



Dossier pédagogique pour l'enseignant

Histoires de ponts

Informations pratiques

Type	Visite-découverte
Durée	1h30
Public	Collège
Rendez-vous	salle du service éducatif, centre du patrimoine, Ancien Collège
Résumé	Les élèves suivent le guide-conférencier à la découverte des ponts qui enjambent le Tarn. Ils découvrent l'histoire du pont vieux, du pont neuf ainsi que du pont Chamier. Ils comparent leur architecture, les techniques de constructions ainsi que les matériaux utilisés.
Lien avec les programmes scolaires	Technologie Architecture du bâtiment <u>Habitat et ouvrages</u>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- connaître les liens entre histoire et vie quotidienne- comprendre l'évolution de la ville à travers les siècles- comprendre le contexte historique de la réalisation d'un ouvrage d'art- s'initier à l'architecture
Outils pédagogiques	un livret-découverte

Déroulé de la visite

■ Introduction

⇒ Site : centre du patrimoine

1. Les ponts à Montauban

Les six ponts sur le Tarn de Montauban. De l'aval à l'amont, six ponts enjambent le Tarn sur la commune de Montauban : le pont de l'Avenir, le pont des Albarèdes, le pont Vieux, le pont Neuf, le pont Chamier, le pont de la Molle.

2. Le vocabulaire

Définition d'un tablier, d'une pile, d'une ouïe, d'un bec et d'une culée.

▪ Les ponts à Montauban au fil des siècles

⇒ Site : pont Vieux, pont Neuf, pont Chamier

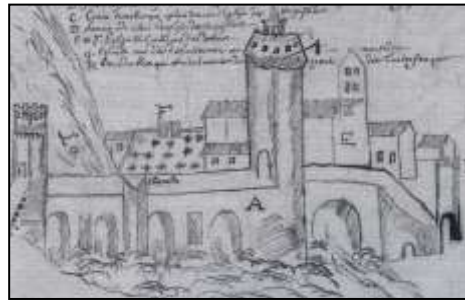
➤ Le pont Vieux

Initiation à l'architecture d'un pont.

Histoire et contexte de construction.

Les élèves observent puis complètent la fiche d'identité du pont Vieux.

Les techniques de construction d'un pont aquatique.



➤ Le pont Neuf

Histoire et contexte de construction.

Les élèves observent puis complètent la fiche d'identité du pont Neuf.

Découverte d'un nouveau matériau : le béton armé.

Avantages et nouveauté technique.



➤ Le pont Chamier

Histoire et contexte de construction.

Les élèves observent puis complètent la fiche d'identité du pont Chamier.

Découverte d'un nouveau type de pont : le pont à poutre.

Evocation des autres ponts présents dans la ville.



Pour aller plus loin...

• Le pont Vieux

Le Tarn est resté une frontière naturelle de la cité de Montauban, depuis sa création en 1144 jusqu'au début du XIVe siècle. Seul un bac reliait la ville au grand chemin menant vers Toulouse, qui traversait le quartier édifié près de l'église Saint Orens. Ce n'est qu'en 1304 que le roi Philippe IV le Bel accède aux demandes des consuls et accorde des lettres patentes autorisant la construction d'un pont sur la rivière. Pour cela, il offre aux Montalbanais des maisons lui appartenant, afin que soit ouverte une rue menant au futur passage. Deux ingénieurs, Mathieu de Verdun et Etienne de Ferrières, se voient chargés de construire l'ouvrage d'art, et relèvent le défi de rejoindre sur deux cent cinq mètres de longueur deux rives d'inégales hauteurs.

Plus de quinze années après le privilège royal, les travaux demeurent au point mort. Le roi Charles IV dépêche sur place l'un de ses officiers, Mathieu de Courtjumelles. Ce dernier se rend compte que le pont n'est toujours pas

terminé, car les édiles de la cité se sont appropriés subsides et matériaux de construction à leur profit. Le souverain rend une sentence sans appel : le privilège de consulat est suspendu et les fautifs démis de leurs fonctions. Le chantier reprend et le pont de briques est achevé en 1335. Il se présente alors comme un ouvrage fortifié : deux hautes tours - une à chaque extrémité - encadrent son tablier, qui surplombe le Tarn de 23 mètres et repose sur sept arches en tiers-point posées sur de fortes piles cantonnées de becs. Une chapelle, dédiée à sainte Catherine, patronne des marins, est édifiée au centre du pont.

