

FOCUS AU FIL DES PONTS ENTRE CLUNY ET TOURNUS



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE

Souvenez-vous de la contrariété qu'occasionne l'indisponibilité d'un pont neutralisé pour entretien : n'avez-vous jamais pesté contre le détour infligé ? C'est dans ce type de circonstance que l'on prête attention au service rendu par ces ouvrages construits au fil des siècles là où un chemin croise un obstacle tel qu'un cours d'eau, une ligne de chemin de fer, une autoroute... L'art dont il est question dans la dénomination d'ouvrage d'art est avant tout la performance technique du franchissement. Il s'agit de permettre à chacun des deux flux dont on organise le croisement a priori conflictuel de « vivre sa vie » en toute indépendance.

Pour résoudre cette difficulté technique, l'ouvrage doit être pensé et construit avec une attention scrupuleuse. Il résulte de ces efforts de conception et de réalisation une qualité à laquelle nos yeux trop habitués ne sont pas toujours sensibles.

Ce document nous propose de nous familiariser avec un patrimoine nombreux, varié et peu mis en lumière : aussi discrets qu'utiles, les ponts méritent notre curiosité.

**Pierre-Michel Delpéuch,
président du Pays d'art et d'histoire,
maire de La Chapelle-sous-Brancion**

3 QUAND IL N'Y AVAIT PAS DE PONT

Avant les ponts, d'autres solutions
Absence de pont ou pont disparu ?

6 RÔLES ET USAGES DES PONTS

Rôle économique et social
Rôle militaire stratégique
Pont et religion
Rôle politique et symbolique

11 UN PROJET DE PONT DE A À Z

Du Moyen Âge à la Révolution
Après la Révolution
Années 1980 : vers une décentralisation progressive

15 LES TECHNIQUES DE CONSTRUCTION D'HIER À AUJOURD'HUI

Évolution de la construction
Contraintes des constructeurs

17 LES GRANDES FAMILLES DE PONTS

Famille « ponts en arcs »
Famille « ponts en câbles »
Famille « ponts à poutres »

20 PONTS ET OUVRAGES FERROVIAIRES

Famille « passages supérieurs »
Famille « passages inférieurs »

22 DES PONTS À VALORISER

Pour une protection des ponts

Crédits couverture - Pont de Vitry-lès-Cluny (La Vineuse-sur-Frégande)
Loriane Gouaille

Maquette
Loriane Gouaille, PAH
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds
2018

Rédaction des textes
Loriane Gouaille, Manon Pernet

Remerciements à toutes les personnes qui nous ont prêté des photographies et/ou cartes postales, ainsi qu'à tous nos relecteurs, notamment les adhérents de la FAPPAH

QUAND IL N'Y AVAIT PAS DE PONT



AVANT LES PONTS, D'AUTRES SOLUTIONS

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 du 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.

À Vers, un gué gallo-romain a été repéré, situé sur l'axe Tournus-Col du Navois. Grâce à un suivi archéologique de travaux effectué par le GRAT (Groupe de recherches archéologiques de Tournus), le gué a révélé quelques-uns de ses secrets. Aménagé sur la Natouze, il nécessitait un entretien régulier contre l'envasement, obligeant un apport de pierres pour recharger le passage à gué, empierré sur près de 20 mètres de largeur. Cette zone de carrefour a encouragé l'installation des hommes qui ont creusé un puits pour avoir accès à de l'eau potable. En 766, des pieux ont été enfoncés dans le lit du ruisseau, sans doute pour installer une passerelle permettant aux piétons de traverser la Natouze sans se mouiller. Un tel aménagement associant gué et pont pour « gens de pied » est décrit en 1757 au Moulin Mutin à Boyer, à 600 mètres en amont de ce gué, sur la voie Tournus-Saint-Gengoux-le-National.

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 bac.



