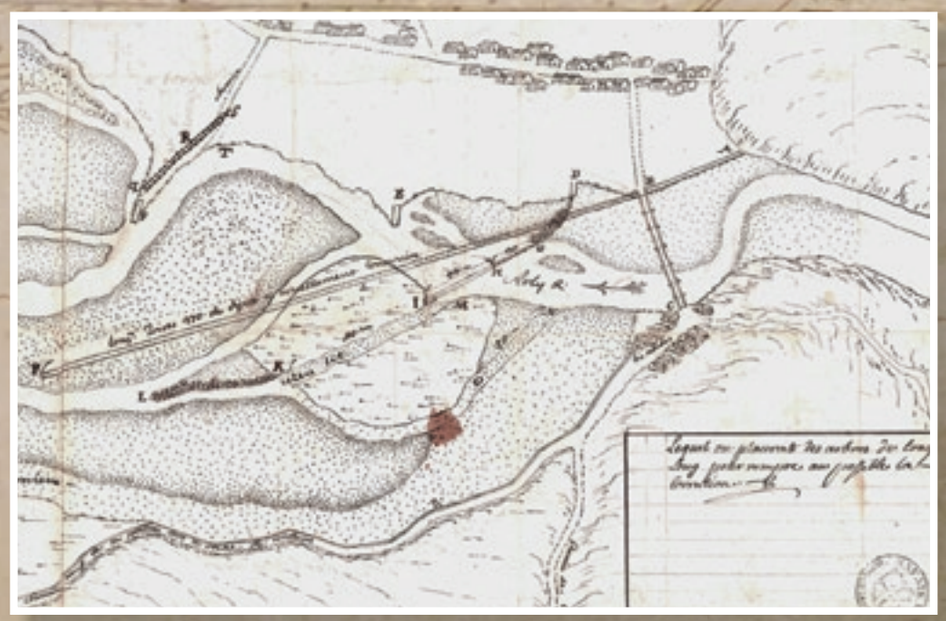
Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville

L'Arly est un torrent dévastateur : ses gorges et ses flots furieux, inquiètent les voyageurs.

L'Arly, un danger



Dans la plaine, lors des crues les plus violentes, ses eaux peuvent transformer les bassins de Marthod et d'Albertville en véritables lacs.
Jusqu'au début du XIXe siècle, les crues de l'Arly menacent les riverains des bourgs de L'Hôpital et de Saint-Sigismond, ainsi que les terrains agricoles aux alentours.

Sur la mappe de 1728, on repère le village-rue, site premier de L'Hôpital, au-dessous de l'église du Chaudan, tandis que la route d'Ugine évite la plaine et grimpe vers Pallud.
A proximité du pont, figure en A, une première digue renforcée par cinq petits éperons.

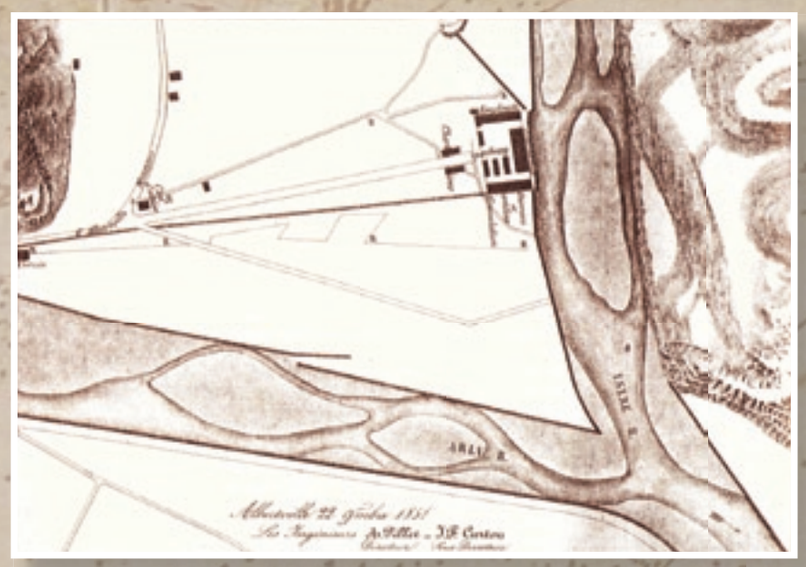
L'Arly, sauvage, déplace ses chenaux au gré des crues : en 1749, le plan Garella précise le positionnement du lit et des digues, abîmées par les dernières inondations, ainsi que les travaux à envisager.

