

FOCUS

LE PONT VIEUX

ET AUTRES PONTS SUR LE TARN

MONTAUBAN



CIAP //

Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine

VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE



SOMMAIRE

LE PONT VIEUX, PRÈS DE SEPT SIÈCLES D'HISTOIRE

4 UN PROJET STRATÉGIQUE MAIS LONGTEMPS REPOUSSÉ

6 UN CHANTIER DIFFICILE

9 LE PONT AU 14^E SIÈCLE

12 D'UN SIÈCLE À L'AUTRE, DES ÉVOLUTIONS CONSTANTES

LE PONT NEUF

16 UN SECOND PONT SUR LE TARN

LES PONTS CONTEMPORAINS

18 TRAVERSER LE TARN AUJOURD'HUI

Couverture
Vue aérienne du pont Vieux
©Ville de Montauban

1. Pont de Sapiac, pont Neuf et pont Vieux
©Ville de Montauban/CIAP

Maquette
G. Gicquel / CIAP
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds 2015

Impression
Techni print 2500 ex.
06/2020

LE PONT VIEUX PRÈS DE SEPT SIÈCLES D'HISTOIRE

UN PROJET STRATÉGIQUE MAIS LONGTEMPS REPOUSSÉ

Fondée en 1144 au bord du Tarn, Montauban représente pour le comte de Toulouse un enjeu stratégique de première importance. Un pont s'avère néanmoins indispensable pour assurer son bon développement ; il se fera pourtant longtemps attendre.

UNE VILLE FONDÉE AU BORD DU TARN

Le site choisi par le comte de Toulouse Alphonse Jourdain pour fonder Montauban répond à bien des objectifs. Il établit la ville nouvelle au nord de son territoire, le long de la route menant de Toulouse à Cahors et se poursuivant jusqu'à Paris. Trois ans auparavant, le roi de France avait emprunté ce chemin pour porter le siège au pied des murs de Toulouse. Montauban doit donc ici servir de verrou. L'éperon rocheux sur lequel la ville est bâtie, bordé par le Tarn à l'est, les ruisseaux Tescou et Lagarrigue au sud et au nord, facilite la défense du site.

Navigable depuis Gaillac, le Tarn va naturellement favoriser l'essor économique de Montauban, établissant la cité en une place commerciale régionale et même internationale, la confluence avec la Garonne assurant un débouché maritime aux marchands montalbanais. Le Tarn enfin, sera le support de nombreuses industries, meunière et textile en premier lieu.

UN PONT PRÉVU PAR LA CHARTE DE FONDATION

Au niveau de Montauban, le Tarn est franchissable par un gué, dont l'emplacement précis demeure inconnu, probablement en amont du quartier de Sapiac actuel. Ce passage est cependant malaisé et soumis aux aléas d'une rivière capricieuse, dont le débit varie grandement selon les saisons. Au 12^e siècle, le pont le plus proche est à Albi, soit 80 km de distance. Il convient donc d'établir un moyen de franchissement de la rivière plus sûr pour faciliter les liaisons de la ville avec son territoire environnant et surtout avec la capitale du comté, Toulouse, établie à 50 km sur la rive opposée.

Conscient de l'importance stratégique d'un pont à cet endroit, le comte de Toulouse a pris soin d'inclure celui-ci dans la charte de fondation établie en 1144. L'article 22 prévoit ainsi que « les habitants dudit lieu construiront un pont sur la rivière du Tarn ». L'emplacement du pont est déjà défini, là où la rivière est la plus étroite. Afin de défendre le pont, un ouvrage fortifié est prévu à ses côtés sur la rive droite, en contrebas du château comtal. Si celui-ci est édifié rapidement après la fondation de la ville, il faudra en revanche attendre plus de 150 ans pour voir débiter la construction du pont.

La ville au 12^e siècle. Plan dressé par J-U Devals en 1855 ©Archives départementales 82 frad082_23j_fi_III-66

TRAVERSER SANS LE PONT

Les raisons de ce retard ne sont pas connues. Sans doute le défi technique et le coût de l'ouvrage ont-ils longtemps représenté des obstacles trop importants pour une cité si jeune, qui de plus traversera une période délicate dans la première moitié du 13^e siècle avec le règlement de la crise cathare.

