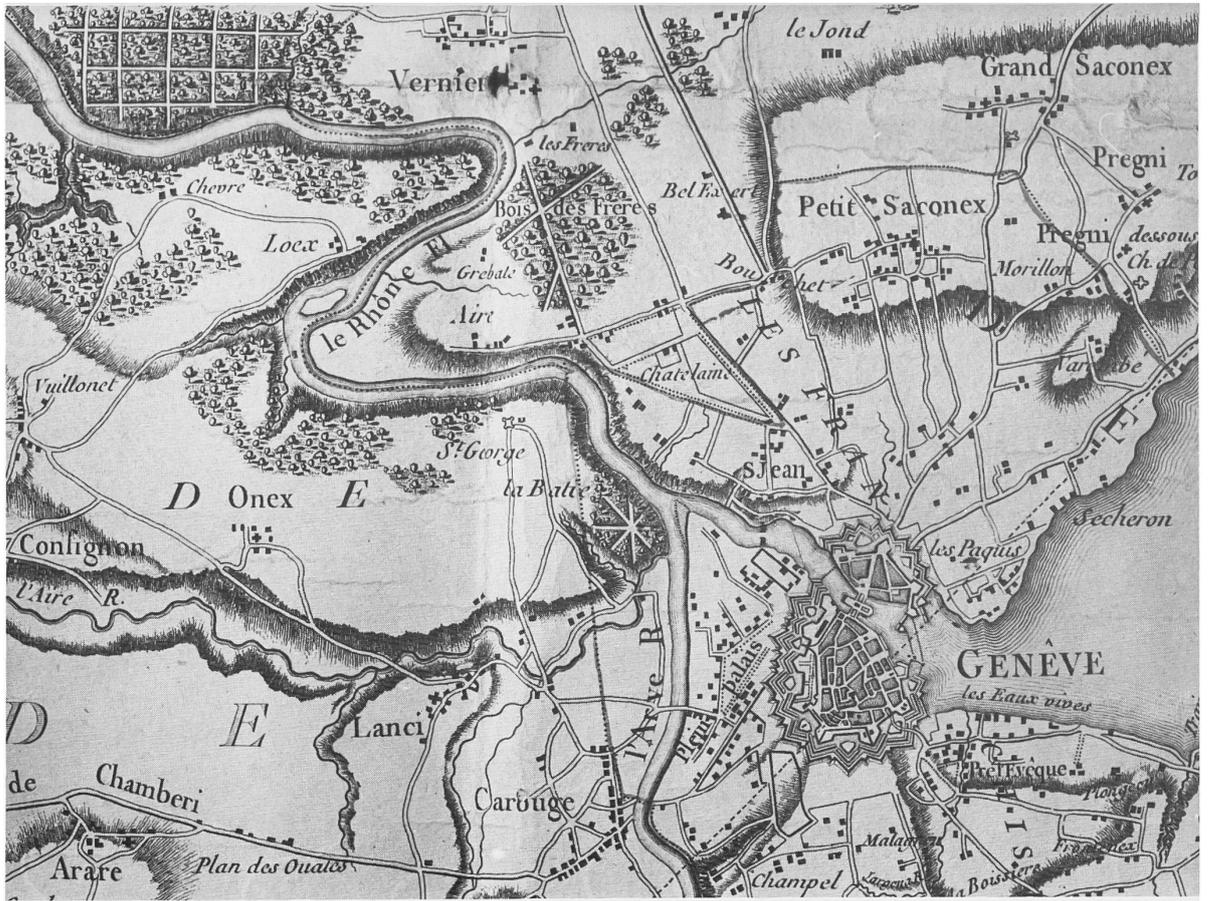
P.S. Aussitôt que Genève sera rendue et que j'aurai mis ordre à l'affaire du pont d'Aire, je me rendrai à Bourg...

¹ *Ibid.*, f. 85-93.

² *Ibid.*, f. 101^vo.

³ Souligné par Céard lui-même.

⁴ Cette phrase, par nous soulignée, cette fois, a d'autant plus de valeur qu'elle n'a pas été écrite pour le public, et qu'elle est exactement contemporaine de la construction. Elle établit clairement une corrélation entre cette construction et la prise de Genève.



Reproduction partielle de la « Carte des environs de Genève », dressée par Henri MALLETT en 1776, montrant les limites de France, de Savoie et de Genève, et le réseau routier des deux rives.

Ces propos sont révélateurs, et, joints au fait que l'on se hâtait de terminer, malgré les frais que cela devait entraîner, un pont qui allait devenir tout à fait inutile, ils semblent bien établir que, dans l'esprit de Céard et probablement de ses commettants, cet ouvrage devait, non pas seulement être utilisé à défaut de celui de Genève, mais encore servir précisément à procurer la reddition de cette république.

Le 24 germinal (13 avril), avant-veille du jour de l'entrée des troupes françaises à Genève, Céard écrivait au ministre de l'Intérieur¹ : « J'ai l'honneur de vous donner avis qu'on passe sur le pont d'Aïre près Genève, et que la construction en a eu lieu sur batteaux ainsi que vous l'aviez ordonné ».

Que Genève ait été envahie deux jours après l'achèvement du pont constitue presque certainement plus qu'une coïncidence. En effet, l'on sait que, pour mener à bien l'opération projetée, Desportes avait fait revenir de Suisse des troupes qui furent placées sous le commandement du général Girard dit Vieux, lui-même Genevois d'origine. Ces troupes furent stationnées d'abord dans la région de Coppet et dans le Pays de Gex, c'est-à-dire sur la rive droite du lac et du Rhône.

Le matin du 15 avril avaient traversé la ville deux détachements dont l'effectif n'a été indiqué avec précision par aucun auteur. Seul, Bérenger², témoin des événements, a dit qu'il s'agissait de deux compagnies (donc, si l'on peut prendre ce terme dans son sens technique, quelque 200 hommes). S'il s'était agi de 1000 hommes, alors qu'en janvier, il n'en passait que 600 à 800 à la fois, dûment annoncés au préalable, on peut croire que leur passage aurait éveillé plus d'émotion qu'il ne semble avoir fait.

Il n'est pas précisé non plus par quelle porte ils sont entrés ni quelle direction ils ont prise, et rien ne prouve même qu'il ne se soit pas agi de détachements semblables aux précédents, rejoignant l'armée en Helvétie, et dont le passage ce matin-là aurait été alors tout à fait fortuit. Il est à remarquer aussi que ces détachements ne comprenaient pas de cavalerie, que l'on sache.

¹ « Pont d'Ayre », f. 103.

² *Op. cit.*, p. 124.

Mais à midi et demi, 1500 hommes entrent simultanément par les trois portes, à raison de 500 hommes environ (infanterie et cavalerie avec quelques canons) par chaque porte¹. Or, une seule de ces portes se trouvait sur la rive droite, les deux autres étaient sur la rive gauche. A moins d'avoir eu recours à des troupes déjà stationnées antérieurement à Carouge sous les ordres du général Pouget (et nous avons vu plus haut que dix jours plus tôt, on en était encore à rechercher une garde de quelques hommes pour le pont), il avait donc fallu que la plus grande partie (peut-être égale aux deux tiers) des forces placées sous le commandement de Girard passât préalablement de la rive droite à la rive gauche pour encercler la ville et attendre l'heure fixée pour l'invasion. L'on sait maintenant que depuis la veille, elles avaient la possibilité de le faire en empruntant le pont d'Aïre. Ces troupes ont-elles réellement utilisé ce cheminement, on ne pourra sans doute pas le prouver, mais cela paraît désormais assez vraisemblable, surtout en ce qui concerne la cavalerie.

Même sans cela, le commandant militaire chargé de l'opération devait du moins désirer pouvoir compter sur une communication subsidiaire aisée entre les deux rives, car on ne pouvait savoir d'avance si les Genevois ne réagiraient pas ; ils auraient pu compromettre l'opération simplement en coupant les ponts de l'Ile, si les Français n'avaient pris la précaution de se ménager une autre rocade, rendant cette riposte inopérante.

Rappelons encore ici l'incident qui s'était produit deux semaines plus tôt : nous voulons parler du singulier attentat commis dans la nuit du 27 au 28 mars contre le drapeau français de la Résidence. Les circonstances en parurent si bizarres qu'on soupçonna véhémentement Felix Desportes lui-même d'en être l'instigateur. On trouva curieux qu'ayant passé la nuit dans sa maison de Saint-Jean, il ait pu être informé de l'attentat avant même que les autorités, dont ce fut pourtant le premier soin, n'aient eu le temps de le lui faire connaître. On se répétait dans le public : « Hors des portes, personne ne l'a fait », et les

¹ A.E.G., R.C. 312, p. 42 ; Ms. hist. 215, « Journal d'Ami Dunant », t. IV, p. 119.

latinistes ajoutaient : « *Felix qui potuit rerum cognoscere causas* »¹. Certains auteurs ont allégué, à la décharge du Résident, le fait qu'une occupation militaire n'avait pas suivi aussitôt l'attentat, comme l'aurait voulu la logique si celui-ci avait été prévu pour fournir un prétexte à l'invasion. Maintenant que l'on sait que le pont n'était pas tout à fait terminé à cette date, on se demande si l'argument a vraiment la portée qu'on a voulu lui donner, et s'il suffit à disculper Desportes. Ce dernier a pu s'illusionner sur le temps qu'il faudrait encore, après le 28 mars, pour rendre praticable l'ouvrage déjà achevé ou en voie de l'être, et dont seuls les abords devaient encore être aménagés. Rappelons que Saint-Jean était sur le chemin de Genève à Aïre, et n'était éloigné de ce hameau que de 2 km. environ.