1. Photographie de l'ancien passage à gué aujourd'hui disparu de Besseuil, à Bonnay © AD71 - 3 Fi 124/08

5. Carte postale (avant 1905) du pont ferroviaire de Malay, avec les traces de l'ancien « pont romain »

2. Gué d'Aynard à Bonnay
© C. Marson

6. Ancien site du « pont romain » de Malay aujourd'hui avec le pont-rail traversé par la voie verte
© M. Pornet

3. Carte postale du début du XX^e siècle du gué de Cotte à Lournand, avec un passage pierré sur le côté © G. Théliér

4. Plan pour les travaux de destruction des ruines du « pont romain » de Malay
© AD71 - 7 S 57

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 a été à l'œuvre entre 1944 et 1952, pour pallier la destruction du pont d'Uchizy en 1944.

Le + focus : Le système d'affermage des bacs

L'activité de passage des bacs portée par un bailleur est laissée à l'exploitation d'un fermier qui en tire des revenus. Les tarifs de traversée libre, établis sur des critères liés au poids et au volume transitant, sont progressivement contrôlés par l'État jusqu'à l'affirmation de son monopole en 1798 et à la prise de décision de l'implantation du nombre de bacs en 1802.

La plupart de ces bacs fonctionnaient selon le principe de la « traille ». 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.

ABSENCE DE PONT OU PONT DISPARU ?

Les ponts du territoire sont difficiles à dater. Les plus anciens semblent être le pont de la Levée de Cluny et le pont Sainte-Catherine de Salornay-sur-Guye. L'absence de ponts anciens ne signifie pas une absence totale de ponts. Des ponts en pierre ou bois devaient exister mais n'ont pas résisté aux aléas du temps. César, dans sa *Guerre des Gaules*, ne décrit-il pas des ponts gaulois ?

ENQUÊTE POUR RETROUVER DES PONTS DISPARUS

Sans intervention archéologique sur le terrain, ce sont les textes qui peuvent nous renseigner au détour d'une phrase. Ainsi, dans la charte 3926 de l'abbaye de Cluny, la Guye aurait été traversée au Moyen Âge par un pont à Aynard (Bonnay). Pour les ponts plus récents, ce sont les cartes postales et photographies anciennes qui deviennent les témoins du passé. Restent la cartographie et la toponymie... La carte de Cassini, dressée au milieu du XVIII^e siècle, indique ainsi plusieurs ponts aujourd'hui disparus : le pont Canard à La Chapelle-sous-Brancion, qui permettait à la route descendant de Brancion de rejoindre Chapaize, en traversant le Grison, ou encore le « pont des Romains » à Malay, sur la Grosne.

Le + focus : Archéologie et ponts

Les fouilles archéologiques des ponts sont rares. La fouille d'un pont subaquatique ou hors eau à l'occasion de travaux d'un pont ou de la fouille d'un site permet d'obtenir des données sur la période de construction et les conditions de son utilisation. Des relevés pierre à pierre de la façade, du comblement interne et des traces d'outils sont effectués. Le prélèvement de matériaux et l'étude des sédiments et des berges apportent des réponses sur la provenance des matériaux et le comportement du cours d'eau. Une attention particulière est apportée aux pieux des fondations, importants pour la datation du pont.

RÔLES ET USAGES DES PONTS

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. Au XVIII^e siècle, le projet de pont à Tournus devait ainsi améliorer les échanges commerciaux avec la Bresse, notamment l'acheminement des pierres des carrières de Prény et Lacrost, utilisées jusqu'à Lyon dans la construction.

LES PONTS ET LES PÉAGES

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 sur certains ponts. 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.

Au milieu du XVIII^e siècle, Mme de La Baume-Montrevel, héritière du château de Brancion, possède ainsi les droits de péage sur le pont voisin de La Ferté-sur-Grosne : « les étrangers passants et repassants doivent pour un char 4 deniers parisis, d'une charrette 2 deniers, pour cheval, bœuf, mouton, pourceau, chacun un denier parisis ».

Le + focus : Les péages à Tournus

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...