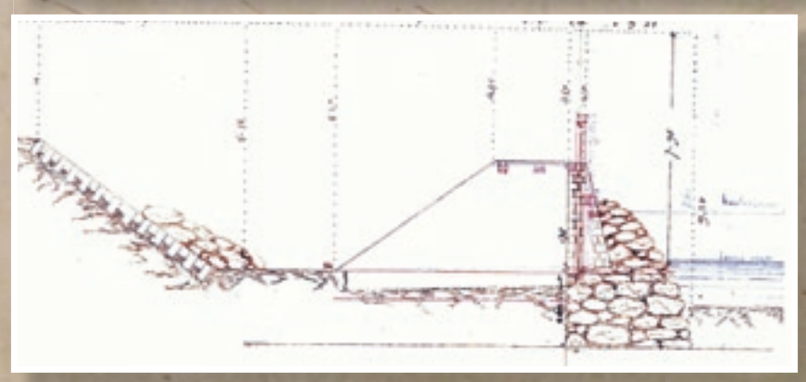
Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville
l'Arly à Albertville

La conquête de l'Arly consiste, en premier lieu, à maîtriser ses eaux, canalisées dans un lit artificiel entre deux digues, en second lieu, à utiliser ses berges désormais sécurisées pour la croissance urbaine et l'exploitation agricole.
Le blason de L'Hôpital, avec sa gerbe de blé, illustre bien cette mutation.
De même, sur la façade de l'Hôtel de ville, la tête de Cérès, déesse des moissons, et les deux têtes de Neptune, dieu du règne aquatique, symbolisent la conquête de l'Arly et de l'Isère.
L'endiguement de l'Arly est une entreprise de longue haleine, amorcée au début du XVIIIe siècle, qui se prolonge en plein XXe siècle.

L'Arly, une conquête





L'aménagement de la rive gauche est prioritaire, afin de protéger le grand chemin neuf dans la plaine de Conflans créé en 1740 et d'éviter ainsi le détour jusqu'alors obligé par la cité de Conflans. Les travaux permettent aussi de sécuriser les installations des Salines royales dans la plaine, à partir de 1750.

Sur la rive droite, l'endiguement intéresse seulement les habitants de l'Hôpital et de Saint-Sigismond, qui veulent protéger leur bourg et reconquérir les terres inondables.
Une société privée s'organise dans le but de prolonger les digues de l'Arly jusqu'à la confluence, dans les années 1826-27.
Ces digues protègent les communaux qui sont privatisés en 1839. Le Champ de Mars est un lieu d'exercice des militaires.
La route bordée de peupliers est aujourd'hui l'avenue des Chasseurs Alpins.

En amont du vieux pont d'Albertville, sur la rive droite, l'Arly arrive au bord de la route provinciale d'Ugine, dont le mur de soutènement correspond à l'ancienne digue.

En 1843, on resserre le lit de l'Arly par une nouvelle digue et, en comblant l'espace entre les deux digues, on gagne le Pré de Foire.

Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville

L'endiguement de l'Arly a été un préalable aux grandes opérations d'endiguement de l'Isère. La pose de la première pierre de ce vaste chantier a lieu le 17 août 1824, lors d'une fête grandiose en présence du roi Charles-Félix et de sa femme, la reine Marie-Christine.
Les travaux ont commencé plus tard, en 1829, pour endiguer l'Isère jusqu'à Pontcharra.

La victoire sur l'eau

La grande fête de la Pierre du Roy de 1824 est le moment fondateur de l'histoire d'Albertville, à tel point qu'il y a une commémoration chaque année, de 1825 à 1829.
En 1936, une vaste reconstitution historique est organisée à l'occasion des fêtes du centenaire d'Albertville.

L'Arly devient une voie de flottage des bois, qui sont exploités sur son bassin versant lorsque le niveau des eaux le permet. Durant des siècles, ce mode de transport économique a été utilisé pour exporter des bois de charpente ou de marine vers la France voisine, par l'Isère.