Une autre note, datée du 1^{er} floréal (20 avril 1798)², établit que le pont était fini depuis une « demye décade » ; tous les ouvriers en avaient été retirés ; il n'y restait qu'un « échopier » pour vider régulièrement les bateaux ; mais il continuait d'être très nécessaire d'y placer une garde permanente, civile ou militaire, pour empêcher que les câbles ne fussent coupés pendant la nuit. Une baraque commode, pourvue d'une cheminée, avait été construite, pour loger cette garde.

Céard expliqua encore, le 10 floréal (29 avril)³ :

Ce pont dont le dessin est cy joint⁴, a très bien réussi, et offre un passage pour des charges de 25 milliers, suivant la demande du général, ce qui fait le double à peu près du poids d'une pièce de 24, y compris chevaux et équipages. J'ai cru devoir commettre un échopier à la garde du pont dont il s'agit, soit pour la tension des cables ou la vidange des batteaux, dans le cas où ceux-ci pourraient transpirer. Cet homme doit recevoir 35 sols par jour jusqu'à la démolition de l'ouvrage qui sera surement ordonnée par le Ministre. Au surplus, je recevrai incessamment le contrôle des passages pendant quelques décades, lequel fera juger aisément de l'utilité ou non de *ce pont auquel l'affaire accidentelle de Genève a donné naissance*⁵.

¹ BÉRENGER, *op. cit.*, p. 95.

² « Pont d'Ayre », f. 105.

³ *Ibid.*, f. 107-108.

⁴ Peut-être une copie de celui-là même que nous reproduisons.

⁵ Nous soulignons derechef cette phrase, que l'on a le droit d'interpréter comme une confirmation de celle du 15 germinal (cf. p. 468, n. 4).

Comme la construction du pont d'Aire n'est appuyée et soutenue que par des cables qu'on pourrait couper dans la nuit, j'ai cru remplir vos vues en faisant la déclaration cy jointe ¹ à l'administration de Carouge de l'exécution définitive de l'ouvrage et de la nécessité de le faire garder par un poste permanent...

V. LA DESTINÉE PRÉCAIRE DU PONT APRÈS L'OCCUPATION

Si l'ingénieur en chef de l'Ain avait enfin pu quitter la région pour vaquer à d'autres tâches dans le département, Dunoyer, en revanche, qui attendait toujours d'être payé des 10.031 fr. 80 qui lui restaient encore dus, continuait de veiller sur le pont, et d'en donner des nouvelles à Céard. Ainsi par sa lettre du 14 floréal (3 mai) ² :

Cher citoyen,

Jais recus avec bien du plaisir la vôtre du 11 du courant qui me fait présumer votrarivé à Bourg en bonne santé, et par laquelle vous m'annonçé que je recevrais incessamment un a compte sur le pont d'Aire quis me metrat aportée de satisfaire au plus pressé des creancié, ou du moin a livrer de fort acompte.

Pour çè qui et du pont, il n'as pas soufer la moindre variation, mais ausis nous navont en cors eux aucune crue d'eaux des votre départ ; nous avons fait retendre ière les cable pour la deuzième fois, ainsis que ceux des barière, les bateaux ce soutiene bien, et prenen moin d'eaux meme que dans les premier jour. La garde a continué d'un sulle (seul) homme jusque il y a quatre jour quelle a été renforcé de 2 autres, mais auquelle on ne fournis aucune lumière, les quelle s'en plegne beaucoup.

Je vous envoie çis joint le détaille des char et persone qui on passé sur le pont chaque jour des son achevement, qui ogmente presque chaque jour par les entrave que au casionne encors la traverscée de Genève qui nas rien de plus de terminé des vôtre départ, ous il y a eux quelque petite rixe entre les soldat et les Bourjois...

Vous savé quil y a eux encors quelle que journée et voiture de faite au pont les 1 et 2 flouréal avec le loye de 24 jour dus au veuve Barbier, et la dépance afaire pour le placement des 4 treuille a remonter les avanpont à la crue des eaux, avec une duzaine de boulon pour les

¹ Celle du 1^{er} floréal ci-dessus.

² « Pont d'Ayre », f. 109.

asujetire, je vous prierois bien deme marquer çis je doit vous en envoyer l'état, ou çis vous croyé convenable de nen pas parler, atendu que tous et éxedant au 20.000 franc, et je me recomande pour le restans à la continuation de votre infaticable activité...

Le 10 prairial (29 mai), Dunoyer reprenait ¹ :

Je vous demande bien pardon d'avoir resté çis longtems sans vous écrire, ces que jenavois rien avous dire de nouveaux, je fus faire une tournée au pont d'aire avantier et comme cétois un grand jour de faite a Genève ², une grande partie furen l'apresdiné faire leur visite au pont d'aire, ce qui rend ses cul de sac bien vivans, mais pour les autre jour il nis passe pas beaucoup de monde il nias que les jour de marché de Carouge ous il en pace un peux plus, pour eviter de payer les droit de transit de Genève qui ce persoive toujours.

Rien nas pereclité au pont, les eaux avois monte de trante pouçe avans ses grande bize de la cemaine derière, ce qui avois mis le pont de niveaux au avanspont, mais quis donnois peux de variement.

Jais reses le 7 du courant le montans du mandat des 4000 l. des min du cit Martin, ce qui et venus bien apropos pour acourire au plus pressé de ceux aquis il restois dux.

Je vous cerois bien obligé quant l'administration du département pouras ré expedier quelque chause d'autre de continuer votre vigilante surveillance ladesus, les veuve Barbier vous prie bien osis çis vous pourié rapeler l'administration du départ. de leur requete d'indemnité du chemin des abord du pont, ce sont de cis brave gens que lonnepeux oublier.

Je vous envoie çis inclus l'état du nombre des personne et voiture qui on traverçe sur le pont du 14 floréal au 8 prairial, et jais remis à l'administration de ferney l'état d'estimation des materiaux du magasin de Carouge pour vous le faire passer par la correspondance...

Je ne vous dirois rien de nouveaux sur Genève, il sons tres tranquille et atandons a un de ces jour que leurs Réunion à la Grande Nation ³ vas etre proclamé, il y oras grande fette, cet aquois lonce prépare...

PS Je vous prierois de me marquer cis il faudrat plaçer les treuille des avans pont d'aire...

Quinze jours plus tard, Dunoyer signale ⁴ qu'il a reçu encore, le 16 prairial (4 juin), une somme de 6000 francs, et qu'il est

¹ *Ibid.*, f. 110.

² Le 8 prairial an VI, soit 27 mai 1798, était le jour de la Pentecôte.

³ L'expression, bien consacrée depuis, date de cette époque.

⁴ « Pont d'Ayre », f. 112, 25 prairial (13 juin).

« ... très heureux d'avoir pu si vite obtenir ce montant dans une circonstance où tout est en retard ». Puis il ajoute :

J'ai reçu avant-hier votre lettre du 12 du courant par laquelle vous me demandez les distances des différentes routes sur le territoire de Genève ; je vous les adresserais infailliblement, mais j'en ai pu me procurer aucune, à cause que ce fut le jour de la proclamation de la réunion de Genève à la grande République et l'installation de la nouvelle autorité constituée, et il y eut par l'invitation de ce citoyen Deporte un grand dîner à la suite, je ne sais au frais de qui ; mais j'étais bien morne dans Genève, notamment les frères de la Grille, que le citoyen Résiden vient de dénoncer comme pouvant occasionner des troubles dans cette commune, et a demandé que les crânes du jeune Rochemont et autres¹ qui leur servaient de coupelles pour boire furent ensevelis avec pompe au cimetière près des cendres de leur corps.

Il doit avoir eu lieu une soirée d'illumination, mais je n'en sais encore le résultat, je crois qu'elle n'a pas été brillante...

Trois semaines encore s'écoulent, avant que Dunoyer ne donne derechef des nouvelles² :

Je vous envoie ci-joint l'état de ceux qui ont passé sur le pont d'Ayre dès le 10 prairial au 10 messidor. Ce passage continue d'être très fréquenté, et devient absolument inutile dès la suppression des bureaux de douane de Chatelaine et Carouge. Ce pont est toujours fréquenté par les curieux les jours de dimanche. J'ai fait mon possible pour réajuster du mieux les deux bateaux de volée qui soutiennent le grand câble du devant, j'ai fait remettre 2 cordes à chaque, une à chaque bord attachée aux bateaux par des anneaux de fer et attachée au grand câble en s'écartant un peu, ce qui les empêche beaucoup de vassiller, et ces cordes sont un second soutien en cas que les piquets du milieu vissent à céder. Pour ce qui est du corps du pont, malgré la rudesse des eaux qui sont à la hauteur des traverses des avant-ponts, il n'a toujours pas le moindre vassillement, mais nous n'avons rien pu

¹ Selon le bruit public, le club de la Grille, composé de Montagnards, mais hostile à la réunion, conservait dans son local, situé à la rue Verdaine, le crâne de Jean-François de Rochemont, fusillé comme aristocrate, à l'âge de vingt-huit ans, le 25 juillet 1794, ainsi que quelques autres ; ces crânes auraient servi de coupes lors des libations des membres du club. En réalité, il semble s'être agi tout simplement de crânes trouvés dans le sol de l'ancien cimetière des Franciscains de Rive lorsqu'on le creusa pour y planter l'arbre de la Liberté, et il n'y a aucune preuve qu'ils aient jamais servi de récipients à vin, bien qu'ils fussent en effet conservés au local de la Grille, proche du lieu de leur découverte. Voir en particulier à ce sujet le « Journal d'Ami Dunant », AEG, Ms. hist. 215, t. IV, p. 139.

² « Pont d'Ayre », f. 113, 14 messidor (2 juillet).

retirer des deux petits bateaux entraînés, celui qui cetoit accroché au rocher sous lequel fut entraîné le landemin, et l'on vint à avoir vu des débris dans divers places dans les îles sous Russin contigues et près de Collonge. Je vous assure que cet accident m'a bien painné, heureusement que les câbles où il étoient ce soutien a plus de 3 pieds hors des eaux... ... Les dangers de toutes espèces ont beaucoup diminué depuis à Genève et y reflue mais malgré cela il regrette toujours leur indépendance...