LE PONT, LIEU DE SOCIABILITÉ

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



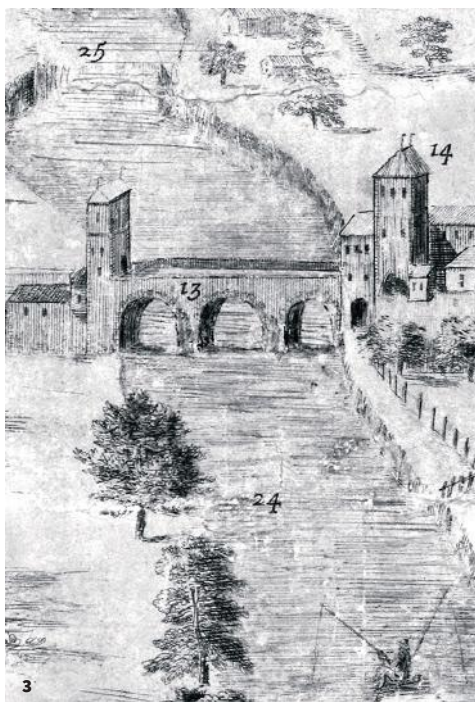
1. Cadastre de Malay, daté de 1817 © AD 71 - 3 P 1291

2. Les loisirs au pont de Montbellet-Fleurville dans la première moitié du XX^e siècle

© AD 71 - 20 Fi 403

3. Détail d'une gravure de Louis Prévost datée de 1670, montrant le pont de la Levée de Cluny et son système de fortifications

© Centre d'études clunisiennes



pour tous. Lorsque ce ne sont pas des lavoirs, ce sont des bateaux-lavoirs qui sont amarrés aux quais. 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. À Montbellet, à deux pas de l'entrée du pont, le *Café de la Marine* accueillait les habitués et, parfois, Antoine de Saint-Exupéry.

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. Leur construction ou destruction rapide devient donc un enjeu dans les conflits. Dès les années 1870, l'armée française crée le 2^e régiment d'artillerie-pontonnière. Aujourd'hui, les équipes de pontonniers sont des unités du génie militaire, chargées d'installer, sur des cours d'eau, des ponts pour assurer leur franchissement par les troupes.

DES PONTS À PROTÉGER

Le besoin de défense se manifeste sur les ponts, points de passage obligés. Au Moyen Âge, la fortification des ponts est très fréquente comme le montre encore le rare exemple du pont Valentré de Cahors. Elle peut prendre plusieurs formes : une tour-porte située en un point quelconque du pont, un châtelet ou une tête de pont constituée comme une citadelle imprenable. À Cluny, au XIV^e siècle, pour protéger le faubourg Saint-Marcel

et le relier au centre de Cluny, 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 et d'un nouveau pont : la porte et le pont de la Levée. Une gravure de la fin du XVII^e siècle de Louis Prévost montre l'organisation complexe du pont et son système de défense. Deux portes fortifiées encadrent l'ouvrage. La porte d'accès à la ville, ainsi que les remparts, ont disparu à la fin du XVIII^e siècle. Le service du guet sur les remparts et dans les tours étaient un service temporaire incombant aux habitants.

DES PONTS À DÉTRUIRE

La destruction d'un pont est parfois utilisée comme stratégie de guerre.

Au début du XIX^e siècle, la construction du premier pont de Tournus s'achève tout juste. Il a donc fallu attendre 1802 pour que la ville soit enfin reliée à la Bresse. En 1815, le danger vient justement de la rive gauche. Des troupes autrichiennes sont sur le point de traverser la Saône. Le commandant du département ordonne la destruction d'une arche du pont en juillet, treize ans seulement après sa construction... ce qui n'empêchera pas les troupes autrichiennes d'envahir Tournus.