L'Arly, une voie de flottage

Les radeaux sont formés en aval du pont, dans un abord aménagé, appelé "port au bois" de L'Hôpital, et représenté dans un médaillon du plafond du Château de Manuel de Locatel peint au XVIIe siècle. A l'époque de Louis XIV, l'arsenal de Toulon est approvisionné par des mâts savoyards de plus de 30 mètres de long, assemblés en radeau et acheminés par l'Arly, l'Isère, puis le Rhône, jusqu'à la Méditerranée.

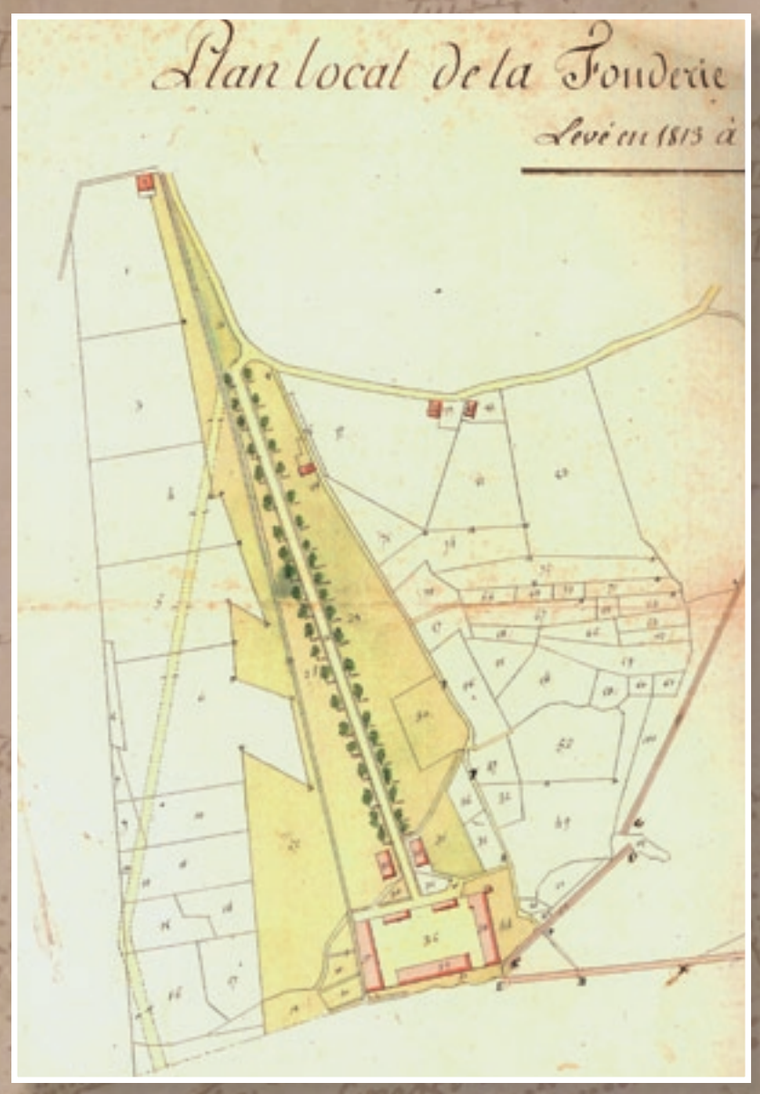
Deux lithographies de Courtois évoquent le flottage des bois sur l'Arly en 1840. La rivière est alors empruntée par environ 950 radeaux par an, jusqu'à ce que l'arrivée du chemin de fer, en 1876, provoque la disparition du flottage en l'espace de quelques années.

Dès 1752, le fonctionnement des Salines royales dans la plaine de Conflans, puis celui de la Fonderie à partir de 1805, nécessitent d'énormes quantités de bois de chauffe. Un canal d'environ 800 mètres de long, alimenté par une dérivation des eaux de l'Arly, est donc construit parallèlement à l'Arly pour acheminer jusqu'aux chaufferies des usines les petites "bûches perdues" lors du flottage. Ces dernières sont récupérées en amont par un barrage d'une quarantaine de mètres de largeur, le râteau.

