

EXPLORATEURS

PAYS D'ART ET D'HISTOIRE
ENTRE CLUNY ET TOURNUS

LES PONTS... D'HIER À AUJOURD'HUI



DOSSIER PÉDAGOGIQUE
ENSEIGNANTS

VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE

SOMMAIRE

QUAND IL N'Y AVAIT PAS DE
PONT ? 1

LES DIFFÉRENTS USAGES DES
PONTS 2

CONSTRUCTION DE PONTS
D'HIER À AUJOURD'HUI 5

LES 3 GRANDES FAMILLES DE
PONTS 6

FICHES THÉMATIQUES 8

Fiche thématique 1 :
Histoire(s) des ponts de
Tournus, un long fleuve pas
tranquille... 8

Fiche thématique 2 :
Enquête sur le pont Sainte-
Catherine de Salornay-sur-
Guye 9

VRAI OU FAUX
AVEC MESSIRE
ET PETIT BONHOMME 10

ANNEXES 11

Glossaire 11

Bibliographie 11

Sitographie 11

Documents iconographiques 12

Documents littéraires 13

Dessous du **tablier** du pont-rail de Malay, utilisé
aujourd'hui comme voie verte © PAH



Nota bene :
Les mots en gras
sont expliqués
dans le glossaire.

QUAND IL N'Y AVAIT PAS DE PONT ?

Avant la construction d'un pont souvent coûteuse et techniquement difficile, plusieurs moyens étaient utilisés pour permettre la traversée des cours d'eau, principaux obstacles dans notre territoire avant le développement des routes et voies de chemin de fer. Les passages et transports de marchandises utilisaient les passages à **gué** ou les bacs.

LES PASSAGES À GUÉ

Un gué est une zone d'un cours d'eau où le lit est assez ferme et l'eau peu profonde (un haut-fond) pour permettre de traverser à pied, à dos d'animal ou en véhicule sur le fond, sur des pierres de gué ou sur un radier ou une chaussée immergée construite par l'homme, sans s'embarquer ni être emporté par le courant. Malgré tout, il est sujet aux aléas climatiques, notamment les crues ou l'envasement.

Plusieurs indices permettent de les repérer : la toponymie, la cartographie, des découvertes archéologiques... Les gués sont ainsi nombreux dans le Pays d'art et d'histoire. Par exemple, près d'une quinzaine de gués ponctuaient la Saône, entre Tournus et Mâcon. Certains de ces gués sont très anciens. À Jean-de-Saône, sur la commune de Montbellet, le gué a été fréquenté dès l'Âge du Bronze moyen (entre 1500 et 1100 av. J.-C.).

Sur les cours d'eau qui ponctuent le territoire, les gués coïncident avec des axes de passage. Le gué antique d'Aynard, à Bonnay, se situe sur une variante de la voie antique de Belleville à Autun. Le gué Marion à Cluny assurait le passage du ruisseau de la Fontaine des Croix, petit affluent de la Grosne, et permettait à la voie de Mâcon de rejoindre la ville.

LES BACS

Les bacs sont des bateaux à fond plat permettant aux voyageurs, véhicules ou animaux de traverser des cours d'eau calmes. Sur la Saône, les anciens bacs se repèrent dans les toponymes, avec des lieux-dits portant le nom de « port », correspondant à des anciens débarcadères de bacs.

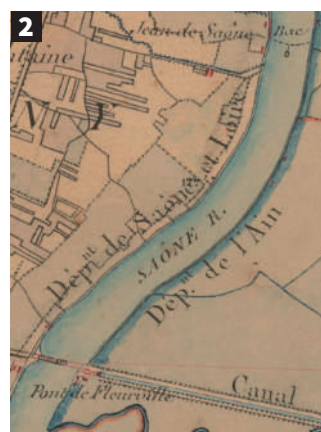
À Tournus, un service de bac au centre de la ville est instauré au plus tard au XVII^e siècle. À Uchizy, quatre bacs différents ont fonctionné. Le dernier bac a fonctionné entre 1944 et 1952, pour pallier la destruction du pont d'Uchizy pendant la Seconde Guerre mondiale.

La plupart de ces bacs fonctionnait sur le principe de la « traîlle ». Le bateau était guidé par un câble tendu en travers du cours d'eau, suffisamment haut pour éviter de gêner la navigation. Les passagers pouvaient aider le passeur en tirant sur le câble à l'aide de palettes à encoche, ou directement à la main.

La Saône est aujourd'hui ponctuée de plusieurs ponts. Pourtant, ce ne fut pas toujours le cas. À l'époque romaine, un seul pont est attesté : un pont à Chalon-sur-Saône. Au Moyen Âge, deux ponts existent à Chalon et Mâcon. Le XIX^e siècle est le siècle des constructions, rendues nécessaires par les aménagements de la Saône. Au milieu du XIX^e siècle, le cours d'eau était traversé par 35 ponts.

1 - Gué d'Aynard à Bonnay, sur la Guye. © C. Marson

2 - Carte du XIX^e siècle, repérant le bac sur la Saône à Uchizy.



LES DIFFÉRENTS USAGES DES PONTS

Un pont sert avant tout à assurer le franchissement d'un obstacle, qui peut être de nature très diverse en fonction du terrain : un cours d'eau plus ou moins large, une vallée, une voie routière ou ferroviaire, des habitations. Il permet ainsi la continuité des voies de communication.