Mais les accidents ne devaient pas se limiter à celui dont Dunoyer parlait ci-dessus. Un autre, plus grave, allait se produire peu après, qui est relaté dans les lignes suivantes ¹ :

J'ai bien reçu la vôtre du 16 du courant par laquelle vous me recommandiez la pose des treuils et le remontage des avant ponts du pont d'Ayre. Tout cela étoit fait alors, je l'ai fait remonter de près de 30 pouces côté d'Aire, ce qui l'a rendu tout de niveau actuellement. Le fardeau étoit un peu rude à remonter, nous y avons cassé plusieurs leviers.

Je fis aussi placer deux cordes neuves et plus fortes aux treuils des deuxième et 3^e bateaux du pont, côté du levant attachant aux grands câbles que je m'aperçus que la grande charge fatiguait beaucoup et que la charge continuelle avoit rendu beaucoup plus minces et ces deux vieilles cordes, je les plaçai pour renforcer celles des deux autres bateaux du milieu côté du couchant de sorte que d'après cela tout me parut bien solide.

Mais pendant mon petit voyage d'Ouchy, il vint d'arriver audit pont un grand délabrement le 23 du courant ; vers les 5 heures de l'après-midi, on a vu venir sur l'eau un nombre d'arbres et buissons dont un gros peuplier est venu heurter contre le bateau de volution portant le gros câble côté du levant, le culbuta sans dessus dessous, rompit le câble qui le soutenait dès le petit treuil ; d'autres arbres accrochèrent de même l'autre bateau de volution portant le même câble et le culbutèrent de même, mais le câble du petit treuil côté du couchant soutint cependant ce bateau fut entraîné sous le premier bateau du pont où le câble le retint et le premier bateau ci devant enfoncé fut entraîné sous le moulin d'Esveaux d'où il n'a pu être retiré qu'en lambeaux, et quelques uns ont été s'arrêter contre les moulins Gallatin. Le lendemain que ma femme en fut instruite, elle y envoya de suite des ouvriers qui ont retiré le premier bateau côté du couchant mais qui a le fond et plusieurs autres parties ébréchées, et par consé-

¹ *Ibid.*, Annexe I, f. 10, 28 messidor (16 juillet). Les lettres de Dunoyer n'étaient pas toujours de sa main, ce qui explique que l'orthographe puisse être très différente d'une fois à l'autre.

quent hors de service, et ils furent retirer les lambeaux du premier sous le moulin d'Esveaux qui se réduisent en rien, mails ils ont débarassé le moulin.

Le pont n'a heureusement pas souffert de l'enlèvement de ces deux batteaux, sauf qu'il a courbé en bas au milieu n'étant resté pour le soutenir que les deux premiers cables. Ji ai été hier de suite à mon retour, mais je n'y ai rien pu faire avec les ouvriers du lieu ; je vais chercher des battelliers à Genève pour aller replacer les deux cables diagonal des petis treuils que nous porterons au deuxième des grands batteaux du pont et nous replacerons le restant des cordages pour relier les deux premiers cables aux deux des pointes des batteaux.

Mais ce qu'il y a de mieux à faire, je crois que c'est de démonter le pont le plutot possible puisqu'il devient inutile actuellement, et qu'il a rempli l'objet du gouvernement à ce que je présume, parce que je m'appersois que le pont est insoutenable étant ci près du débouché de l'Arve qui entraîne journellement quantité d'arbres, buissons, pont, planches, etc. : il n'y a presque pas de minute que l'on en voye charrier, et suivant ce que j'en ai pu apprendre, c'est ce qui avait fait prendre cidevent le parti de porter le premier pont près Collonge où il n'a plus le même danger en ce que les arbres, etc. entraînés par l'Arve n'y arrivent jamais.

Il seroit plus à propos de retirer les matériaux de ce pont à tems que d'avoir le chagrin d'apprendre un matin qu'il a été entraîné et qu'il a culbuté les moulins d'Esveaux et Gallatin.

Je vous demande bien pardon de la hardiesse que je prends de vous donner mes idées si tranchantes, mais vous voudrez bien pardonner ma franchise et en tirer le parti qu'il conviendrat.

Ce ne sont que les eaux de l'Arve qui sont à craindre, le lac n'a rien de menassent et ne paroît pas encore bien grand...

Six jours plus tard, Dunoyer pouvait indiquer quels avaient été les résultats de ses efforts pour remettre le pont en état ¹ :

Je vous ennonçais avec paine par ma letre du 28 messidor dernier la malheureuse castatroph des deux bateaux soutenen les grand cable du pont d'Aire, nous avont replacé les deux cable, placé en diagonal des les petis treuille en renouant celle quis etans ronpue, et replacé au visavis des grand bataux du millieux celle qui etois resté, et jais fait faire deux chevallet pour tenire exauçé les 2 grand cable et les enpecher de mouiller dans l'eau, nous les avon ellevé à 4 pied de haux à chaque bord, ce qui les tien à 2 pied odesusdeleaux au milieux, voilas tous ce que nous y avon pus faire. Les eaux etois monté le jour que nous avon reposé les cable à six pouçe audesus des

¹ *Ibid.*, Annexe I, f. 75.

plateforme ous sont placé les grans treuille de sorte que a la première crue, je crin que les bous de ses cable ne tranpe dans l'eaux, mais il nis a poin de ressource à lempecher.

Rien de nouveau dans Genève cison qu'il çis fait journelement des vol, la majeure partie ouvert les porte avec des fauce cléf, il y en a plus de 50 darreté dans les prison, et ausis une quantité a Carouge, mais malgré celas, il ce fais encors presque tous les soire de nouveaux vol, la majeure partie dans la ville. Les bureaux des douane y sont placé et un grand nombre d'employé, lon satan dun jour a l'autre dis voire celui des poste, Coursier doit y être contreroleur, je crois que lon renveras Borsac à Paris mais la perte ceras consolable, la place militaire de Carouge vas y etre transporté un de ses jour, mais lon envoie le citoyen Boimond officié de génie dans le heaux des alpe pour des opérations. Lon saten dun jour alautre dis voire installé un administration départementale, mais sans en conoitre ses limite (nis même être sure de l'execution de ces proget, qui ne peuvent être décidé que à Paris.

Le citoyen Deaunnat¹ que jais vus à Vevey vous fait bien des compliment et ce recomande a vos bon office ous il vous cera posible ; il et bien revenu du tens passé et reconnoit ses erreur...

On a vu plus haut qu'à diverses reprises, Dunoyer transmet à Céard le compte de ce qui était passé sur le pont de bateaux, dans un sens ou dans l'autre. Ces rapports statistiques figurent au dossier², et vont du 28 germinal au 10 messidor (soit du 17 avril au 28 juin 1798). On ne les reproduira pas ici *in extenso*, mais il sera intéressant de connaître les chiffres totaux : la période couvre 73 jours, dont il faut cependant retrancher ceux des 9 et 10 prairial (28 et 29 mai 1798), pour lesquels toute inscription a été omise. Il est passé, durant ces 71 jours, 4399 personnes, 220 chars, 4 troupeaux (dont un de 200 moutons) et 4 bœufs.

En examinant de plus près la statistique, on observe cependant que 2444 personnes ont passé les 3, 10, 17 et 24 floréal, 1, 8, 15, 22 et 29 prairial et 6 messidor. Ces dates qui se succèdent de sept en sept jours sont des dimanches (ce qui confirme

¹ Evidemment Deonna. Mais une bonne douzaine de personnages portaient alors ce nom, ce qui rend difficile une identification certaine. S'agirait-il de Deonna, dit « de Cointrin » ? ou bien d'Henri Deonna, qui avait été membre du Tribunal révolutionnaire de 1794, parmi les modérés ?

² « Pont d'Ayre », Annexe I, f. 11-13.

la remarque de Dunoyer) ; le maximum fut atteint le 8 prairial, avec 560 personnes : c'était le dimanche de Pentecôte, 27 mai 1798. Ce jour-là sont passés également 5 chars à bancs et 2 voitures. Alors que des chars quelconques se sont présentés durant toute la période, c'est seulement aux dates mentionnées plus haut, donc les dimanches, que les chars à bancs (22), les cabriolets (2), les carrosses (2) et les voitures sans autre précision (4) ont emprunté le pont. Visiblement, celui-ci était devenu une attraction touristique, propre à agrémenter les parties de campagne et à y introduire un peu de neuf : c'était la première fois depuis des siècles (le pont de la Corbière avait disparu dès le XIV^e siècle, et celui de Chancy avait été détruit pendant la Guerre de 1589 ; quant au pont de bateaux de Collonges, construit en 1792, il était très éloigné de Genève) que, sortis de la ville par la porte Neuve ou celle de Rive, par exemple, les promeneurs pouvaient y rentrer par celle de Cornavin le même jour encore, sans avoir dû prendre de bateau et sans même être descendus de voiture, pour ceux d'entre eux qui avaient emprunté un véhicule. Ils devront attendre ensuite le milieu du XIX^e siècle pour retrouver cette faculté. Aujourd'hui que l'on franchit le Rhône sans même y penser (douze ponts enjambent le cours d'eau entre le lac et Chancy), on a cessé d'être conscient de l'obstacle que le fleuve constitua durant des millénaires.

Bien des années après l'événement, Gaudy-Le Fort écrivait¹ : « Mes souvenirs² se reportent encore avec intérêt sur le pont de bateaux qui, à l'époque du Directoire, je crois, exista quelque temps entre Aïre et St-Georges. Il donnait lieu à d'agréables communications entre les deux rives, et les parties de plaisir s'en trouvaient à merveilles... ».