Villes d'Art et d'Histoire

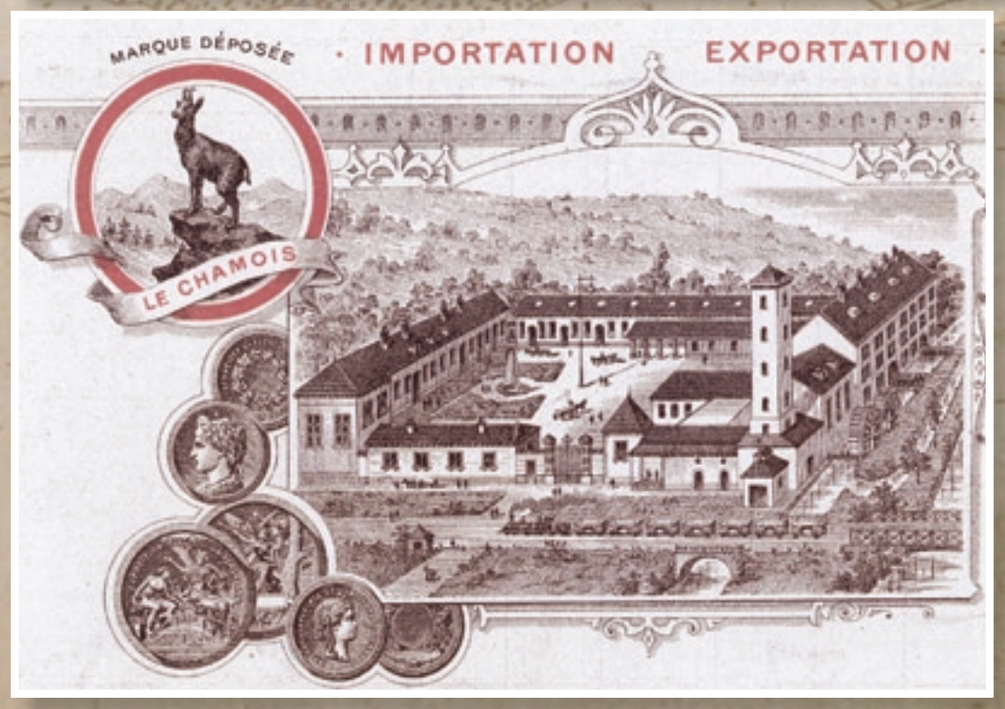
Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville



Des artifices et des industries se sont installés dans la basse vallée de l'Arly, sur des canaux de dérivation de la rivière, pour limiter les dégâts des crues.

L'Arly, une force motrice



Sur la rive gauche, le courant d'eau du canal des Salines fait tourner la grande roue à aube. Celle-ci actionne les pompes qui font circuler l'eau salée amenée de Moûtiers, pour la faire ensuite évaporer sur des milliers de fascines d'acacia disposées dans un vaste bâtiment de 573 mètres de long. Les Salines emploient une trentaine de salariés et produisent 130 à 260 tonnes de sel par an.

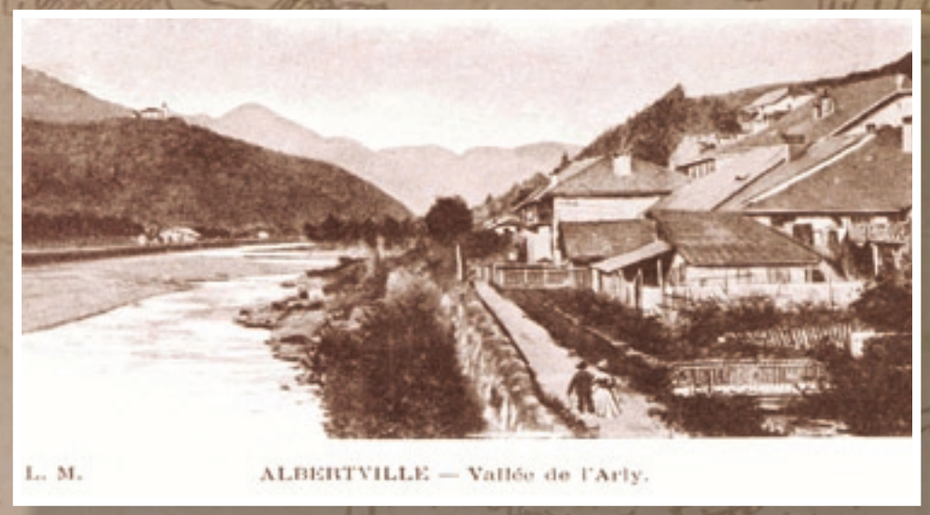
Après 1804, les Salines sont reconverties en fonderie, qui traite le plomb argentifère de Peisey. La tour de la fonderie est édifiée en 1840, pour installer un atelier de granulation de plomb de chasse.