1 - Vue du pont de Tournus, avec le tacot en direction de la gare et les boutiques le long de la rue du Pont d'après une carte postale du début du XX^e siècle. © AD 71 / 6 FI 5522

RÔLE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le pont facilite les échanges commerciaux et peut même ouvrir de nouveaux débouchés. Le transport de marchandises est rendu plus rapide et plus sûr. L'argument économique est donc souvent le premier avancé lors d'un projet de pont. Dès l'Antiquité, mais surtout, au Moyen Âge, le pont devient une source de revenus importants en raison de l'instauration de péages. Cette pratique a perduré jusqu'au début du XX^e siècle. Si le péage était un droit perçu sur le passage des voyageurs, l'**octroi** était une contribution sur l'importation de marchandises. Ces deux impôts étaient collectés à l'entrée des ponts, dans des maisons ou barrières de péage ou d'octroi dont il reste un exemple au pont de Montbellet.

Les ponts ont souvent concentré autour d'eux une vie économique et sociale intense. Construits sur des cours d'eau, ils sont souvent entourés de lavoirs, installés directement sur le cours d'eau et rendus facilement accessibles pour tous. Certains ponts cristallisent l'installation de cafés ou de restaurants dans lesquels les gens peuvent attendre le passage du « tacot », petit train circulant sur une voie de chemin de fer local.

La première mention écrite conservée d'un projet de pont à Tournus remonte au milieu du XVII^e siècle. Un homme du nom de Serville obtient du roi Louis XIV l'autorisation de construire un pont en bois contre une concession de péage d'une durée de 29 ans. Passer d'une rive à l'autre aurait ainsi coûté 1 sol pour un passant à pied, 2 sols pour un passant à cheval et jusqu'à 10 sols pour un mouton. Le concessionnaire aurait disposé de revenus confortables lorsque l'on sait qu'un repas dans une (mauvaise) auberge coûtait 5 sols à l'époque ! Malgré l'intérêt financier, le concessionnaire ne débuta jamais les travaux...

RÔLE MILITAIRE STRATÉGIQUE

Les ponts, en tant que zone de franchissement d'obstacles, jouent un rôle militaire stratégique dans les combats. Ils sont de véritables verrous pouvant stopper ou, au contraire, accélérer la progression des troupes. Le besoin de défense se manifeste sur les ponts, points de passage obligés. Au Moyen Âge, la fortification des ponts est très fréquente. À Cluny, au XIV^e siècle, pour protéger le faubourg Saint-Marcel et le relier au centre du bourg, un nouveau mur d'enceinte est construit, suivant à l'est le lit de la Grosne. Ces travaux obligent l'établissement d'une nouvelle porte fortifiée et d'un nouveau pont : la porte et le pont de la Levée.

Si la construction rapide d'un pont est un enjeu, sa destruction est utilisée comme stratégie de guerre. Lors de la Seconde Guerre mondiale, les trois ponts situés sur la Saône entre Tournus et Montbellet furent détruits, le même jour, le 3 septembre 1944 par les troupes allemandes en pleine retraite. L'objectif était double : ralentir l'avancée des Alliés et, par conséquent, gagner du temps pour organiser le repli.

PONT ET RELIGION

Au Moyen Âge, les ponts sont considérés comme des zones menaçantes, voire ambivalentes. Les chansons de geste, notamment les récits de la légende du roi Arthur, regorgent de ponts, devenus le lieu même d'une épreuve, d'un rite initiatique. Pour sauver la reine Guenièvre retenue prisonnière, Lancelot se doit d'affronter l'épreuve du Pont de l'Épée qui consiste en une épée tranchante jetée au-dessus d'une eau menaçante.

Pour protéger les ponts de l'influence du Diable, le Moyen Âge voit l'installation de croix sur les parapets qui sont encore visibles au pont Sainte-Catherine à Salornay-sur-Guye et au pont de la Levée à Cluny. Parfois, une croix ne suffit pas ! Une chapelle est alors construite directement sur le pont ...



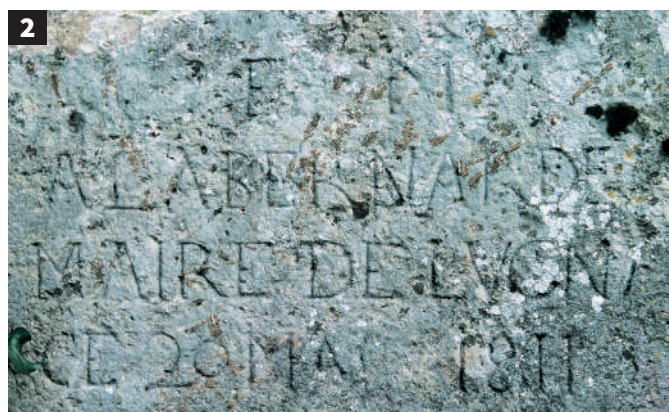
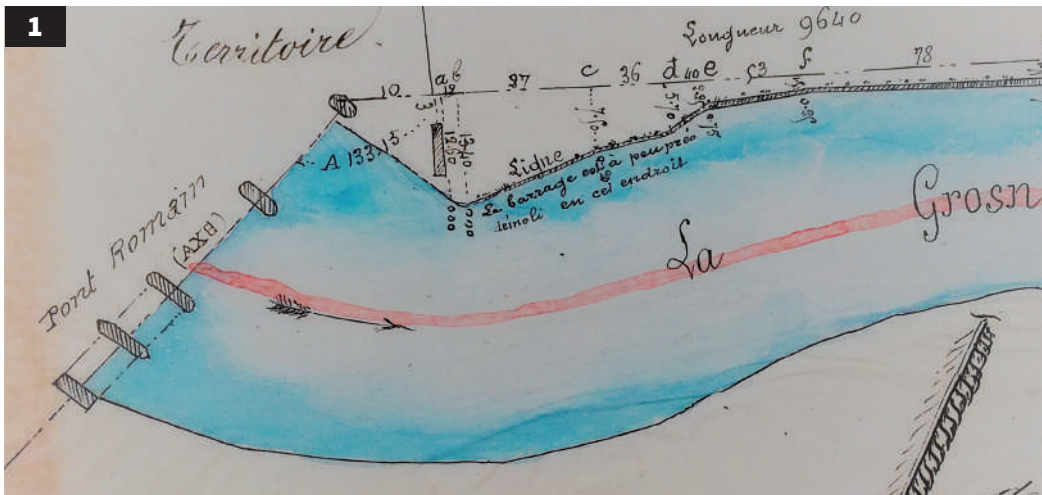
1 - À Cluny, le pont de la Levée faisait partie intégrante du système de fortification de la ville.