En l'absence de pont, le Tarn demeure donc délicat à franchir, établissant une frontière naturelle entre la ville et son faubourg d'outre-Tarn établi autour de l'ancienne église Saint-Orens (futur quartier de Villebourbon). Afin de suppléer le gué existant, les Montalbanais aménagent donc un bac, qui demeurera en service jusqu'à l'ouverture du pont au 14^e siècle.

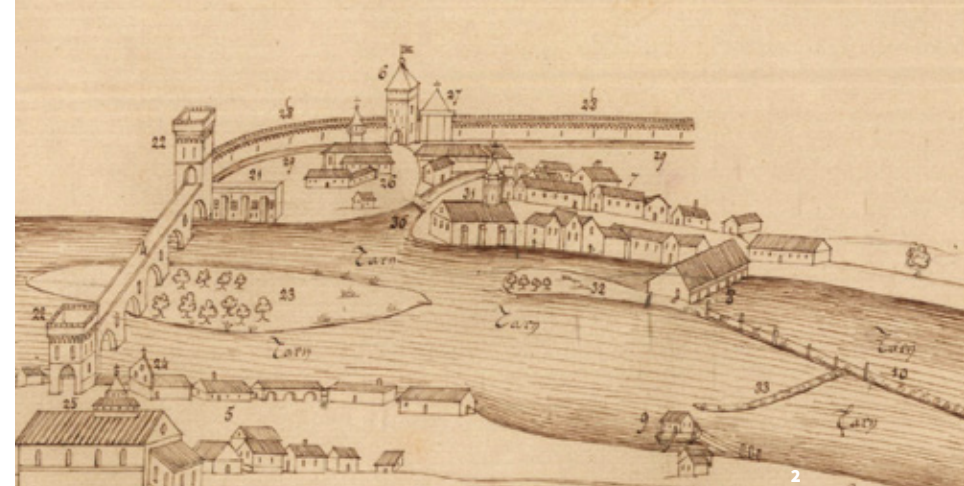




1

1. Lettres patentes du roi Philippe IV le Bel autorisant les consuls de Montauban à bâtir un pont sur le Tarn, 1303 © Archives départementales 82

2. Fac-similé du plan de la rivière dressé en 1526, archives de la Compagnie des Moulins. Les tours du pont sont crénelées © Ville de Montauban/Pôle Mémoire FL2343



2

UN CHANTIER DIFFICILE

Au début du 14^e siècle, la ville en plein essor ne peut plus se passer de pont. Pourtant, malgré l'aide royale apportée, sa construction ne sera pas des plus aisées.

UNE AIDE ROYALE

Depuis la fin du 13^e siècle, la ville connaît une forte croissance et l'absence de pont se fait cruellement sentir. Le trafic sur les bacs est surchargé de charrettes, d'animaux et de piétons, la communication avec le faubourg d'outre Tarn malaisée. En 1291, les consuls achètent donc l'île de la Pissotte afin d'y asseoir les piles du futur pont, mais la construction est encore repoussée.

La venue du roi Philippe IV Le Bel à Toulouse en janvier 1303 offre aux consuls de la ville l'occasion de relancer le projet. Ils envoient une délégation pour demander de l'aide à leur souverain qui accède à leur requête. Pour financer le pont, il accorde une subvention royale et autorise la perception d'une taxe auprès de tous les étrangers passant en ville. Il fait aussi don de maisons attenantes à son château afin d'ouvrir une rue vers le pont et offre des droits sur un bois qu'il possède près de Montauban. L'exploitation de ces arbres offrira le combustible indispensable à la cuisson des innombrables briques nécessaires au pont.

UN PONT FORTIFIÉ MIS EN CHANTIER

En contrepartie de ce geste, il demande aux consuls de faire construire sur le pont « trois bonnes et fortes tours », une à chaque extrémité et une au centre, dont il sera propriétaire et assurera la garde. Le pont acquiert ainsi une importance défensive stratégique alors que les affrontements avec le roi d'Angleterre se multiplient dans le sud-ouest, prémices de la guerre de Cent Ans.