La fonderie cesse ses activités en 1863, mais le site connaît une troisième reconversion à la fin du XIXe siècle avec l'installation de l'usine de pâtes alimentaires Fontanet. Deux roues à aube actionnent les moulins qui transforment les blés en semoule.

Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville



Parmi la série d'artifices établis sur le canal de la fonderie se trouvent deux scieries, une tannerie et les moulins Gravin aux Adoubes.
Sur la digue, une promenade longe le canal et des passerelles l'enjambent pour donner accès aux maisons.

L'Arly, ses artifices

Sur la rive droite fonctionnent aussi des moulins, une tannerie et, immédiatement en aval du pont, une papeterie employant en 1840 une quarantaine d'ouvriers. L'entreprise a dû cesser son activité en 1854, faute de moyens financiers.

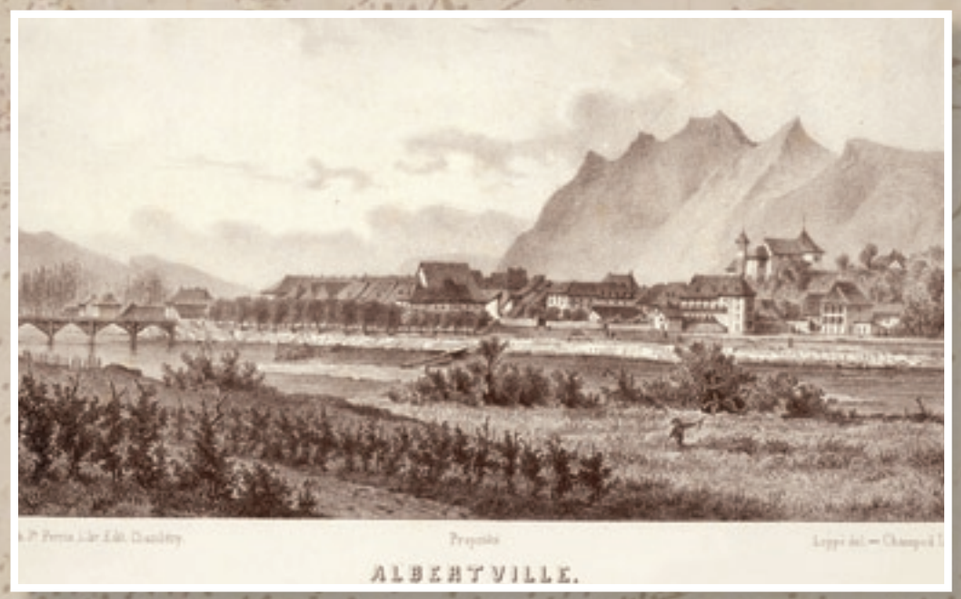
Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville

L'Arly sépare Conflans de L'Hôpital, coupe en deux la plaine et ferme l'accès au Beaufortain et à la Tarentaise.

L'Arly, une barrière



Le premier pont, situé en face de l'actuelle rue Bugeaud, n'est qu'une passerelle de bois sur pilotis, menacée à chaque inondation. Il figure sur un plan de 1787, tout comme la nouvelle Place d'armes, aménagée en bordure de l'Arly, entre l'actuelle rue Bugeaud et le square Soutiras, pour les exercices du régiment de Maurienne.

En 1820, la construction d'un nouveau pont plus solide, en charpente de bois, est décidée. Positionné 130 mètres en aval du vieux pont, il atteint une longueur de 114 mètres, s'appuie sur douze palées plantés au niveau des basses eaux et sur deux culées aux extrémités. Une gravure de 1858 laisse apercevoir une partie du nouveau pont de L'Hôpital dominé par l'église du Chaudan.