Mais le but de ce pont n'était pas de favoriser les ébats dominicaux des Genevois. Peut-être eût-il été conservé s'il s'était montré d'une utilité suffisante pour les habitants des campagnes

¹ J. A. GAUDY-LE FORT, *Promenades historiques dans le canton de Genève*, 1841, p. 184-185.

² Né en 1773, Jean-Aimé Gaudy avait vingt-cinq ans à l'époque de l'annexion.

intéressées. Mais, de 61 jours ouvrables, il n'était passé que 1955 personnes (soit, en moyenne, 32 par jour), 190 chars agricoles et 4 troupeaux. Ce n'était apparemment pas suffisant pour justifier la présence permanente d'un employé, voire d'une garde, ni les frais d'entretien ou de remise en état d'un ouvrage malgré tout fragile. Cette inutilité relative avait été sentie avant même que le pont ne fût terminé. On a vu plus haut que, de l'avis de Céard exprimé le 15 germinal, la démolition du pont et la vente de ses matériaux devaient être prévues dès que Genève serait tombée¹. De son côté, l'ancien résident Desportes, devenu, après l'annexion, commissaire du Directoire à Genève, écrivit à Talleyrand, alors ministre des Relations extérieures, en date du 8 prairial (27 mai)² :

Par son arrêté du 17 frimaire dernier, art. IV, le Directoire exécutif ordonna la prompt confection d'un pont de batteaux sur le Rhône entre Aire et Lancy, à une demi lieu de Genève ; ce pont vient d'être achevé. Mais la Réunion du territoire de Genève à la République française rend aujourd'hui absolument inutile ce pont, dans le lieu où il est placé, d'autant plus que les chemins qui devraient y conduire, ne sont encore que tracés, et dans l'état actuel des choses, il n'est pas présumable que le Gouvernement consente à faire les frais de leur achèvement.

Il existoit autrefois un pareil pont à la decente de Chancy, village genevois situé sur la rive gauche du Rhône, à trois lieues de Genève, et à une lieue de Collonge ; la communication qu'il ouvrait entre le cy devant Bugey et la Savoye évitait une lieue et demie de détour qu'entraîne la route de Collonge à Carrouge par St-Genix et offrait une voie plus belle et plus solidement construite. En effet, le chemin de Chancy à Carrouge et Genève est dans le meilleur état possible ; celui seulement de Collonge à Chancy parait susceptible de quelques réparations, mais les communes de Collonge, Chancy, Avully, Bernex et Carrouge se chargeraient avec empressement de cette légère dépense, dont elles obtiendraient en très peu de temps le recouvrement par les avantages qu'elles recueilleraient les unes et les autres de la réouverture de cette route.

Le Gouvernement n'aurait pas de déboursés à faire pour la translation du pont d'Aire à Chancy. Son établissement même ne comporterait presque aucun frais. L'emplacement le plus favorable est déjà préparé pour le recevoir, et en moins de quatre jours, il serait praticable aux voitures les plus chargées.

¹ « Pont d'Ayre », f. 101.

² *Ibid.*, Annexe I, f. 17 (copie).

Un autre motif non moins important que le bien être des communes que je viens de nommer est la difficulté que les contrebandiers éprouveraient par le déplacement de ce pont, dans les versement illicites que sa conservation près d'Aire favoriseraient presque sans obstacle sur cette extrême frontière du Dép^t de l'Ain et du Mont-Blanc, plusieurs de nos bureaux des Douanes, entre autres [...?] Carrouge et Meyrin, vont être supprimés par l'effet de la Réunion de Genève, la première ligne de nos préposés va s'éloigner en même temps de cette ville pour s'étendre sur les frontières de la Suisse ; les environs d'Aire ne seront plus soumis à une surveillance aussi rigoureuse que par le passé. Dès lors, le reculement de ce pont dans l'intérieur devient indispensable pour nous mettre entièrement à l'abri des coup de main des fraudeurs. Placé entre les communes de Collonge et de Chancy, il n'offre aucun appas à la contrebande, il vivifie une contrée intéressante, il nous ouvre une nouvelle voie militaire, enfin il présente une utilité réelle aux Relations générales de notre commerce. Sous ce rapport, je pense que vous rendrez un véritable service à l'Etat en invitant votre Collègue, le Ministre de l'Intérieur, à proposer au directoire exécutif d'ordonner la translation du pont d'Aire dans le parage que j'ai l'honneur de vous indiquer.

Talleyrand ayant transmis cette lettre à son collègue de l'Intérieur, celui-ci en adressa la copie à Céard le 13 messidor (1^{er} juillet), et lui demanda son avis quant au déplacement proposé¹. Le rapport de l'ingénieur en chef du département de l'Ain, daté du 1^{er} thermidor (19 juillet)², et expédié de Bourg, est intéressant à lire :

...Maintenant que les choses ont changé par la réunion de Genève qui présente une voye plus abrégée et meilleure à tout égards aux voyageurs, et que les lignes des douanes ont été portées en avant de cette ville sur le lac, le pont d'Aire, ainsi qu'on peut d'ailleurs en juger par la carte cy-jointe, est devenue en effet, par ces suites, de toute inutilité où il est placé.

Si on jette les yeux sur cette même carte, on remarquera que la route de Lyon à Genève entre Collonge et Genève n'a pu anciennement être tracée comme elle existe aujourd'hui qu'à cause des terres genevoises, désignées par des traces jaunes, qui n'ont pas permis de rendre cette route plus directe en suivant la rive droite du Rhône, la rive gauche appartenant à cette époque reculée à Genève et à

¹ *Ibid.*, Annexe I, f. 8.

² *Ibid.*, Annexe I, f. 15-16.

la Savoie. Actuellement que toutes les difficultés sont levées par la réunion à la France de tous ces territoires cy devant entremêlés, on voit par la carte que la route dont il s'agit pourrait recevoir une direction meilleure et plus courte par Chancy où on propose de placer le pont de bateaux d'Aire qui établirait incontinent la communication de Collonge à Genève suivant la trace rouge (voyés la carte) par Pougny, Chancy, Avully, Bernex, Carouge et autres lieux sur la rive gauche du Rhône.

Cette communication connue depuis longtemps acourcirait le trajet entre Collonge et Genève de six kilomètres ou de 3000 toi. à peu près sur deux miriamètres et 7 kilomètres ou 5 lieues et $\frac{1}{2}$; elle serait placée sur un local assez réglé, excepté entre Collonge et Chancy où il se trouve 300 pieds de pente à descendre pour arriver au Rhône par un chemin de traverse mal dressé, et de là à Genève par une route vicinale qu'on a des raisons de croire en bon état comme l'étaient en général les communications de la cy devant République genevoise. On observera facilement que le passage du Rhône étant devenu possible à Chancy et que le trajet par la nouvelle route de Collonge à Genève étant rendu plus court d'une lieue et $\frac{1}{2}$ à peu près, que tout le roulage va se porter sur la nouvelle communication, et que les villages de Farges, Logras, St-Genix et Meyrin ainsi que quelques auberges nouvellement baties sur l'ancienne route en recevront une perte réelle. On laisse au gouvernement à peser ces dernières considérations et à juger si le bénéfice de six kilomètres ou 3000 toi. sur un trajet de deux miriamètres et sept kilomètres ou cinq lieues et $\frac{1}{2}$ à peu près, peut le déterminer à la construction d'un pont solide en pierre ou en bois sur le Rhône à Chancy, à l'ouverture de cinq kilomètres de route de Collonge au Rhône et à quelques réparations sur la nouvelle branche de route de Chancy à Genève par Avully, Bernex, Carouge, etc. comme on l'a dit plusieurs fois et qu'on le voit sur la carte.

Le pont d'Aire, en suposant que le gouvernement adopte la nouvelle communication peut être conduit en peu de jours à Chancy ou il servirait provisoirement en attendant son remplacement par une construction plus solide, sans autre perte que celle des pieux des cullées, ceux de supports et d'amarages au nombre de cinquante-quatre, qu'il sera impossible de remplacer dans quatre jours comme l'avance la lettre du Cⁿ Desportes, indépendamment de ce que le lit du fleuve, pouvant être plus large à Chancy qu'à Ayre, nécessiterait quelques bateaux de plus, l'alongement des cables, et peut-être même de nouvelles dispositions qu'on ne peut juger ny estimer avant un examen des lieux et que le Projet totale de cette nouvelle communication très importante n'ait été déterminé par le gouvernement.

Dans tous les cas, on pense que la déconstruction du pont d'Ayre doit être ordonnée à cause de son inutilité actuelle et de son entretien.

Les dessins cy joints de ce pont feront juger qu'il peut être aisément détendu, n'ayant ny chevilles ny clouds, pour être employé ailleurs ou porté sous des magasins, pour y avoir recours au besoin.

J'étais sur le point de vous proposer les observations cy dessus au moment où j'ai reçu votre lettre et la copie de celle du Cⁿ Desportes sur le même objet...

Le 28 Messidor (16 juillet), Dunoyer avait signalé à Céard¹ l'accident arrivé au pont par suite de la crue de l'Arve. Cela détermina l'ingénieur en chef à s'adresser à l'administration du département le 3 thermidor (21 juillet)² :

Comme le pont d'Ayre sur bateaux construit sous Genève est devenu de toute inutilité depuis la réunion de Genève et qu'il doit être déconstruit soit que sa translation soit ordonnée sous les magasins ou à Chancy à 3 lieues plus bas, je pense qu'il est à propos que vous preniés incontinent un arrêté pour opérer sa déconstruction par la raison que ce pont étant inutile maintenant comme on l'a dit on ne doit pas le laisser plus longtemps exposé aux crues du Rhone et surtout de l'Arve dont les [troupes ?] d'arbres qu'elle charrie ont enfoncé dernièrement deux des petits bateaux volants d'avant garde.