© M. Dunoyer

2 - Le pont de Montbellet fut détruit par les troupes allemandes le 3 septembre 1944.

© J.-P. Liégeois

3 - Une croix est construite sur le parapet du pont Sainte-Catherine à Salornay-sur-Guye. © PAH



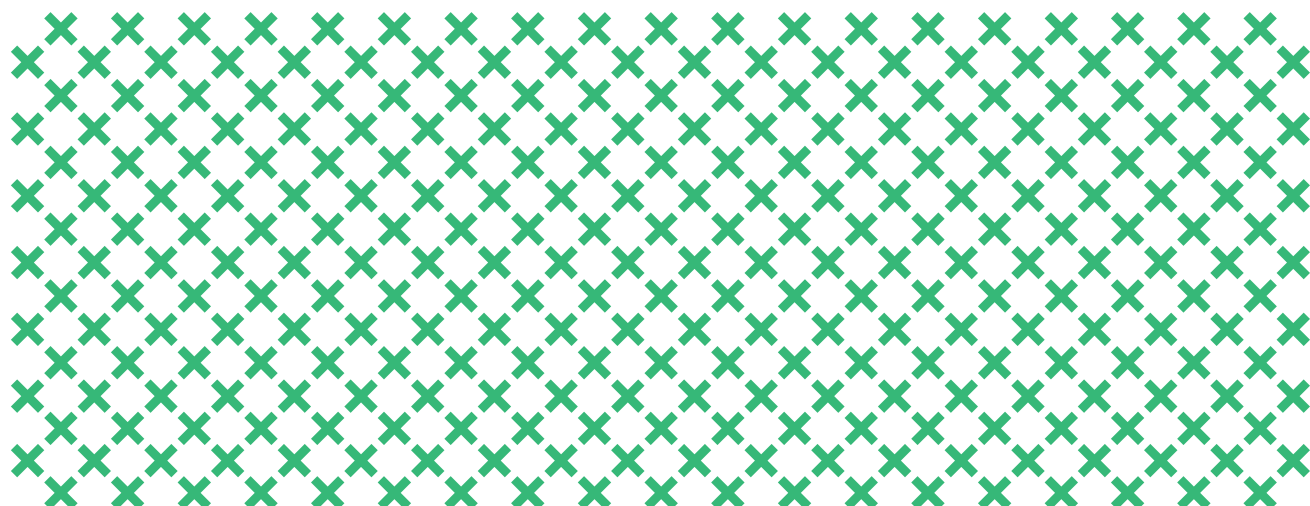
RÔLE POLITIQUE ET SYMBOLIQUE

Les ponts sont souvent le théâtre de légendes ou de traditions locales... Dans le territoire, certains ponts auraient été construits par les Romains dans l'Antiquité ! Le prestige de l'ancienneté de la construction ou du savoir-faire des constructeurs antiques romains rejaillirait-il sur les communes ?

En tout cas, la construction d'un pont a toujours une portée politique, en faisant pleinement partie de la politique d'aménagement d'une ville. Il ouvre de nouvelles voies de communication et donc de nouveaux échanges politiques. Certains maires du XIX^e siècle n'oublient donc pas de rappeler leur rôle dans ces constructions et font inscrire leur nom sur les ponts. À Lugny, sur le parapet sud du pont sur l'Ail, une pierre gravée porte l'année de construction (1811) et le nom du maire qui, à cette époque, dirigeait l'administration municipale : le notaire Claude-Melchior-Esprit Alabernarde, maire de Lugny du 7 messidor an XIII au 24 juin 1814, et qui sera reconduit en 1815...

1 - Plan de la Grosne à Malay avec indication d'un « pont romain ». © AD 71 / 7 S 57

2 - Pierre gravée sur le parapet du pont de l'Ail, avec le nom du maire dirigeant la commune de Lugny lors de la construction. © F. Lafarge



CONSTRUCTION DES PONTS D'HIER À AUJOURD'HUI

Les ponts sont caractéristiques de leur époque de construction. Leur forme et leurs matériaux de construction évoluent au fil des siècles, découvertes techniques et technologiques, modifications des moyens de transport...

ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION

Les premiers « passages » sont construits avec le matériau le plus facilement transformable, le bois. À la période néolithique (vers le V^e millénaire avant J.-C.), des villages lacustres sont accessibles par des passerelles réalisées par des assemblages de perches, reliées entre elles par des lianes ou des boyaux d'animaux. Durant l'Antiquité, César décrit les ponts gaulois comme des juxtapositions de troncs d'arbres posés à angle droit et calés avec des pierres. Si les Romains construisent toujours des ponts en bois, ils augmentent l'usage de la pierre. Matériau plus coûteux, il permet néanmoins des évolutions dans la construction des ponts pour en faire des éléments architecturaux fonctionnels et esthétiques. Au niveau de la technique, les arches et les piles, d'abord épaisses, deviendront de plus en plus minces et ouvertes.