Le pont de bois, sérieusement endommagé par les crues de 1854-60, est remplacé entre 1861 et 1863 par un pont de pierre. Durant un siècle, le pont des Adoubes constitue l'unique voie de passage sur l'Arly, de la Combe de Savoie à la Tarentaise.

Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville
l'Arly à Albertville

La prolongation de la voie ferrée d'Albertville à Moûtiers nécessite, dans les années 1888-93, la construction d'un pont de chemin de fer sur l'Arly. La Ville d'Albertville propose alors qu'une nouvelle digue soit construite, sur plus d'un kilomètre de longueur, rive droite, afin de resserrer le lit de l'Arly et de réduire ainsi de moitié la longueur du pont de chemin de fer projeté. Cette solution est approuvée par le ministre des Travaux publics. Ainsi naît « l'Esplanade », entre deux digues, telle qu'on la voit sur le plan Meffret de 1911.

L'Arly, ses ponts

Une photographie de 1935, prise à la confluence de l'Arly et de l'Isère, en direction d'Ugine, montre bien le nouveau lit resserré de l'Arly, l'Esplanade et l'ancienne digue le long de la route nationale.

En 1956, un second pont routier est ouvert sur l'Arly dans le cadre de l'aménagement de la RN90.
Situé juste à la confluence, le pont de la Pierre du Roy va désormais permettre de relier Chambéry à Moûtiers sans faire de détour par les Adoubes.

En 1979, un troisième pont routier, le pont Mirantin, facilite grandement le franchissement de l'Arly.
Il doit son existence à la clairvoyance du maire, Henri Dujol.

Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville
l'Arly à Albertville

Afin d'améliorer le trafic de transit que connaît Albertville, des études de déviation de l'ancienne RN 212 ont été menées dès le début des années 80.
Trois solutions techniques ont été envisagées :
un aménagement "sur place" de l'axe existant,
un tunnel sous Conflans
ou une voie sur berge, projet finalement retenu.

En 2000, un Contrat de Plan Etat-Région fut signé entre les co-financeurs : Etat, Région, Département et communes -stations de Savoie au travers du Plan Qualité Routes.
La Déclaration d'Utilité Publique fut promulguée en 2002, après enquête publique.

L'Arly, une voie sur berge

SAVOIE
CONSEIL GENERAL

VILLES D'ART ET D'HISTOIRE

ALBERTVILLE

Villes d'Art et d'Histoire

Une rivière, une ville

l'Arly à Albertville

La dimension environnementale et urbaine

L'aménagement paysager de la voie a été prévu.
Par ailleurs, des travaux ont été menés en parallèle, en concertation avec l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques ainsi que les fédérations locales de pêche, afin de recréer l'habitat piscicole.
L'objectif visé est de faire de la traversée d'Albertville, une rue urbaine et non pas une route, afin que les Albertvillois se réapproprient l'espace.
Parallèlement, une étude de "requalification urbaine" est en cours en Mairie concernant les aménagements de l'axe longeant l'Hôtel de Ville.

L'Arly, une voie sur berge

Aspects techniques

- Maître d'Ouvrage : Conseil Général de la Savoie
- Budget : 24 millions d'euros
- Début des travaux : 2004
- Inauguration : 28 novembre 2008
- Ouvrage à l'abri d'une crue centennale avec mesures d'exploitation prévues pour la fermeture de la voie en cas de crue décennale.

Les grandes étapes du chantier

2004 : réalisation du giratoire du Champ de Mars

2005 : poursuite des études et lancement des marchés

2006 : début des travaux d'aménagement en rivière terrassement et protection des berges (enrochements et palplanches)

2007-2008 : réalisation des ouvrages d'art murs de soutènement béton, habillage de la digue historique, rotonde de l'Hôtel de Ville

2008 : travaux et équipements routiers assainissement, bassin de traitement des eaux pluviales, chaussée, équipements routiers (glissières, signalisation, marquage au sol), giratoire Nord

SAVOIE
CONSEIL GENERAL

VILLES D'ART ET D'HISTOIRE

ALBERTVILLE