Il conviendra aussi dans votre arrêté de commettre le cⁿ François Dunoyer entrepreneur à Fernex pour cette opération sous la surveillance du regisseur Etienne Perrachon anciennement nommé pour cela en ordonnant que ledit pont sera démonté et ses bateaux amenés aux rivages afin de les descendre ou de monter avec tous les bois et effets au lieu qui sera indiqué.

L'échopier devra être conservé pour connaître du tout et même la garde qui a toujours dû y exister. Il est inutile d'ajouter que toutes les dittes opérations devront se faire comme de coutume sous les ordres de l'ingénieur en chef...

VI. DÉMOLITION DE L'OUVRAGE ET VENTE DES MATÉRIAUX

De fait, l'administration centrale du département prit un tel arrêté le 8 thermidor (26 juillet)³, et la démolition du pont pouvait dès lors être entreprise. Dunoyer en fut informé, et en fit part à Céard, en même temps qu'il lui demandait certaines instructions⁴ :

¹ Voir p. 475.

² « Pont d'Ayre », f. 115.

³ *Ibid.*, f. 117-118.

⁴ *Ibid.*, f. 120, 11 thermidor (29 juillet).

Citoyen, j'ai bien reçu votre lettre du huit du courant avec l'arrêté de l'administration centrale du département du même jour, lequel arrêté j'ai communiqué de suite au citoyen Perrachon, et nous allons dès demain matin y commencer à travailler, et profiter de la baisse des eaux que le vent du nord qui a donné ces jours a fait diminuer de plus de deux pieds, ce qui rend le cours de ce fleuve beaucoup moins rude.

Mais j'aurois bien désiré avoir vos instructions sur le dépôt des matériaux et autres indications que vous verrez convenable à nous donner sur les quels je vais vous en dire ce que je crois convenable.

Il est à propos de déposer tous les matériaux bateaux etc. au côté d'Ayre tant à cause de la petite baraque qui y est pour déposer les cables que pour sureté qu'il y a de plus de n'être pas volé. Ne faudroit-il pas laisser un des grands cables tendus pour faire une espèce de traile au besoin pour faciliter l'echopier.

Ne seroit-il pas à propos d'avoir des chaines de fer pour amarer les batteaux au rivage crainte de quelques accidens, par des malveillans. Ne faudroit-il pas faire un peu plonger ces batteaux dans l'eau et en faire entrer dedans, s'en conserveroient-ils mieux.

En outre, il y a été mis une garde par le commandant de la place de Carouge suivant votre invitation, n'est-il pas à propos que vous ayez la bonté de lui récrire de la lever ou continuer, dans ce dernier cas, il faut rétablir la traile pour les changer chaque jour.

Voilà les objets sur lesquels je vous prie de me donner vos ordres.

Le citoyen Boimond vous fait bien des complimens et vous prie de lui renvoyer l'ancien plan du pont qu'il vous avoit remis.

Il y a eu hier à Genève une grande fête que le corps des marchands a donné au citoyen Collin, regisseur des douannes qui est venu de Paris pour aranger les bureaux à laquelle fête toute la magistrature a été invitée ; ils ont mis toute leur flote en activité pour aller diner au creux de Geanthod.

L'on dit que le département doit être bientôt établi à Genève...

Le dossier ne contient pas les instructions de Céard, mais on sait qu'il en envoya le 12 thermidor (30 juillet) à Dunoyer, qui pouvait, trois jours plus tard déjà, lui faire rapport sur la démolition du pont ¹ :

Je n'ai pu répondre plus tos à votre lettre du 12 portans instruction pour la démolition du pont d'Ayre, que je n'ai eue que yere a soire à mon retour d'Aire ou je suis resté dès le 12..., sans y quitter un instans, je vous dirais que la démolition est finie tous les matériaux

¹ *Ibid.*, f. 122, 15 thermidor (2 août).

rangé et bien entassé cote d'Ayere, les somié dans un sulle tas recouvert avec les madrié le surplus des madrié entassé et recouvert, et l'on a entassé audesus les petis bois, les bateaux sont rengé sur le bor du fleuve du meme coté, amarés au tronc d'arbre autans que lon en a pus trouver le surplus amaré desus..., les cable et cordage rangée dans la baraque servans de hangard avec les treuille et autre petit bois, de sorte que tous et fini et assé bien arangé sans avoiré perdues une seule buche de bois, dans les 3 jours dernier, mais j'avois pris une assé grande quantité de monde pour pouvoire y soutenir facilement, car il nous a fait peure trois ou quatre fois les eaux étans très forte, et les bateaux ballansois très fort.

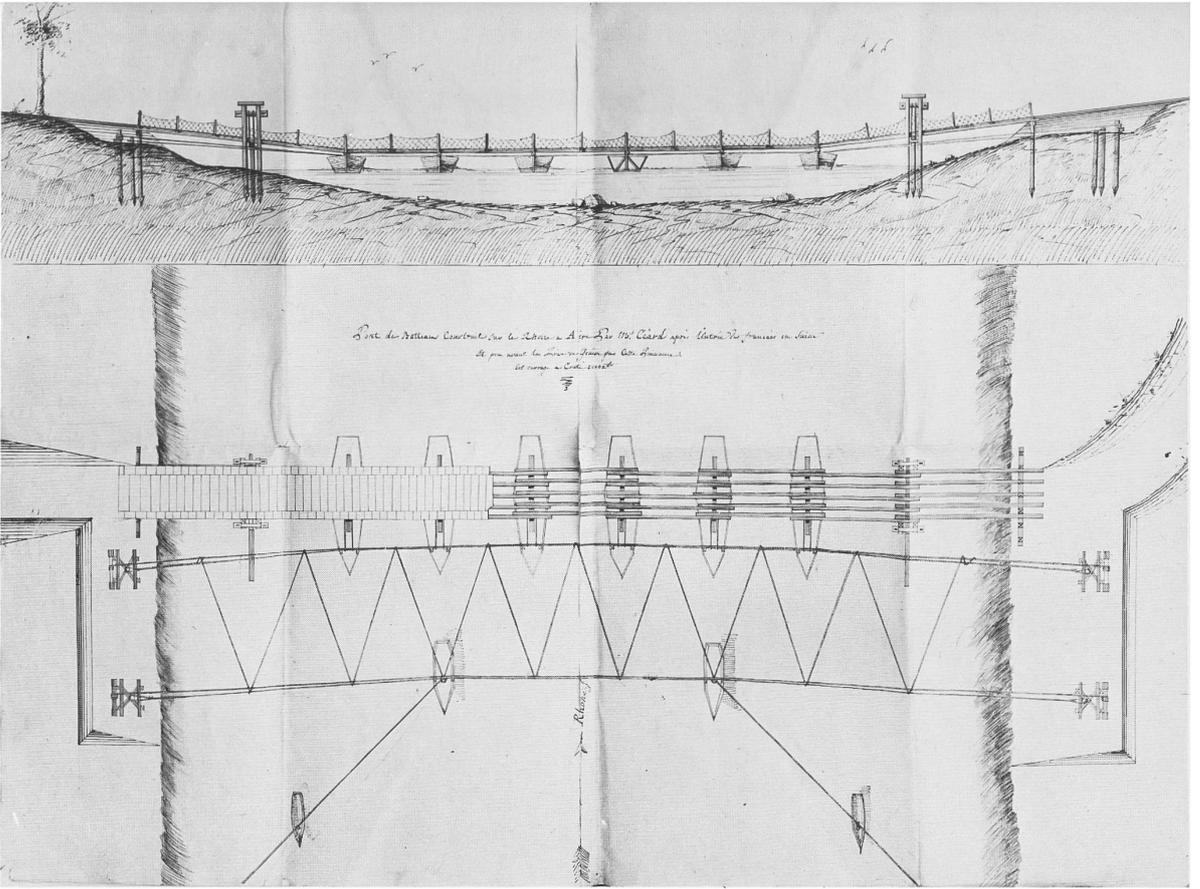
Mais l'objet que nous avon manqué a votre instruction, cet le rétablissement de la traile, javois dejas fais tandre un des cable, mais par des observation qui ont parus asses juste le cit Perrachons mas engagé de la détandre parce quil a été remarqué que la traile pouroit avoiré le meme vice que le pons, servire au passage des malfecteur et contrebandiez et jens quis évite les route ous on peut les arreter, il norais cervis dutille que pour le choupié mais cethome pouras etre renplacé par le cabaretié d'Aire qui peut faire le même service, et meme servire de garde au magazin.

Pour ce qui et dela garde aujourduit quele il nis aplus de commandant à Carouge qué le meme et replacé à Genève, il pourois faire faire ce cervice des Genève avec lameme facilité pasans par Chate-laine et la surveillance devien plus facile nayan plus de pasage, mais pours que le comandan continue ce service il faudrait peutetre la lus redemander.

Mais ce que je desirerais de plus fort cerois d'avoir des chaîne pour lamarage des bateaux cis il etois posible la poste et instale aujourduit à Genève et les bureaux de Ferney, Versoix et Carouge suprimez, ce qui nous ote une grande comodité...

Les comptes de la démolition ont fait l'objet d'un relevé calligraphié¹, à la forme soignée, et muni de toutes les attestations désirables. Pourtant, ce relevé présente une curieuse particularité : les travaux de démolition y sont datés des premiers jours de vendémiaire an VI, alors que, la lettre ci-dessus en fait foi, ils étaient terminés le 15 thermidor (2 août) déjà ; commencés le 12, ils avaient duré trois jours, quatre au plus, alors que le compte de démolition attesté successivement par

¹ *Ibid.*, f. 128 ; *ibid.*, Annexe II, f. 3 ; A.D.L., chap. 2, n° 529, 2^e portefeuille : « Etat de situation des ouvrages exécutés... depuis le Premier Vendémiaire, an 7 ».



l'entrepreneur, le régisseur et l'ingénieur en chef, en mentionne huit.