Deux hommes de Montauban sont chargés de la mise en œuvre du projet, le châtelain royal Etienne de Ferrières et le bourgeois Mathieu de Verdun. Le chantier ouvre le 19 janvier 1311 après que les fonds et les matériaux nécessaires ont été réunis.

CONSTRUIRE EN MILIEU AQUATIQUE

Ce type de chantier est toujours difficile, tant pour la circulation des ouvriers et des matériaux que pour la mise en œuvre des fondations des piles du pont. Celle-ci nécessite de créer un milieu étanche afin de travailler à l'abri de l'eau. Sauf à pouvoir détourner le lit de la rivière, les constructeurs du Moyen Age asséchaient donc la zone par le biais de batardeaux. Pour cela, une double paroi de pieux était implantée dans le lit de la rivière, à l'intérieur de laquelle l'eau était vidée. L'opération impose de travailler rapidement, de préférence en période de basses eaux.

L'avancée d'un tel chantier est méthodique, les ouvriers construisant une arche après l'autre : d'abord deux piles, qu'ils relient ensuite par une voûte au moyen de grands cintres de bois. L'opération est ensuite répétée sur l'arche suivante. Cette méthode assure une grande stabilité à l'ouvrage dont le chantier peut connaître de longues interruptions.

DES MALVERSATIONS RALENTISSENT LA CONSTRUCTION

Malgré un financement important, les travaux avancent cependant lentement, en raison de détournements financiers répétés. Malgré les interventions des officiers royaux, ces difficultés perdurent, si bien que Charles IV dépêche en 1319 le juge ordinaire du Quercy Matthieu de Courtjumelles. L'affaire conduit à la suspension du consulat de la ville et à la condamnation des fautifs. Le consulat ne sera rétabli qu'en 1323.

La date précise de l'achèvement du pont n'est pas connue, les procès-verbaux de réception n'ayant pas été conservés. Il semble toutefois qu'il soit terminé en 1335.



1. Les hautes arches, les ouïes et les bacs protègent le pont de la furie des eaux
© Ville de Montauban/CIAP

2. Crue du 2 au 4 mars 1830, carte postale © Ville de Montauban/Pôle Mémoire CPSabatie725(3)

LE PONT AU 14^E SIÈCLE

L'ouvrage conçu par Etienne de Ferrières et Mathieu de Verdun a été fortement remanié au cours des siècles mais les archives permettent d'en retrouver le profil.

UN TABLIER DROIT PEU FRÉQUENT À CETTE ÉPOQUE

Alors que la plupart des ponts de cette époque sont « à dos d'âne », les maîtres d'œuvre montalbanais optent pour un pont à tablier droit. Celui-ci est établi sur quatorze arches afin de franchir l'importante distance entre les rives : sept arches fluviales pour traverser le lit de la rivière sur 205 m de long et sept autres terrestres dites « d'approche », dont certaines seront par la suite murées ou enterrées.



RÉSISTER AUX CRUES LES PLUS FORTES

Afin de résister à la poussée des eaux qui peut être terrible en cas de crues, l'ouvrage doit allier robustesse et légèreté. Le pont de Montauban répond parfaitement à cette contrainte puisqu'il est sorti indemne des plus fortes crues du Tarn, notamment celle de 1930 lorsque le niveau de l'eau s'est approché du sommet des arches.

Cette solidité s'explique certes par la qualité de la mise en œuvre et des briques employées mais surtout par une architecture parfaitement adaptée. Les arches reposent sur de robustes piles, dont les bases sont protégées en amont et en aval par de hauts becs triangulaires renforcés par des chaînages d'angle en pierres de taille. Ces éléments protègent le pont des nombreux corps flottants charriés par les eaux et luttent contre les affouillements, érosion des fondations provoquée par les remous du courant sur les piles. Deux autres dispositifs favorisent l'écoulement des eaux et réduisent donc leur poussée sur le pont : l'adoption de l'arc brisé pour rehausser les arches et l'insertion de grandes ouïes (ou « dégueuloirs ») pour évacuer les tympans.