Avec la révolution industrielle, le XIX^e siècle voit l'arrivée du métal, en particulier de l'acier. Les ponts métalliques permettent des portées plus importantes et un allègement de la structure. Le premier pont métallique, l'*Iron Bridge*, est construit en fonte, en 1779, en Angleterre. Au milieu du XIX^e siècle, apparaissent le béton, puis le béton armé. Ce matériau très résistant, durable et modulable devient essentiel dans la construction. Aujourd'hui, les constructeurs privilégient la performance des matériaux par le mélange de l'acier, du béton et de la pierre.

CONTRAINTES DES CONSTRUCTEURS

Bien que les techniques de construction aient évolué au cours des siècles, la conception d'un pont doit toujours respecter des exigences définies au regard de ce qu'ils franchissent : route, cours d'eau, voie navigable ou voie ferrée.

► Étudier la nature du terrain

Lors de la préparation du projet, l'ingénieur doit étudier la topographie du terrain naturel (la configuration d'un lieu et le détail de ses

éléments caractéristiques) établissant ainsi l'emplacement de l'ouvrage et la composition de sa structure. Si l'ouvrage se trouve au-dessus d'un cours d'eau, le constructeur doit prendre en compte les données hydrauliques, notamment les relevés des crues. Une fois la pose des fondations réalisée, le constructeur n'a plus qu'à bâtir ce qui supportera le **tablier** du pont. L'obstacle à franchir et son étendue déterminent fortement la technique à mobiliser pour la construction du pont.

► Choisir une solution de franchissement

L'étape suivante est d'établir la composition des différents éléments de franchissement : type de fondation, tablier, **piles**, **culées** et équipements. Le choix des matériaux (bois, pierre, acier, béton...) est donc essentiel. L'influence de l'environnement sur la structure de l'ouvrage (vent, érosion, corrosion, rouille, évolution des températures...) et son utilisation envisagée pour un trafic ferroviaire et routier intense ou faible établissent également sa solidité et sa durée dans le temps.

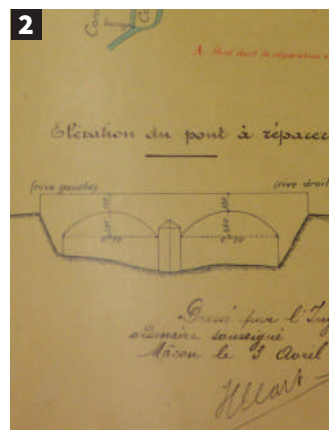
► Respecter la législation

Depuis le XX^e siècle, les projets de construction sont régis par un ensemble de textes normatifs (code de la voirie routière...) fixant ainsi les dimensions (chaussée, trottoirs), la hauteur et les ouvertures à adopter pour permettre la circulation (passage des véhicules, piétons, bateaux) aussi bien sur que sous le pont.

Le projet d'installation d'un pont s'attache aussi aux contraintes en matière de paysage et respect de l'environnement. Le cadre législatif instauré depuis les années 1970 se soucie de l'insertion d'un ouvrage dans son environnement afin d'éviter de perturber le passage du cours d'eau et de porter atteinte aux milieux naturels, d'empêcher les nuisances pour les hommes et de limiter son impact visuel dans le paysage.

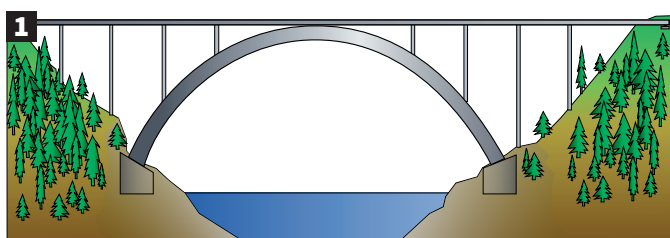
1 - Détail du matériau utilisé pour la construction du pont-rail de Malay. © PAH

2 - Plan d'un ingénieur pour la réparation d'un pont à Cortambert en 1895. © AD 71 / 7 S 56



LES 3 GRANDES FAMILLES DE PONTS

La typologie des ponts a évolué au fil du temps notamment en fonction des matériaux utilisés. Leur classification s'établit en 3 grandes familles : les ponts en arc, à poutres et à câbles, elles-mêmes déclinant d'autres types.



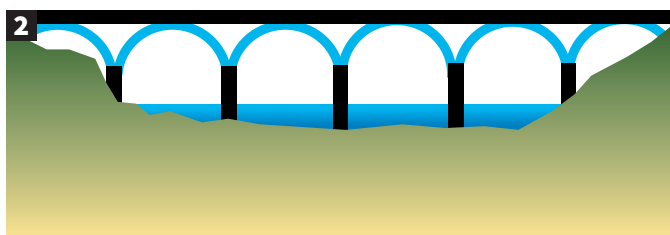
FAMILLE « PONTS EN ARC »

► Pont à arche 1

Origine : Un des premiers types de ponts en pierre, il apparaît dès l'Antiquité et reste utilisé jusqu'à nos jours.

Caractéristique : La partie inférieure du tablier forme un seul arc capable de franchir en une fois l'obstacle. En pierre, sa portée est limitée. En fonte ou en béton, sa portée se limite à une centaine de mètres.

Matériaux : Autrefois en pierre, il peut être aujourd'hui construit en fonte ou en béton armé.



► Pont à voûtes 2

Origine : Premier pont « durable » réalisé, il apparaît à la fin de l'Antiquité et au Moyen Âge et représente le type le plus fréquent jusqu'au XIX^e siècle.