A cette anomalie, il y a une explication : la région intéressée ayant cessé, dans l'intervalle, d'appartenir au département de l'Ain, et se trouvant désormais dans celui du Léman, nouvellement formé, c'est donc à ce dernier département qu'il convenait de s'adresser pour obtenir paiement des frais, dont la facture n'avait pas été présentée, ni réglée, avant le changement. Tous les intéressés habitant le territoire du nouveau département, il devait leur être plus facile de s'adresser à Genève plutôt qu'à Bourg, pour recevoir le prix de leurs peines. Mais comme le département du Léman n'a pris existence officielle que le 1^{er} vendémiaire an VII (22 septembre 1798), on aura trouvé plus judicieux, pour éviter toute difficulté et prévenir toute objection de la part du payeur, de dater les travaux eux-mêmes des premiers jours d'existence du département.

Un autre relevé ¹, mais certainement antérieur, et que pour cette raison, on a reclassé avant celui dont il a été question ci-dessus, mérite une meilleure attention. Intitulé « ébauche de compte des dépenses faites au pont d'Aire dès le premier floréal an 6 », il mentionne un certain nombre de jours de travail accomplis dès cette date, le loyer dû à Barbier, des frais de transport de bois et d'outils, des fournitures de chevilles et boulons, les prestations des ouvriers qui étaient allés retirer le bateau engagé sous le moulin de l'Evau, le salaire dû à un nommé Morzine (sans doute l'échopier) pour la garde des bateaux durant 105 jours, et enfin le démontage du pont les 12, 13 et 14 thermidor (30 et 31 juillet, 1^{er} août). Ce compte fait un total de 678 fr. 70, y compris les 10% que l'entrepreneur percevait pour sa rémunération. Ce relevé, établi avec beaucoup moins de soin que l'autre, doit cependant être considéré comme le seul véridique.

Une note manuscrite de Céard explique ensuite :

N^a : Ce compte a été fondu dans celui fourni par le C^p Dunoeyr du 11 vendémiaire an 7, lequel a été signé par le régisseur et approuvé par l'ingénieur en chef. Cette fusion n'a eu lieu qu'à cause du changement

¹ « Pont d'Ayre », Annexe II, f. 2.

d'administration et qu'il fallait que cette dépense de 678 f. 70 fut ordonnée pour le paiement par le dépt du Léman seul pour éviter la confusion et l'embarras.

Le compte du 11 vendémiaire (2 octobre) ¹, qui ne mentionne aucune fourniture, aucun transport, et uniquement des journées de travail pour treize charpentiers (dont le salaire quotidien est de 3 fr. à 3 fr. 75), cinq bateliers (le chef batelier, Populus, touchait 7 fr. par jour, ses aides 4 fr. 50), et trois manœuvres (à 2 fr. 50 par jour, y compris le père Morzine), est donc en réalité un faux, minutieusement calculé pour les besoins de la cause afin d'aboutir au même total de 678 fr. 70 ! On y a fait figurer des journées de travail qui sont en réalité des fournitures et des transports. Voilà un assez bel exemple de ce que peut produire la crainte d'une administration si bien organisée et si consciencieuse qu'elle en devient formaliste et tracassière. Cela démontre aussi avec quelle attention il est nécessaire parfois de scruter les documents revêtus des apparences de la plus parfaite authenticité. Isolé, ou accepté sans autre examen, ce relevé entraînait une erreur de près de deux mois quant à la date de la démolition du pont.

En ce qui concerne l'histoire du pont, il n'y a à retenir que ceci : sa démolition, et la remise en ordre des matériaux, ont eu lieu du 12 au 14 thermidor (30 juillet-1^{er} août), et n'ont exigé que trois jours de travail. Si on souligne ce point, c'est parce que, les rares fois où il en a été question dans l'historiographie genevoise, des indications erronées ont été avancées. Sans citer de date, Gaudy-Le Fort a prétendu ² que les soldats français profitaient de l'existence du pont pour aller à la maraude dans le vignoble d'Aïre, ce qui avait conduit les cultivateurs du village à mettre cet ouvrage hors de service en détachant nuitamment les bateaux qui le formaient. Or, à la fin de juillet, les raisins n'étaient sûrement pas assez mûrs pour tenter des soldats français, habitués à mieux. C'est peut-être ce qui a conduit alors Henri Golay ³ à préciser que le maraudage, et la destruction

¹ *Ibid.*, f. 3.

² *Op. cit.*, p. 185.

³ *Op. cit.*, p. 255.

consécutives, avaient eu lieu en octobre 1798. Il était donc nécessaire de donner enfin ici une indication exacte et sûre, tant pour la date de la démolition que sur ses raisons véritables.

Le ministère de l'Intérieur, qui devait être le premier informé, pourtant, de la récente création du département du Léman, s'adressait encore le 8 vendémiaire an VII (29 septembre) à celui de l'Ain au sujet du pont d'Aire, et de son éventuel transfert à Chancy ¹ :

... S'il (ne) s'agissait que d'une correspondance entre Collonges et Genève distant de deux miriamètres $\frac{3}{4}$ l'un de l'autre, cinq kilomètres d'abréviation seraient quelque chose, mais, en considérant, comme on le doit, la communication du centre du Gouvernement à sa limite, quel avantage y auroit-il à épargner cinq kilomètres sur plus de cinquante myriamètres.

Il peut sans doute être utile pour plusieurs communes, de part et d'autre du Rhône, de se communiquer entre elles facilement, mais il ne s'agit dans ce cas que de chemins vicinaux qu'elles doivent faire et entretenir à leurs frais de même qu'un passage sur le fleuve pour l'établissement d'un bac, d'un pont de bateaux ou d'un pont fixe ; par conséquent, et c'est l'avis de l'assemblée des Ponts et chaussées, l'acquisition, le transport, le placement, et l'entretien du pont de bateaux que la République a fait construire à Aire doivent se faire aux frais des communes qui peuvent y avoir intérêt.

Je vous autorise donc à faire publier à Chancy et aux environs la vente du pont d'Aire, et s'il ne se présente point d'acquéreur, de le faire démonter ² et mettre à couvert dans un magasin, soit pour en faire usage au besoin, soit pour le vendre au détail.

La tradition dont Gaudy-Le Fort s'était fait l'écho, de déprédations au pont, n'était cependant pas tout à fait sans fondement. Dunoyer dut en effet en écrire le 5 brumaire (26 octobre) ³ à Céard, devenu ingénieur en chef du département du Léman :

Comme ayant été chargé sous votre direction de la construction du pont de bateaux sous Aire sur le Ronne, je crois de mon devoir de vous instruire des dégradations et destruction qui se font journellement dans les matériaux provenant de la démolition de ce pont dès que le commandant de la place de Carouge en a supprimé la garde qu'il

¹ « Pont d'Ayre », f. 127.

² Il était démolé depuis deux mois déjà !

³ « Pont d'Ayre », f. 129.

y avois placé. Jis fus faire une visite il y a quelle que tems et je vis que lon y avois vollé une partie des petis bois et aviron une douzaine de gros madrié entassé sur le rivage, coté d'Aire ; je crain fort ausis que lonne vins a forçér la porte du magazin dans ce lieus isollé, et que lon ne derobas les petis cable qui sont dedans. Je crus mapercevoire que lon avois dejas voulus tater dis faire fracture, au contreven de la fenetre.

Je crais ausis que la baise des eaux du Ronne nexige de ranger diferamans les grand bataux amaré sur le rivage, crainte que les fon des bateaux ne frotans sur le rivage ne sendommage.

Je viens ausis da prandre que le petis bateaux qui etois resté entre les main de l'echaupier vien detre entraîné par la rapidité des eaux, je ne sais cis les corde damarage ont été ronpue, ou coupée par quelque malveillan, ce bateaux doit sêtre arreté près dumoulin delèveaux, mais comme je sais que les abitans deses rivage saproprie tous ce que les eaux les conduise, je crain fort quil ne saproprie ce petis bateaux, le detruise et en enporte les debris ches eux, ce quil cerois très a propos de faire prevenir, cis le mal net dejas fait.

Voilas citoyen bien des evenement tres hurgen a prevenir, et de quois jais crus vous instruire...

On ne sait si, à cette date, Céard avait déjà invité une première fois les administrateurs du département du Léman à interroger les communes qui pouvaient être intéressées à l'établissement, plus en aval, du même pont. Ce qui est certain, c'est qu'il leur écrivit le 11 brumaire an VII (1^{er} novembre) à ce sujet¹ : « Citoyens, je dois vous prévenir qu'il est instant que vous preniés le parti de proposer l'acquisition à la commune de Chancy et autres lieux environnants du pont de bateaux construit cy devant sur le Rhône sous Ayre pour être réédifié sur ce fleuve près ces communes et pour leur usage, ou d'en vendre les matériaux dans le cas de refus de leur part ». Et Céard terminait en réitérant son invitation à « prendre un parti définitif, comme on l'a dit plus haut, au sujet des matériaux et agrès du pont dont il s'agit, déposés sur le rivage, qui s'enlèvent et se perdent journellement suivant l'avis qui m'en a été donné, et surtout depuis que le commandant de Carrouge a retiré la garde qui étoit placée près de ces matériaux pour leur conservation ».

Mais apparemment, la décision tarda beaucoup à venir, soit qu'on n'eût pas consulté aussitôt les communes intéressées, soit

¹ *Ibid.*, f. 131.

qu'elles fissent attendre leur réponse, soit encore que l'administration du Léman n'eût toujours pas reçu de celle de l'Ain l'ordre du ministre de l'Intérieur, signifié le 8 vendémiaire, d'avoir à offrir le pont aux communes de Chancy et environs, et de le vendre si cette offre ne les intéressait pas. Céard devait encore revenir à la charge le 23 nivose (12 janvier 1799) ¹ :

Citoyens, je vous renouvelle mes instances relativement aux dimensions (*sic*) à prendre pour la vente des matériaux du pont d'Ayre, qui se dégradent et se volent journellement. On a même enfoncé, à ce que j'ai appris, la baraque qui recèle les cordages et agrès servant audit pont d'Ayre... Les mesures à prendre sur ce sujet sont si pressantes que je vous prie de m'écrire, s'il vous plaît, si vous avés des raisons de ne pas vous occuper de cette affaire, et que j'en écrive au Ministre de l'Intérieur pour me mettre en règle et me dégager de toute responsabilité sur ce sujet...