LES TOURS

Comme exigé par le roi, le pont devait initialement supporter trois tours, à l'instar du pont Valentré de Cahors dont le chantier avait débuté en 1308. Deux hautes tours ont été effectivement érigées à chaque entrée du pont pour en protéger l'accès. La troisième établie au centre s'avérait quant à elle bien plus modeste.

Un plan de la rivière Tarn dressé en 1526, le plus ancien document figurant le pont, nous montre les deux tours d'entrée de pont : de section carrée, elles étaient couronnées par des terrasses crénelées élevées sur des mâchicoulis. Des aménagements ont pu avoir lieu ensuite puisque des plans du siècle suivant montrent quant à eux des tours coiffées de toitures. La tour de Villebourbon semble avoir disposé de moyens de défenses supplémentaires : les comptes municipaux de 1518 et 1569 mentionnent ainsi une barbacane (ouvrage fortifié avancé) en avant de la porte, ce que confirment certains plans. Enfin, l'étroitesse de l'arche du pont en avant de la tour laisse à penser qu'elle pouvait être précédée d'un pont-levis.



UNE CHAPELLE

La troisième tour, comme fréquemment au Moyen Âge, était élevée au-dessus de l'arrière- bec de la pile centrale. Relativement modeste, elle ne dépassait que légèrement du tablier du pont. Elle comportait une chapelle dédiée à Sainte-Catherine, la patronne des marinières, à laquelle on accédait depuis le Tarn par un escalier à vis. Au 19^e siècle, les murs de la chapelle étaient ornés par le tableau de La Vierge au tonneau, désormais conservé dans l'église Saint-Jacques.



1. Plan du 16^e illustrant le siège de 1562 mené par Montluc. Entre l'église et le pont, la barbacane © Ville de Montauban/Pôle Mémoire MS457

2. Tableau La Vierge au tonneau © Ville de Montauban/CIAP

3. Détail d'une vue de Montauban réalisée par Parisot à la fin du 18^e siècle, sur laquelle figure la chapelle du pont © Ville de Montauban / Musée Ingres Bourdelle MI.98.5.1

CHAUSSÉE, TROTTOIRS ET PARAPETS

Au Moyen Âge, le pont était légèrement plus étroit qu'aujourd'hui, les trottoirs n'étant à cette époque pas débordants. Fermés du côté de la rivière par des parapets en briques de 70 cm de haut et 30 cm de large, ils comportaient des bornes régulières protégeant les piétons des charrettes et chevaux. Sur toute la longueur du tablier, des gargouilles de pierre évacuaient l'eau recueillie par les caniveaux.

LE PONT ET SES USAGES

Avec ses tours, le pont est alors un élément important du système défensif de la ville et défend les entrées et sorties vers le pays toulousain. S'il n'a jamais supporté de maisons, il n'en demeure pas moins intimement lié à la vie économique et sociale de la cité. Comme nombre de chemins, son franchissement est alors soumis à des droits de péage. Son ancrage dans le lit de la rivière permettait aussi d'y accrocher des moulins, tandis que la hauteur de ses arches (près de 20 m) offrait aux tisserands voisins la possibilité d'y suspendre leurs draps.

Enfin, la tradition rapporte que les blasphémateurs étaient plongés dans l'eau du Tarn depuis une cage de fer accrochée sur l'avant bec de la pile centrale du pont. Au 17^e siècle (1630-1664), le bourreau de la ville habitait non loin de là, dans la tour sise à l'entrée du pont côté Villebourbon.



1. A l'extrémité du pont, l'ancien palais épiscopal établi sur le tablier © Ville de Montauban/CIAP

2. Ancienne porte de Riswick, photographiée avant 1869. Fonds Langlade © Ville de Montauban/Pôle Mémoire PL58_0003

3. Détail d'une calade établie sur les trottoirs du pont © Ville de Montauban/CIAP



D'UN SIÈCLE À L'AUTRE, DES ÉVOLUTIONS CONSTANTES

Au fil des ans, le pont a connu de nombreuses transformations, dictées par les guerres, la politique et des contraintes de circulation de plus en plus fortes.