Qualifié en 1405 de *grande et notable chose* par le roi Charles VI, le pont de Montauban subit de fortes attaques durant les guerres de Religion. Les deux tours sont successivement ruinées puis relevées. En 1621, lors du siège de la ville, les troupes royales tentent vainement de rompre l'arche centrale, pendant que les canons ouvrent des brèches dans la tour située côté Villebourbon.

En 1667 l'intendant Pellot restaure l'ouvrage afin d'effacer les outrages des guerres. Une inscription en latin, gravée sur la principale pile du pont, garde la mémoire de ces travaux. Peu de temps après, la tour défendant l'accès côté ville est détruite lors du chantier de construction du palais épiscopal. En 1701, l'intendant Le Gendre rase la seconde et édifie à son emplacement, pour célébrer la paix de Riswick, une porte monumentale à décor de bossages, alternant pierre et brique. Un fronton triangulaire porte les armes du roi ; les clés des arcs les armes de la ville et un mascaron.

En 1758, l'intendant Chaumont de la Galaizière améliore les conditions de circulation des piétons côté ville. Près d'un siècle plus tard, en 1828, la municipalité réalise d'importants travaux en créant des trottoirs sur le tablier et en remplaçant les parapets par des barrières de métal, mais détruit de ce fait l'oratoire Sainte Catherine. En 1869, la porte monumentale de l'intendant Le Gendre périt sous le marteau des démolisseurs. Le pont acquiert alors son aspect actuel.

- **Le pont Neuf**

Longtemps souhaité par les Montalbanais, l'ensemble du pont Neuf et du pont du Lissac est ouvert à la circulation le 29 juin 1913, reliant le quartier de Sapiac à celui de Villebourbon. L'encombrement du pont Vieux avec l'essor des transports routiers et le projet d'une ligne de tramways urbains l'ont rendu indispensable.

La réalisation du projet est confiée à l'ingénieur Simon Boussiron qui joue la carte de la modernité, choisissant l'emploi du béton armé à une époque où l'on construit encore des ponts métalliques. Il construit deux ponts distincts : le pont Neuf enjambant le Tarn et le pont de Lissac, *bow-string* au-dessus du canal de Lissac (aujourd'hui enterré). Grâce à deux arches de 53 mètres et de 56 mètres d'ouverture, à la faible épaisseur des voûtes et aux nombreux évidements, Simon Boussiron résout avec élégance les contraintes posées par les crues du Tarn.

- **Le pont Chamier (pont de Sapiac)**

En 1973 est adopté par le conseil municipal de Montauban le projet de réalisation d'un troisième pont urbain sur le Tarn. L'amélioration de la circulation dans la ville imposait outre l'aménagement et la création de voies nouvelles, une liaison efficace et rapide entre rive droite et rive gauche.

Ce pont devait améliorer le trafic intense de l'agglomération de plus en plus difficile du fait de l'accroissement de la circulation automobile.

Le projet devait dès la conception tenir compte d'une contrainte particulière. Le tablier devait être mis hors d'eau du niveau de la crue de 1930 (86m) et le nombre d'appui en rivière devait être minimum. Ceci explique la hauteur de l'ouvrage et l'aménagement particulier aux accès du pont.

Celui-ci est constitué par un tablier en béton précontraint d'une portée totale de 182m et comprend 4 travées (trois travées en rivière et une travée de rive).

Le hourdis supérieur du tablier, d'une largeur de 12m est constitué par des voussoirs coulés sur place, a une largeur de 12 m. Deux carrefours d'extrémité sont réalisés pour l'accès au pont. L'appel d'offre a été remporté par la société des Grands Travaux de Marseille.