On ignore si les communes qui auraient pu trouver intérêt à se procurer le pont ont réellement été consultées ; rien, en tout cas, dans les fonds que nous avons pu explorer, ne paraît l'indiquer. Peut-être y a-t-on renoncé parce que, à force de laisser traîner les choses, le matériel s'était dégradé au point qu'il était devenu impossible de reconstruire un pont sans faire de nouveaux frais d'un montant assez élevé. Un mois plus tard, il n'y avait toujours pas de décision, mais l'on commençait à se préoccuper de la vente devenue indispensable, et de dresser, à cette fin, un inventaire de ce qui restait. Cet examen donna lieu au procès-verbal suivant ² :

L'an 7 de la République française une et indivisible, et le vingt un Pluviose avant midi, nous soussigné François Dunoyer, conducteur principal des Ponts et chaussées dans le Département du Léman, chargés de dresser l'Inventaire des bois, agrès, cables, etc... provenant de la Démolition du Pont (...) de batteau situé sur le fleuve du Rhône au dessous d'Ayre, commune de Vernier canton de idem, assisté de François Fournier, commissaire du Directoire Exécutif près le canton de Vernier, et Louis Demolaz agent municipal de la ditte commune, certifions nous être transporté audit Ayre dans le lieu ou étaient déposés les dits matériaux, et après en avoir fait la visite, nous avons

¹ *Ibid.*, f. 132.

² *Ibid.*, f. 134 (9 février 1799).

reconnu et vérifié qu'il manquoit au dehors cinquante quatre madriers et quelques autres petits morceaux de bois et étant entré dans le petit bâtiment servant de magasin, nous avons reconnus, que lon s'étoit introduit dedans par la fenêtré, et qu'on y a volé tous les petits cables, consistant en deux cordes de trente toises de long chacune sur quatre pouces de grosseur en circonférence ;

2^o deux dites de trente cinq toises de long chacune sur trois pouces et demi de circonférence ;

3^o une ditte de vingt sept toises sur quatre pouces et demi de circonférence ;

4^o une ditte de trois toises et demi de long sur huit pouces de circonférence ;

de tout quoi nous avons dressé le présent procès verbal en présence de Jean Alexandre Vionnet et Thomas Barbier, citoyens demeurants au dit Ayre, qui nous ont déclaré que s'étant apperçu il y a quelque temps de la fracture dont il s'agit, qu'ils avaient recloué le dit contre-vent et en avaient instruit de suite le dit citoyen Dunoyer, mais qu'ils ne s'étaient point apperçu du moment ou elle avait été faite, et ont signé avec nous au dit Ayre les jour, mois, et an que dessus.

FOURNIER, commissaire
T. BARDIER, Alexandre VIONNET,
DUNOYER

A la même époque fut établi un inventaire détaillé ¹ des « matériaux, batteaux et agrais déposés au bord du Rhône côté du couchan sous Aire, provenant de la démolition du pont sur Batteaux, dont la vente est ordonnée par le Ministre de l'Intérieur sous la datte du 8 Vendémiaire, an 7 ».

Ce qui fait l'intérêt particulier de ce document est qu'il a été annoté en marge, de la main même de Céard. Au sujet des pieux, l'ingénieur observe qu'ils « ... sont perdus attendu qu'il en coûterait plus pour les arracher qu'ils ne valent ». Ces pieux, qui étaient de chêne, sont donc restés en place, et il n'est pas impossible qu'il en subsiste des vestiges aujourd'hui encore. A propos des bois en sapin déposés sur la berge, Céard remarque encore : « 54 madriers ont été volés par des coquins sans doute qui avaient besoin de se chauffer pendant l'hyvert dernier ». La baraque, qui avait servi d'entrepôt pour le matériel et de corps

¹ *Ibid.*, f. 135-136, 25 pluviöse (13 février).

de garde, était assez spacieuse, puisqu'elle mesurait 9 m. 45, de long sur 4 m. 50, de large, et 2 m. 75, de hauteur ; elle avait un plancher, un toit recouvert de tuiles ; deux cheminées avec plaques permettaient de la chauffer ; ce logis, auquel on pouvait accéder par deux portes, était éclairé en outre par deux fenêtres garnies de contrevents ; il était estimé à 360 francs, et Céard remarquait à ce sujet : « Cet objet vaut plus du double, pour rester en place, même le quadruple. Mais sa valeur se réduira de beaucoup par la nécessité de le démolir. » Outre cette baraque, avait été établie une guérite, où le factionnaire devait sans doute se tenir assis, puisqu'elle ne mesurait que 1 m. 25, à en croire l'inventaire.

Au sujet des bateaux, la note en marge dit :

Les batteaux qui composaient le pont d'Ayre étaient au nombre de onze en comprenant celui de l'échopier. Il reste six de ces batteaux dont la forme a été changée pour les adapter au pont et aux objets qu'ils devaient remplir, en sorte qu'ils ne conviennent plus à la navigation du lac, où ils ne peuvent même retourner qu'à grands frais par terre comme ils sont venus, à cause des usines du Rhône dans Genève qui ferment le passage. Un septième a été fracassé par les transports de la rivière d'Arve, et les quatre derniers ont été entraînés, volés et perdus.

Les câbles eux-mêmes n'étaient pas restés intacts, puisque plusieurs avaient été volés également.

Comme l'administration ne possédait pas de magasin dans Genève où l'on pût entreposer les matériaux, Céard proposait, dans une lettre du 3 ventose (21 février 1799)¹, de les vendre aux enchères sur les lieux mêmes, sauf les câbles qu'il paraissait préférable de transporter en ville, où l'on pourrait en trouver un prix plus avantageux.

Le département chargea la commune de Vernier² de procéder à la vente aux enchères, après avoir fait les publications nécessaires. Cette vente eut lieu le 9 germinal (29 mars 1799), et le lendemain, Dunoyer en fit son rapport³ à Céard, désormais fixé à Genève :

¹ *Ibid.*, f. 138-139.

² *Ibid.*, f. 140 et 141-142.

³ *Ibid.*, f. 147.

... Il a été procédé yere à la vente des Bois, Bateaux et Baraque provenant de la démolition du pont d'Aire... dont les pris sons montés à 2080 franc aviron, soit a quelque chause en susse de l'estimation, mais il ne cet poin présenté de miseur pour les cable et il nen a été vendu auqun. Et comme l'acquireur de la baraque ous ses cables sont renfermes vas être demolie desuite par l'acquireur, il faut que ses cable ce transporte dans un autre localle, je crois qu'il ceroit apropos de les faire conduire de suite dans quelque magasin a Genève, afin d'être a portée detre vus par des batellié ous autre citoyen qui pouroit sen charger.

Quelques jours plus tard, Dunoyer annonçait ¹ en effet qu'il avait fait transporter à Genève, dans le magasin du citoyen Peluchet, près des Grandes Boucheries, les câbles invendus et qui avaient été trouvés peser 2220 livres. Il lui avait fallu louer une voiture à quatre colliers pour le transport, et engager quatre manœuvres pour le chargement et le déchargement ².

L'administration de la commune de Vernier avait accordé aux acquéreurs des matériaux vendus un délai de deux mois pour se libérer ; mais plus d'une année plus tard, les acheteurs n'avaient toujours rien payé, de sorte que Dunoyer, à son tour, ne pouvait obtenir le prix du travail qu'il avait accompli près de deux ans plus tôt. On avait bien, pour contraindre les débiteurs, placé chez eux des garnisaires, mais les acheteurs les avaient fait retirer, promettant paiement dans les quinze jours, nouvel engagement qui n'avait naturellement pas été tenu non plus. Finalement, l'administration autorisa Dunoyer à poursuivre lui-même les débiteurs récalcitrants, à charge par lui d'indemniser en outre la citoyenne Barbier à Aire pour « dommages faits dans ses terres, prés et vignes, et arbres abattus pour le tracé et confection du chemin du côté occidental du pont de Batteaux d'Ayre, et l'emplacement d'un petit bâtiment pour l'Echopier et corps de garde... » ³, ces dégâts ayant été évalués à 600 francs. Une autre réclamation ⁴ surgit encore à ce moment, de la part

¹ *Ibid.*, f. 149, 16 germinal (5 avril).

² *Ibid.*, Annexe II, f. 1.

³ A.D.L., chap. 2, n° 529, 3^{me} portefeuille.

⁴ Mentionnée dans une lettre du ministère de l'intérieur, du 15 mesidor an VIII (4 juillet 1800) : A.D.L., chap. 2, n° 531, 2^e carton.

d'un citoyen Trottet de Lancy, sur les terres duquel avait été prélevé en 1793 déjà le chemin militaire qui, de Carouge, devait tendre au pont alors projeté. Le Ministre de l'Intérieur écarta cependant cette prétention, estimant qu'il appartenait à celui de la Guerre d'y satisfaire. On veut espérer que, finalement, Dunoyer et ses ouvriers, comme la citoyenne Barbier, obtinrent paiement de ce qui leur restait dû.

Qu'il soit dit encore, en dernier lieu, que les câbles avaient trouvé acquéreur en la personne d'un citoyen Pradel, fabricant de cordes, et habitant de Carouge, qui les acheta, en messidor de l'an VIII (juin-juillet 1800), pour le prix de six cent cinquante francs ¹. Ainsi se termina l'histoire, jusqu'ici inédite, du pont de bateaux d'Aïre.