ENDOMMAGÉ LORS DES GUERRES DE RELIGION

Durant les guerres de Religion, le pont a bien entendu représenté une cible privilégiée. Les troupes royales ont essayé à plusieurs reprises d'abattre cet ouvrage permettant d'assurer le lien vers Villebourbon et le pays toulousain. Une première fois en 1562, provoquant alors de graves dommages à la tour côté ville, si bien que celle-ci dû être reconstruite quelques années plus tard. Lors du siège de 1621, les assaillants ont cette fois tenté en vain de faire céder l'arche centrale, tandis que les canons ouvraient des brèches dans la tour sise côté Villebourbon. Le pont sera restauré en 1667 par l'intendant Pellot.

MIS À MAL PAR LE NOUVEAU PALAIS ÉPISCOPAL

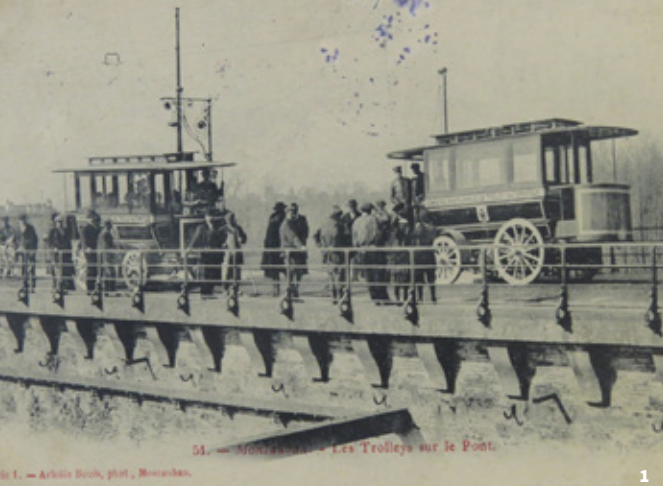
Au 17^e siècle, la décision de l'évêque Pierre de Bertier d'édifier son nouveau palais épiscopal en bord de Tarn sur l'ancien ouvrage fortifié protégeant le pont va avoir une conséquence importante. L'aile nord du palais est en effet bâtie sur la chaussée d'approche du pont, entraînant en 1663 la destruction de la tour côté ville et créant des difficultés de circulation du fait du rétrécissement de la voie. Ce problème ne sera résolu qu'au début du 19^e siècle avec l'élargissement de la chaussée réalisée lors des travaux du quai Montmurat et de la place Bourdelle. Cette situation permet aujourd'hui de découvrir une partie du pont dans les sous-sols du musée, ainsi que le premier niveau de la tour disparue.

UN ARC DE TRIOMPHE À LA GLOIRE DE LOUIS XIV

Quelques dizaines d'années après, la tour disposée côté Villebourbon disparaît à son tour, sans doute fragilisée après les dommages subis en 1621. A l'initiative de l'intendant Legendre, elle est remplacée par un arc de triomphe édifié en 1701 sur le même emplacement. Cet arc monumental à bossages était surmonté d'un fronton triangulaire. Bâti en briques et en pierres, il présentait une belle polychromie naturelle. Son arche était rehaussée à la clé d'un masque d'Hercule, allégorie de la force royale. L'entablement portait lui une inscription célébrant la signature du traité de Ryswick (Pays-Bas) obtenu par Louis XIV en septembre 1697 et mettant fin à la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

DES TROTTOIRS POUR LES PIÉTONS

Depuis l'édification du pont au 14^e siècle, la ville de Montauban a connu une croissance continue. Au début du 19^e siècle, alors qu'il demeure le seul moyen de franchissement du Tarn, le pont est saturé. En 1811, son élargissement est donc décidé afin de porter la voie de circulation de 6,24 m à 9,10 m de large. Plusieurs solutions sont envisagées mais c'est celle de trottoirs en encorbellement sur consoles qui est retenue en 1830 par le ministre des Travaux publics. Leur construction entraîne la disparition de la chapelle Sainte-Catherine, des gargouilles et aussi du parapet médiéval, remplacé par un garde-corps et des candélabres en fer. En 1851, à l'occasion d'une reprise des sols, la chaussée centrale pavée est recouverte de macadam tandis que les dalles de pierre des trottoirs cèdent la place à une calade de petits galets noirs et blancs.