Caractéristique : Le tablier repose sur les voûtes supportées par des piles et des culées. Ce type de pont permet uniquement une portée courte n'excédant pas 50 mètres.

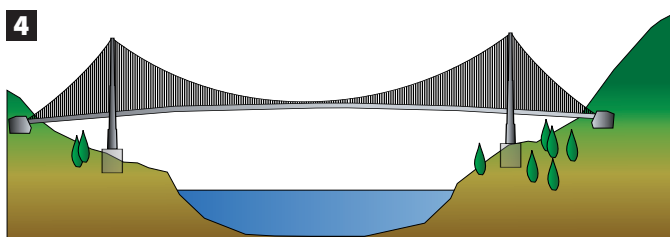
Matériaux : Ouvrages généralement en pierre et maçonnerie, certains exemplaires peuvent être en béton et en acier.



Pont de la Levée, Cluny Pont à voûtes, en pierre

Le pont de la Levée est le pont le plus ancien de Cluny encore conservé de nos jours. Sa construction remonte au Moyen Âge, peut-être au XIV^e siècle lorsque le cours de la Grosne fut légèrement à l'est. Ce pont en pierre possède trois arches, séparées par deux piliers centraux portant des avant-becs pour casser le courant. Installé sur une voie antique, il permettait d'accéder à la rue principale de Cluny. Sa position stratégique obligea certainement sa fortification par deux tours-portes à ses extrémités jusqu'au XVIII^e siècle.

À noter que son parapet est surmonté d'une croix, restaurée au début des années 2000.



FAMILLE « PONTS À CÂBLES »

► Pont suspendu 4

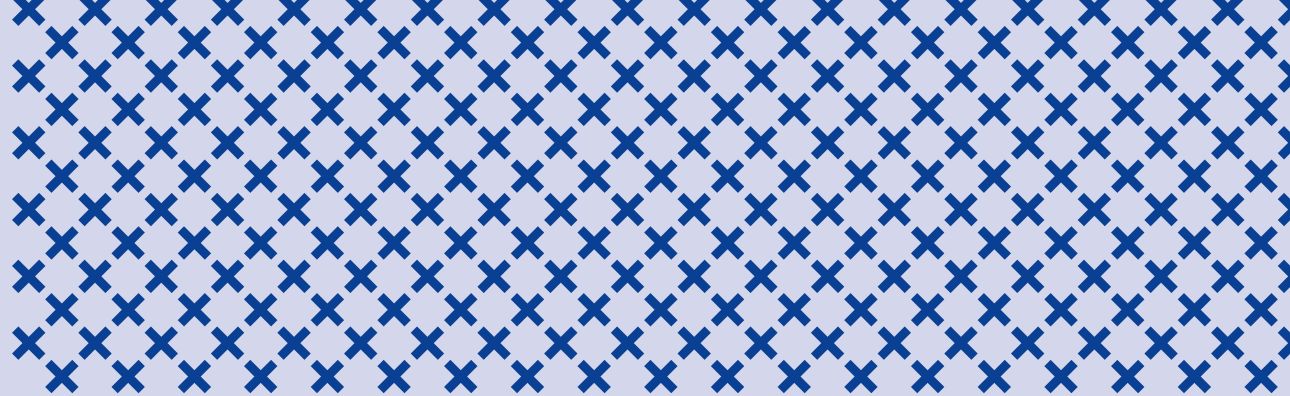
Origine : Apparu au XIX^e siècle, ce type de pont est très répandu au cours des XIX^e et XX^e siècles.

Caractéristique : Le tablier est accroché à des câbles verticaux suspendus à une catène, long câble tendu entre les culées des deux rives par l'intermédiaire de pylônes. Ces ponts permettent de franchir de grandes brèches, leur portée variant de 100 à 2000 mètres.

Matériaux : Ouvrages construits généralement en acier et en béton armé.

1,2, 4 - Schémas des ponts © Wikipédia, CC BY-SA 3.0

3 - Pont de la Levée de Cluny © PAH



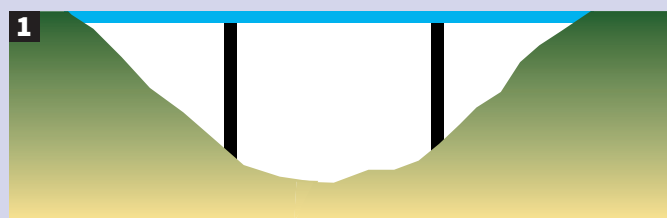
FAMILLE « PONTS À POUTRES »

► Pont à poutre pleine **1**

Origine : Ce type de pont, probablement ancien, devait exister en bois. Beaucoup d'ouvrages de ce type sont construits aux XX^e et XXI^e siècles, notamment pour l'installation d'autoroutes.

Caractéristique : Le tablier est porté par une ou des poutres, elles-mêmes supportées par une ou des piles. Ce type de pont est assez léger et simple. Sa portée varie entre 5 à 300 mètres.

Matériaux : Autrefois en bois, ces ponts sont généralement construits en acier ou en béton.



Pont Nord - Roger Gautheron, Tournus Pont à poutre, en béton précontraint

L'histoire des ponts de Tournus n'est pas un long fleuve tranquille. Les autorités successives ont demandé, de longue date, la construction d'un pont sur la Saône. À la fin du XVIII^e siècle, le Conseil d'Etat accorde l'autorisation mais la Révolution stoppe le projet. Il faut attendre 1802 pour qu'un pont relie les deux rives. Plusieurs ponts succéderont à ce premier pont :

- un pont suspendu dans les années 1830,
- un pont à arche en pierre (entre 1860 et 1944),
- une passerelle en bois pour pallier la destruction de 1944,
- un pont suspendu métallique fermé en 1986 et détruit en 1989,
- un pont en poutre ouvert à la circulation en 1989.