VII. DONNÉES TECHNIQUES ET EMPLACEMENT DU PONT

Céard était assez fier de sa création, et avait tenu, en conséquence, à en conserver parmi ses papiers personnels, à côté de ses souvenirs du Simplon, le dessin en coupe et en plan ², ce qui est heureux, car le dossier administratif ne contient que quelques croquis sommaires, et dont aucun ne représente l'ouvrage dans son ensemble. C'est ce plan qui a été choisi pour illustrer cet article.

L'autorité militaire avait imposé à l'ingénieur la construction d'un pont permettant le passage d'artillerie de siège, c'est-à-dire de pièces de 24, y compris chevaux et équipage. Des notes conservées au dossier ³, il ressort que l'ouvrage pouvait supporter des charges de 25.000 livres, soit 12 tonnes environ. Cette capacité devait conditionner à leur tour le nombre et la dimension des bateaux porteurs, la section des madriers placés en travers, et la force du platelage recouvrant le tout.

¹ « Pont d'Ayre », f. 157.

² A.E.G., Papiers de famille, première série, Céard, 4^e portefeuille, *in fine*.

³ « Pont d'Ayre », f. 62-64.

Comme la construction a commencé vers la fin de l'hiver, époque où le Rhône est habituellement assez bas, on devait prévoir que, dans les mois à venir, le niveau du fleuve se modifierait sensiblement. Il fallait donc que les bateaux extrêmes, à une certaine distance de la rive, fussent reliés à elle par une plateforme mobile, dite avant-pont, d'une longueur amplement calculée.

Chaque avant-pont était soutenu par une poutre transversale dont les deux bouts coulissaient verticalement, chacun entre deux pieux solides.

Par les brouillons où figurent des cotes en toises et en pieds, on peut avoir une idée assez exacte des dimensions de l'ouvrage. (Céard utilisait naturellement pour ses calculs la toise française de six pieds, et non la toise genevoise qui en comptait huit.)

La longueur totale du pont, avec les avant-ponts, était de 37 toises et 5 pieds (73 m. 74). La distance entre les culées, faites de pilotis profondément enfoncés à la limite des basses eaux, était de 28 toises (54 m. 57). Chaque passerelle mobile de jonction entre la berge et le tablier horizontal (dite avant-pont) mesurant environ 10 toises (19 m. 49), cela laissait au tablier horizontal porté par les six barques une longueur de 17 toises et 5 pieds (34 m. 76). La largeur du tablier était de 9 pieds (2 m. 92), ce qui interdisait à des véhicules de se croiser sur le pont. Céard avait estimé à 6 pieds (1 m. 95) la différence possible de niveau entre les basses et les hautes eaux.

Les six bateaux à fond plat qui portaient le tablier étaient de dimensions voisines, mais non identiques : ils mesuraient probablement 12 à 13 mètres de longueur, pour une largeur de quelque 3 à 4 mètres, et comme leur enfoncement possible avait été calculé à plus d'un mètre, il avait fallu en sur-élever les bordages.

La nature du fond du Rhône et des berges ne permettant pas d'ancrer le pont selon la méthode classique, Céard l'attacha à deux câbles doubles et successifs, le premier reposant sur l'avant des bateaux porteurs, le second étant soulagé par deux bateaux dits de volée, attachés eux-mêmes à des pieux d'amarrage, enfoncés dans chaque rive à quelques dizaines de mètres en amont, par un dernier câble supporté lui aussi par un petit bateau.

Au total, le pont comprenait donc six grands bateaux et quatre plus petits, sans compter la nacelle qu'utilisait l'« échopier ».

La construction du pont a coûté 20.331 fr. 80 (non comprise, semble-t-il, la valeur des matériaux fournis par le magasin du génie à Carouge). L'ouvrage est resté utilisable (mais de façon assez précaire à partir du 23 messidor) du 24 germinal au 12 thermidor an VI (13 avril au 30 juillet 1798).

Reste un problème difficile à résoudre : celui de l'emplacement exact du pont.

En effet, si les lettres de Mongenet, citées au début de cette étude, donnent quelques précisions (chemin passant par la Caroline, rampe d'accès développée entre deux ravins sur la rive gauche, verger du citoyen Simon contigu au territoire genevois sur la rive droite), rien ne permet de savoir si le tracé ainsi préparé a bien été repris ensuite par Céard. Il est certain déjà que, du côté d'Aïre, ce n'est pas par le verger du citoyen Simon qu'a passé la route d'accès, puisque l'on ne parlera plus, ensuite, que des prés, vignes et arbres de la citoyenne Barbier. Et l'espoir que peut faire naître cette dernière indication s'évanouit au premier examen, car les Barbier, établis à Aïre depuis des siècles, formaient une tribu nombreuse, et la presque totalité des parcelles comprises entre le chemin d'Aïre et le Rhône jusqu'au bout de la presqu'île appartenaient à des propriétaires ainsi nommés. Lors de l'établissement du cadastre de 1806 (le premier que nous possédions pour cette région), les terres de ce versant étaient partagées entre huit agriculteurs portant ce même nom. L'examen de l'état civil ne nous en apprend pas davantage : il y avait à Aïre en 1798 de nombreuses personnes pouvant être appelées citoyennes Barbier, dont plusieurs veuves.

Mais du moins est-on certain de l'emplacement approximatif : comme le pont ne pouvait être construit qu'en aval de la frontière genevoise (représentée aujourd'hui à peu près par le pont Butin), et qu'il était suffisamment en amont du moulin de l'Evaux pour que des épaves pussent y aboutir, comme on l'a vu, l'ouvrage se trouvait nécessairement sur le tronçon rectiligne du Rhône entre Saint-Georges et Aïre, ce qui était aussi, techniquement, le point le plus favorable.

Lorsqu'au cours d'une opération militaire, l'on doit franchir en force un cours d'eau malgré un ennemi installé sur la rive opposée, il y a grand avantage à choisir pour cela un endroit où la rivière dessine une courbe convexe du côté de l'adversaire, car cela permet d'attaquer sur l'autre rive un saillant prononcé presque impossible à défendre, et très facile au contraire à couvrir de feux croisés encageant l'espace visé, opération classique qui consiste à s'assurer, dans une langue de terre adverse, d'une tête de pont (c'est d'ailleurs de là que vient l'expression). En revanche, du point de vue technique, un tel emplacement est défavorable : le courant se porte obliquement, et avec force, vers l'extérieur de la courbe ; en outre, la berge est généralement trop raide d'un côté (le cours d'eau y a même parfois creusé une falaise), et beaucoup trop douce de l'autre, de telle sorte qu'au moindre changement de niveau des eaux, la rive avance ou recule considérablement. Un pont de bateaux y est donc exposé soit à reposer sur le fond, faute d'assez d'eau pour flotter, soit à se trouver subitement trop court, et à aboutir à un terrain recouvert par l'eau. C'est pourquoi, si, pour des raisons tactiques, l'on est parfois obligé de jeter un pont de bateaux dans une courbe, cet ouvrage ne peut être alors que très provisoire, et doit être démonté au plus tôt.

C'est aussi pourquoi, partout où cela est possible, et en particulier lorsque, comme à Aïre en 1798, il n'y a à craindre aucune résistance de la rive opposée, l'on choisit un tronçon droit, où le fil du courant est parallèle aux rives, et où celles-ci, également inclinées, ne sont que peu modifiées par une crue ou une décrue. (Les moulins, quant à eux, seront toujours placés dans la concavité, étant assurés d'y bénéficier constamment du courant nécessaire pour faire tourner la roue, et n'ayant généralement rien à redouter des crues, sinon les épaves qui leur arrivent alors, comme il a été dit.)

Pour en revenir à notre pont, nous constatons que sur la rive gauche, descendant du plateau vers le Rhône derrière la ciblerie du stand de Saint-Georges, existent deux chemins dont l'un peut avoir été la rampe d'accès au pont. Sur la rive droite, et à la même hauteur à peu près se voit également un chemin qui, se détachant de la route d'Aïre et dessinant une large courbe,

descend vers le Rhône pour remonter alors le fleuve ; cela s'accorderait très bien avec le plan qui montre le pont raccordé sur la rive droite à un chemin dont on voit l'amorce dirigée vers l'aval. Il se pourrait donc que ce chemin, actuellement bordé de maisonnettes dans sa partie supérieure, mais dont le tracé est relativement ancien, puisqu'il figure déjà sur des cartes du XIX^e siècle, alors qu'il n'y existait aucune construction, fût un souvenir de la rampe d'accès au pont. Celui-ci se serait alors trouvé quelques dizaines de mètres en aval du bac qui a relié Saint-Georges à Aire de 1886 à 1926, et dont le souvenir n'est pas encore complètement perdu aujourd'hui.

Les anciennes berges du Rhône ont été noyées lors de la construction du barrage de Chèvres à la fin du siècle dernier, et surtout lors de la création de la retenue de Verbois en 1943, de sorte qu'il n'y a plus guère de possibilité, sauf vidange du lac artificiel, de revoir jamais découvert l'endroit où Céard fit enfoncer en 1798 ses pilotis de chêne¹.

¹ Communication présentée à la Société d'histoire et d'archéologie le 24 février 1972. On ne saurait, bien entendu, écrire une histoire des événements de 1798 sans recourir avant tout aux archives françaises, et plus particulièrement à celles du Service historique de l'Armée, celles des Affaires étrangères, et à l'importante série F des Archives nationales, sans oublier enfin les archives départementales de l'Ain et de la Savoie. Nous ne l'avons pas fait, sciemment, parce que nous ne nourrissions pas une telle ambition : nous avons voulu seulement publier le dossier qui se trouve aux Archives d'Etat de Genève, et qui, constitué par l'ingénieur responsable, a trait essentiellement au pont lui-même, retraçant les étapes de sa construction et donnant ses caractéristiques techniques, tous détails qu'en revanche, on ne trouvera probablement pas en France.