1. Deux trolleybus sur le pont Vieux, début 20e (cachet de 1905) © Ville de Montauban/Pôle Mémoire CPSabatie598

2. Le pont Vieux © Ville de Montauban/CIAP

CIRCULER TOUJOURS MIEUX

Le développement du faubourg Villebourbon, favorisé par l'ouverture de la gare ferroviaire en 1856, confère une importance nouvelle au pont Vieux, qui devient l'entrée principale de la ville. L'arc de triomphe de Ryswick qui constitue désormais une gêne pour la circulation manifeste des signes d'instabilité depuis les travaux d'établissement des trottoirs. Il est donc détruit en 1870.

Quelques années plus tard, en 1903, une ligne de trolleys est mise en service sur le pont afin de favoriser la circulation. Piétons, cavaliers, cyclistes et voitures à bras côtoient alors des omnibus à moteur électrique alimentés par une ligne aérienne. L'expérience ne sera qu'éphémère puisque les trolleys cesseront leur activité après seulement deux années d'exploitation, minés par des problèmes de fiabilité et de rentabilité.

UN MONUMENT HISTORIQUE RESTAURÉ EN 2021

Comptant parmi les plus importants ponts médiévaux d'Europe, le pont Vieux de Montauban a fait l'objet d'un classement au titre des Monuments historiques dès le 15 décembre 1911. La qualité de sa conception et de sa mise en œuvre lui ont permis de traverser les siècles sans trop de dommages. Mais aujourd'hui, près de six ans après son achèvement, un vaste programme de restauration doit être entrepris.

Celui-ci porte sur la chaussée, les trottoirs et surtout les garde-corps du 19^e siècle. Le passage répété des véhicules et des camions ont affaibli le pont, d'importantes infiltrations ont fissuré et érodé les pierres d'encorbellement des trottoirs, tandis que les garde-corps et les candélabres sont très abîmés et ne répondent plus aux normes de sécurité en vigueur. Enfin, la calade est délabrée et incomplète en de nombreux points.

Mandaté par la communauté d'agglomération du Grand Montauban, propriétaire de l'édifice depuis le déclassement en 2005 de la route nationale N20, c'est le cabinet Letellier Architectes qui assurera la restauration du monument, sous le contrôle scientifique et technique de l'Etat. La restauration devrait débuter à la fin de l'année 2020 pour une durée de 18 mois environ, grâce au financement du Grand Montauban, de l'Etat, de la Région et du Département.



LE PONT NEUF

1. Le pont Neuf en construction, 1911-1912.

Carte postale © Ville de Montauban/Pôle Mémoire RF478/11

2. Détail de la structure du pont, finement ouvragée

© Ville de Montauban/CIAP



UN SECOND PONT SUR LE TARN

Depuis son achèvement au 14^e siècle, le pont Vieux est longtemps demeuré le seul moyen de franchissement du Tarn à Montauban. La circulation étant saturée, un nouveau pont devient indispensable au début du 20^e siècle.

UN PONT D'ABORD DESTINÉ AUX TRAMWAYS

Le projet d'un second pont voit le jour lorsque le conseil général de Tarn-et-Garonne décide en 1907 de développer un réseau départemental de tramways. L'établissement de la gare centrale des tramways à Villebourbon, à proximité de la gare ferroviaire, impose alors la construction d'un pont sur le Tarn pour franchir la rivière à destination de Monclar. Un accord est trouvé la même année avec la Ville de Montauban afin que celle-ci participe au financement du pont. En contrepartie, l'ouvrage sera élargi afin d'être ouvert à la circulation publique.