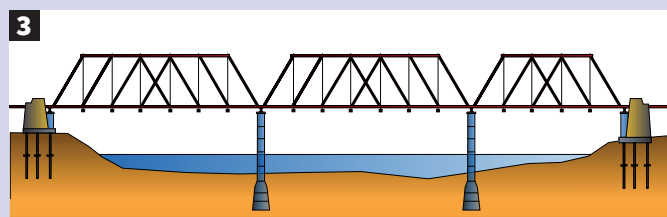


► Pont à poutre treillis **3**

Origine : Ce type de pont apparaît au cours du XIX^e siècle et est très répandu jusqu'au milieu du XX^e siècle, notamment lors du développement du réseau ferré.

Caractéristique : Le tablier est supporté par des poutres latérales composées de barres métalliques triangulées appelées « treillis ». Sa portée peut aller jusqu'à 500 mètres. Cette structure légère et rigide rend sa construction rapide et moins coûteuse.

Matériaux : Généralement construits en fer ou en acier, des exemplaires plus anciens seraient en bois.



► Pont en arc dit « bow-string » **4**

Origine : Ces ouvrages, littéralement « pont à corde d'arc », apparaissent au XIX^e siècle.

Caractéristique : Pont muni d'un tablier et de poutres latérales en arc au-dessus du tablier, il ne nécessite pas ou peu de système d'appui (culées ou piles). Il est souvent choisi pour le franchissement des voies navigables et peut avoir une portée assez grande (de 100 à 500 mètres en moyenne).

Matériaux : Généralement construits en acier et en béton.



1,3 - Schémas des ponts © Wikipédia, CC BY-SA 3.0

2 - Pont nord de Tournus © PAH

4 - Pont bow-string de Montbellet © PAH

HISTOIRE(S) DES PONTS DE TOURNUS, UN LONG FLEUVE PAS TRANQUILLE ...

OBJECTIFS :

- Comprendre l'évolution technique des ponts
- Découvrir les différents matériaux utilisés lors des constructions successives
- Appréhender du vocabulaire



1



2



3

THÉMATIQUES

1/ CHRONOLOGIE DES PONTS DE TOURNUS

Construction tardive du 1^{er} pont au début du XIX^e siècle
Des ponts malmenés par les guerres
5 ponts se sont succédés :
1^{er} pont : de 1802 à 1830
2^e pont : de 1830 à 1860
3^e pont : 1860 au 3 septembre 1944
4^e pont : 1950-1989
5^e pont : de 1989 à nos jours ...

2/ TYPOLOGIE DES PONTS

Succession de différentes techniques de construction
Usage de la pierre pour les premiers ponts et un usage du métal pour les deux derniers ponts
1^{er} pont : pont à arches
2^e pont : pont suspendu **1**
3^e pont : pont à arches **2**
4^e pont : pont suspendu **3**
5^e pont : pont à poutre

FICHE DESCRIPTIVE

- 1 - Dessin du pont suspendu (milieu XIX^e siècle © HOD - Musée Greuze)
- 2 - Carte postale du pont à arche de Tournus (début XX^e siècle © AD 71 / 6 FI 9456)
- 3 - Photographie du pont suspendu (vers 1960 © M. Fétat)

PROLONGEMENTS

- ▶ Faire une chronologie des ponts en ajoutant des cartes postales anciennes du pont de Tournus
- ▶ Étudier le pont sud de Tournus
- ▶ Imaginer le pont du XXI^e siècle pour Tournus

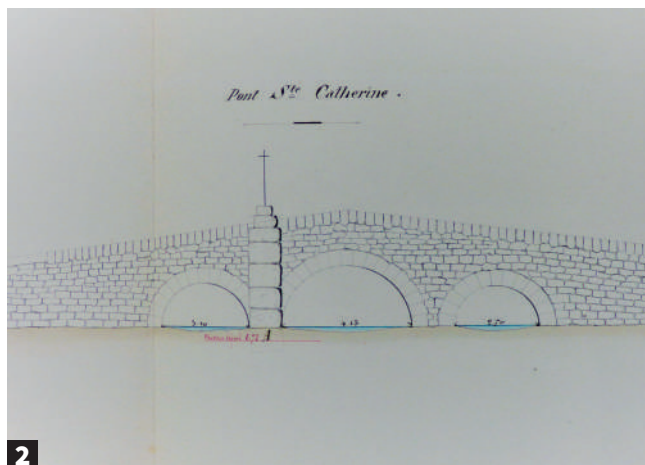
ENQUÊTE SUR LE PONT SAINTE-CATHERINE DE SALORNAY-SUR-GUYE

OBJECTIFS :

- Enquêter sur l'histoire d'un monument
- Découvrir différents types de documents
- Enrichir son vocabulaire



1



2

THÉMATIQUES

1/ RÔLES DU PONT SAINTE-CATHERINE

Pont au-dessus de la Gande, pour relier deux rives
 À proximité d'habitations et d'un moulin
 Permet l'accès au "champ de foire", lieu économique par excellence avec l'organisation des marchés et foires
 Un lavoir à proximité du pont, sur le cours d'eau
 Une croix sur le parapet du pont

2/ TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Pont en pierre, à trois voûtes
 Des voûtes inégales avec des tirants d'air différents
 Vocabulaire d'une voûte
 Des avant-becs sur les piles pour casser le courant
 Réalisation de deux petites levées
Chasse-roue pour protéger la maçonnerie



3

FICHE DESCRIPTIVE

- 1 - Plan du bourg de Salornay-sur-Guye, avec indication du pont (XIX^e siècle © AD 71 / 7 S 46)
- 2 - Dessin du pont Sainte-Catherine avec repérage des dimensions des tirants d'air (XIX^e siècle © AD 71 / 7 S 46)
- 3 - Photographie du pont Sainte-Catherine aujourd'hui (© PAH)

PROLONGEMENTS

- Découvrir d'autres ponts à Salornay-sur-Guye
- Rechercher des cartes postales anciennes du pont Sainte-Catherine
- Créer une typologie des ponts rencontrés dans sa commune

VRAI OU FAUX?
AVEC MESSIRE ET PETIT BONHOMME



DES PONTS SONT REPRÉSENTÉS SUR LES BILLETS D'EURO.