Le nouveau pont sera construit dans le prolongement de la rue des Ecoles où doit être implantée la gare des tramways. Cet emplacement n'est cependant pas évident : si la rive côté Sapiac est relativement dégagée, il n'en est rien à Villebourbon et ce choix impose la destruction de maisons du quai pour permettre l'arrivée du futur pont.

LE MAÎTRE D'ŒUVRE : SIMON BOUSSIRON

Le cahier des charges du nouveau pont est approuvé le 4 mai 1910, permettant de lancer l'appel d'offres en suivant. Le projet présenté par Simon Boussiron est retenu le 19 novembre 1910.

Né à Perpignan en 1873, formé à l'École des arts et métiers d'Aix-en-Provence, Simon Boussiron a débuté aux Ateliers de construction de Levallois-Perret (anciens établissements Eiffel) avant de fonder en 1899 une société spécialisée dans les travaux en béton armé. Les commandes ne se sont pas fait attendre, avec notamment les 2800 m² de plancher béton de la caserne Niel à Toulouse puis ceux du restaurant des Congrès de l'Exposition universelle de 1900.

Technique alors en plein essor, le béton armé permet de réaliser de longues portées qui trouvent une application directe dans l'édification de voûtes pour les ouvrages d'art et les bâtiments industriels. Lorsqu'il emporte le chantier du pont Neuf, Simon Boussiron possède déjà une solide expérience : pont de la rue Vallette à Perpignan (1899), pont d'Amélie-les-Bains-Palalda (1909), gare de marchandise de Bercy (1910)...

DEUX PONTS FINALEMENT MIS EN CHANTIER

Le projet initial ne comportait qu'un seul pont constitué de trois grandes arches, dont la troisième devait franchir l'île de Sapiac et le petit canal du Lissac (disparus lors de l'aménagement de la voie sur berge). La hauteur de cette île portant atteinte à l'esthétique d'ensemble du pont, le jury demanda à Simon Boussiron de modifier son projet. Ainsi fut arrêté le principe d'un pont à deux arches sur le Tarn et d'un pont en bow-string sur le canal du Lissac.

Débutée en 1911, la construction du pont sur le Tarn s'est avérée spectaculaire, de gigantesques cintres de bois devant être mis en œuvre afin de pouvoir couler le béton armé dont la structure de l'ouvrage principal est constituée. Le chantier avançait rapidement puisque l'ensemble fut ouvert à la circulation le 29 juin 1913.

Retardée par diverses difficultés puis par la guerre, la ligne de tramway n'ouvrira qu'en 1926, mais la gare départementale située derrière l'église Saint-Orens est quant à elle entrée en service dès 1913 pour la ligne Montauban-Molières. Les tramways ont circulé jusqu'en 1933, remplacés ensuite par des autobus.

UN PONT ÉLÉGANT

Simon Boussiron a su résoudre avec élégance les contraintes posées par les crues dévastatrices du Tarn. L'ouvrage principal se compose de deux grandes arches de 53 et 56 m d'ouverture dont les tympans ont été évidés autant que possible afin de réduire au maximum la résistance du pont aux poussées de l'eau. Ceci a été rendu possible par l'adoption du béton armé et par l'articulation des voûtes en trois points, qui ont permis aussi d'en réduire l'épaisseur (0,75 m de moyenne). L'ouvrage a fait l'objet d'une mise en œuvre soignée, rehaussé de motifs géométriques.

Le pont sur le canal du Lissac présente un parti bien différent, moins audacieux. Il se compose d'un bow-string de 32 m d'ouverture au-dessus de deux murs de soutènement en remblai.

Le pont Neuf a été inscrit au titre des monuments historiques le 29 avril 2005.

LES PONTS CONTEMPORAINS

Vue aérienne de Montauban de 2017 © www.leuropeveduciel.com

TRAVERSER LE TARN AUJOURD'HUI

Durant six siècles, le pont Vieux a été le seul pont enjambant le Tarn à Montauban. On en compte aujourd'hui six, qui composent un beau panorama de l'évolution des techniques, depuis la brique jusqu'au béton armé. Petite revue de ponts, d'amont en aval.

1 LE PONT DE LA MOLLE

Edifié à deux kilomètres en amont du pont Vieux, le pont de la Molle est terminé en 1977. Il supporte la rocade de contournement de Montauban. Son nom provient de la présence voisine du château de la Molle, qui abrita un temps les religieux de la Congrégation de l'Ange Gardien, établis à Montauban en 1858.

2 LE PONT CHAMIER

Les difficultés engendrées par l'accroissement de la circulation automobile conduisent la Ville à adopter en 1973 le projet de réalisation d'un troisième pont urbain sur le Tarn. Avec son achèvement trois ans plus tard, le Tarn se pare d'une nouvelle typologie d'ouvrage : le pont à poutres. D'une portée totale de 182 m, le tablier est ici porté par une poutre en béton armé précontraint et la voirie disposée en encorbellement.

3 LE PONT NEUF

4 LE PONT VIEUX

5 LE PONT DES ALBARÈDES

La construction du pont de chemin de fer sur le Tarn débute le 2 avril 1882. L'ouvrage est l'œuvre des ingénieurs Lanteires et Balandier, déjà auteur du pont-rail d'Albias. Il est inauguré le 14 avril 1884. Il relie Cahors à Montauban sur la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse). Ce pont-rail surplombe le Tarn de 15 m et mesure 263 m de long. Il se compose de 8 arches.

6 LE PONT DE L'AVENIR

Ancien pont ferroviaire de la voie Lexos-Montauban construit entre 1853 et 1858, le pont est utilisé jusqu'en 1955. Déclassé en 1957, il ne laisse plus passer que les piétons et les deux roues. Après son rachat par la Ville de Montauban un vaste chantier de rénovation est alors décidé en 2003 afin de désengorger les ponts du centre-ville et notamment le pont Vieux, traversé quotidiennement par des milliers de voitures. Ce projet s'intègre également dans un vaste programme d'aménagement urbain ayant pour objectif de créer un contournement de la ville. Le pont de l'Avenir est inauguré le 20 décembre 2008 : au pont à l'architecture classique vient désormais s'ajouter une voie contemporaine réservée aux piétons et aux cyclistes.



«ELLE EST TOUTE CONSTRUITE DE BRIQUES ROUGES QUI SIFFLENT DOUCEMENT (•••)»

Emile-Antoine Bourdelle, extrait de «la Ville», texte non daté, collections du Musée Ingres

Laissez-vous conter Montauban Ville d'art et d'histoire...

en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le Ministère de la Culture. Le guide vous donne des clefs de lecture pour comprendre le développement de la ville au fil de ses quartiers. Si vous êtes en groupe, des visites sont disponibles toute l'année sur réservation auprès de l'Office de Tourisme.

Le Centre d'interprétation de l'Architecture et du patrimoine (CIAP)

coordonne les initiatives de Montauban, Ville d'art et d'histoire. Il propose toute l'année des visites, expositions, conférences et animations pour les Montalbanais, les touristes et les scolaires.

Montauban appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Aujourd'hui, un réseau de 202 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité

Cahors, Figeac, le Grand Auch, Millau, Moissac, le Pays des Bastides du Rouergue, le Pays de la Vallée de la Dordogne Lotoise, le Pays des vallées d'Aure et du Louron, le grand Rodez et le Pays des Pyrénées cathares, Gaillac et Toulouse bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Renseignements CIAP

Direction du développement culturel et du patrimoine
Ancien Collège,
2 rue du Collège
82013 Montauban Cedex
Tél. 05 63 63 03 50
artethistoire@ville-montauban.fr
www.centredupatrimoine.montauban.com

**Le CIAP est ouvert du lundi
au samedi de 10h à 12h et
de 13h30 à 18h.**

Office de Tourisme

Ancien Collège
Esplanade des Fontaines
82002 Montauban cedex
Tél. 05 63 63 60 60
info@montauban-tourisme.com
www.montauban-tourisme.com