VRAI : Le verso des billets de banque de la monnaie européenne porte le dessin d'un pont. Tous les ponts représentés sont des illustrations créées en 1996 par un graphiste autrichien, influencées par des styles architecturaux caractéristiques de l'histoire européenne. Depuis, aux Pays-Bas, dans la commune de Spijkenisse, près de Rotterdam, toutes ces illustrations ont vu le jour ! Vous pouvez donc maintenant emprunter les ponts des billets de l'euro.

LE PLUS VIEUX PONT DE PARIS S'APPELE LE PONT-NEUF.

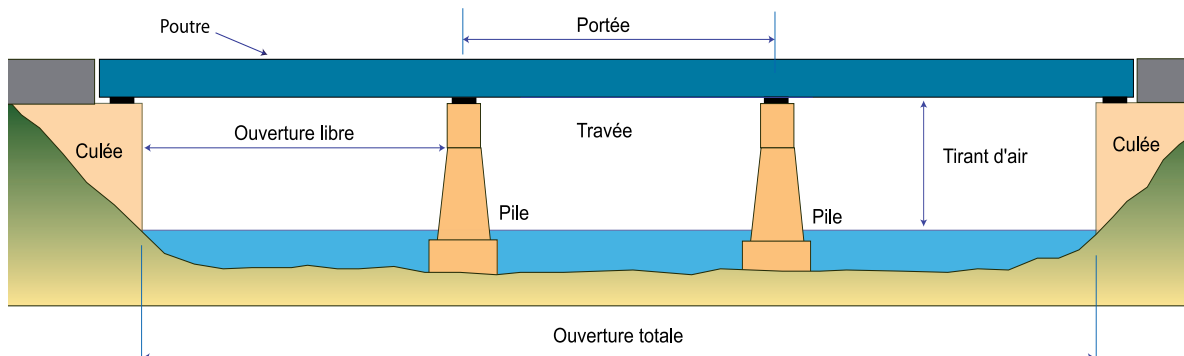
VRAI : Il traverse la Seine à la pointe ouest de l'île de la Cité. Sa construction s'est achevée au début du XVII^e siècle. Il doit son nom à la nouveauté que constituait à l'époque un pont sans habitation, doté de trottoirs !

LES PONTS NE PEUVENT PAS ÊTRE TRÈS LONGS.

FAUX : Le pont Haïwan, plus long pont maritime du monde, a été ouvert à la circulation en 2010 en Chine... Il mesure 42,4 km de long et nécessite 5 000 piliers pour supporter l'axe routier de 35 mètres de largeur.

1 - Pont du billet de 200€ construit dans la commune de Spijkenisse © laboiteverte





AVANT-BEC

Partie avancée d'une pile de pont, en forme d'éperon, située face à l'amont, et destinée à protéger l'ouvrage du courant.

CHASSE-ROUE

Pièce métallique ou en pierre située au pied d'une porte cochère, d'un mur ou d'un parapet de pont et qui est destinée à empêcher les roues de détériorer le mur.

CULÉE

Élément de maçonnerie, situé sur la rive, destinée à supporter le poids d'un tablier et/ou à contenir la poussée d'une arche, d'une voûte.

GABARIT DE PASSAGE (OU TIRANT D'AIR)

Hauteur libre sous le pont.

GUÉ

Zone d'un cours d'eau où le lit est assez ferme et l'eau peu profonde (un haut-fond) pour permettre de traverser à pied, à dos d'animal ou en véhicule.

OCTROI

Contribution sur l'importation de marchandises.

PILE

Élément de maçonnerie qui porte le tablier entre les deux culées.

PORTÉE

Distance entre deux piles.

TABLIER

Plateforme du pont.



SITOGRAPHIE

Sur le site de Planète TP :

<http://www.planete-tp.com/ponts-r11.html>

Sur les ponts au cinéma :

https://www.youtube.com/watch?v=A1r_xSDDcfo

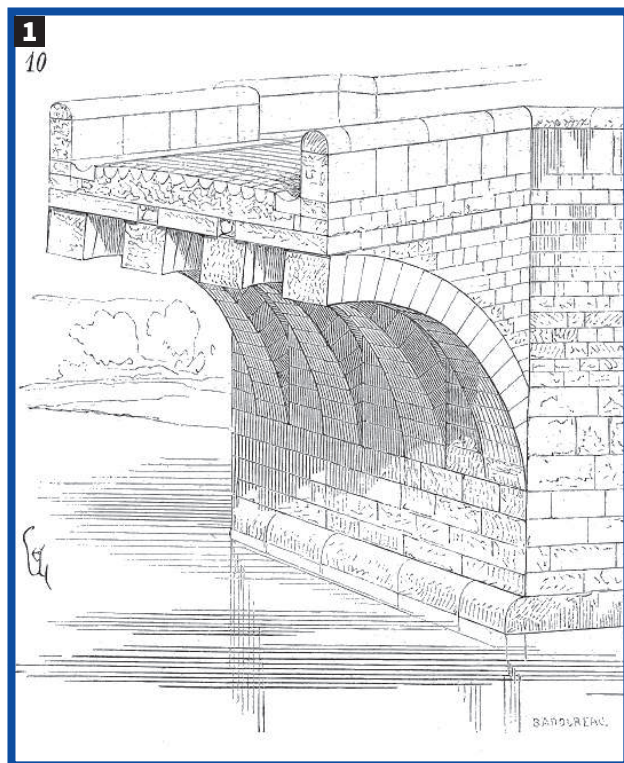
BIBLIOGRAPHIE

BONNAMOUR Louis,

Les ponts de la Saône. De Lyon à Verdun-sur-le-Doubs, des origines au milieu du XX^e siècle.

JAMES-RAOUL Danièle, THOMASSET Claude (dir.),

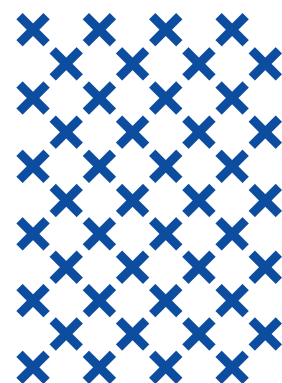
Les ponts au Moyen Âge, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006.



1 - Coupe d'un pont médiéval dans le *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e siècle au XVI^e siècle* d'Eugène Viollet-le-Duc

2 - Photographie de la construction du pont de Tournus © M. Fétat

3 - Construction du viaduc de Garabit, sur les plans de Gustave Eiffel © Garabit-viaduc-eiffel





Sous le pont Mirabeau coule la Seine
Et nos amours
Faut-il qu'il m'en souviene
La joie venait toujours après la peine

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Les mains dans les mains restons face à face
Tandis que sous
Le pont de nos bras passe
Des éternels regards l'onde si lasse

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

L'amour s'en va comme cette eau courante
L'amour s'en va
Comme la vie est lente
Et comme l'Espérance est violente

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Passent les jours et passent les semaines
Ni temps passé
Ni les amours reviennent
Sous le pont Mirabeau coule la Seine

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Guillaume Apollinaire, *Le Pont Mirabeau*



*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les beaux messieurs
font comm' ça
Et puis encore comm' ça*

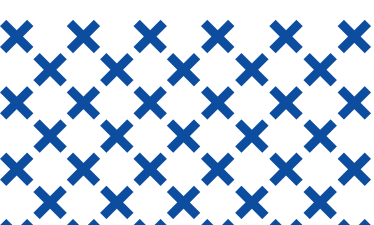
*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les bell' dames
font comm' ça
Et puis encore comm' ça*

*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les jardiniers font comm' ça
Et puis encore comm' ça*

*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les couturiers font comm' ça
Et puis encore comm' ça*

*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les vigneron font comm' ça
Et puis encore comm' ça*

*Sur le pont d'Avignon
L'on y danse, l'on y danse
Sur le pont d'Avignon
L'on y danse tous en rond
Les blanchisseurs font comm' ça
Et puis encore comm' ça*





« LE PASSAGE DU PONT-NEUF N'EST PAS UN LIEU DE PROMENADE. ON LE PREND POUR ÉVITER UN DÉTOUR, POUR GAGNER QUELQUES MINUTES. IL EST TRAVERSÉ PAR UN PUBLIC DE GENS AFFAIRÉS DONT L'UNIQUE SOUCI EST D'ALLER VITE ET DROIT DEVANT EUX. »

Emile Zola, *Thérèse Raquin* (1867).

Le Pays d'Art et d'Histoire Entre Cluny et Tournus appartient au réseau des Villes et Pays d'Art et d'Histoire. Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'Art et d'Histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité des animations proposées. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 202 villes et pays vous offre son savoir-faire dans toute la France.

**LAISSEZ-VOUS CONTER...
LE PAYS D'ART ET
D'HISTOIRE ENTRE CLUNY
ET TOURNUS...**

en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la Culture et de la Communication. Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes du territoire entre Cluny et Tournus et vous donne les clefs de lecture pour comprendre l'échelle d'une place, le développement de la ville au fil de ses quartiers. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

**LES DOSSIERS PÉDAGOGIQUES
DU PAYS D'ART ET D'HISTOIRE
ENTRE CLUNY ET TOURNUS**

Le Pays d'Art et d'Histoire, avec ses partenaires, réalise pour les enseignants des dossiers pédagogiques pour préparer les visites organisées sur le territoire. Ils sont facilement téléchargeables par internet et permettent d'accéder rapidement aux informations indispensables sur les sites. Ils proposent des pistes de travail ainsi que des documents pouvant être utilisés en classe.

**PAYS D'ART ET D'HISTOIRE
ENTRE CLUNY ET TOURNUS**

Hôtel de Ville
71700 TOURNUS
03.85.27.03.30
pahclunytournus@yahoo.fr
www.pahclunytournus.fr

Textes : Manon Pernet, Loriane Gouaille
Maquette d'après DES SIGNES - studio Muchir
Desclouds 2018

Crédits photographiques, iconographiques : Archives départementales de Saône-et-Loire, Michel Fétat, Hôtel-Dieu - musée Greuze de Tournus, Frédéric Lafarge, Jean-Pierre Liégeois, PAH / M. Pernet, L. Gouaille. Toute reproduction des œuvres est soumise à autorisation.

Remerciements : Jean Duriaud, Michel Fétat, Frédéric Lafarge, Jean-Pierre Liégeois, aux équipes de l'Hôtel-Dieu - musée Greuze de Tournus et des Archives départementales, Lisa Vitali.