3. Pont de Montbellet-Fleurville, dynamité en septembre 1944

© J.-P. Liégeois

4. Schéma d'un pont de bateaux dans l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert

5. Croix sur le parapet du pont Sainte-Catherine de Salornay-sur-Guye

© M. Pornet

6. Détail de l'inscription située sur le parapet du pont de l'Ail à Lugny

© F. Lafarge

Lors de la Seconde Guerre mondiale, les trois ponts situés sur la Saône entre Tournus et Fleurville-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 devant arriver de manière supposée par la Bresse et, par conséquent, gagner du temps pour organiser le repli.

PONT ET RELIGION

Au Moyen Âge, les ponts sont considérés comme des zones menaçantes, parfois dangereuses. Symboles d'une prouesse technique, n'auraient-ils pas été bâtis grâce à l'intervention du Diable à qui sont prêtés des compétences et savoir-faire techniques indéniables ? Quant aux chansons de geste, notamment les récits de la légende arthurienne, elles regorgent de ponts, devenus le lieu même d'une épreuve, d'un rite initiatique. Pour sauver la reine Guenièvre retenue prisonnière, Lancelot ne doit-il pas, par exemple, affronter l'épreuve du Pont de l'Épée qui consiste en une épée tranchante jetée au-dessus d'une eau menaçante ?

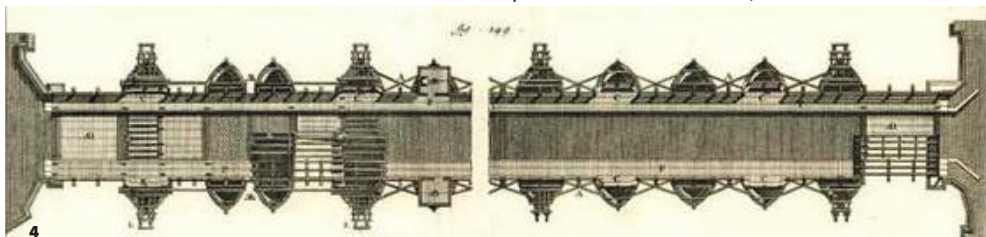
Le + focus : Les ponts de bateaux

Le pont de bateaux est constitué de plusieurs bateaux assemblés entre eux par des poutres elles-mêmes reliées et supportant le tablier-plancher. L'ensemble est généralement construit en bois. Ces ouvrages ont un intérêt économique, permettant de maintenir la circulation des hommes et des marchandises là où la construction d'un pont classique est difficile ou fastidieuse. Mais les ponts de bateaux ont surtout une vocation militaire. Développés dès l'Antiquité par les Romains, ils sont beaucoup utilisés au XX^e siècle par l'armée pour répondre à un impérieux besoin d'une traversée rapide des soldats, du matériel et parfois des véhicules.

LA CHRISTIANISATION DES PONTS

Cette image ambivalente des ponts impose de les christianiser, en ajoutant une croix ou une chapelle, en faisant intervenir un saint dans leur construction... Ainsi, le pont d'Avignon aurait été construit par saint Bénézet en jetant un énorme bloc de pierre dans le Rhône.

Quelques ponts possèdent encore une croix sur leur parapet, comme le pont Sainte-Catherine à Salornay-sur-Guye. À Cluny, le pont de la Levée porte lui aussi une croix, attestée au XVIII^e siècle





par une gravure de Jean-Baptiste Lallemand. En 1901, elle bascule dans les eaux de la Grosne, renversée par l'équipage d'un marchand de bois. L'ensemble actuel est une restitution, se composant d'un fût de colonne sculpté au XX^e siècle et d'une croix du XVIII^e siècle.

Parfois, un oratoire était érigé sur le pont. Toujours à Cluny, à une centaine de mètres du pont de la Levée, au niveau de la place du Commerce, des fouilles archéologiques effectuées dans les années 1990 ont permis de situer le pont des Chevriers, pont à cinq arches probablement contemporain de l'église Saint-Marcel (XII^e siècle) sur lequel était érigée une petite chapelle dédiée à saint Philibert. Cette chapelle fut détruite en 1784, conséquence de l'arasement du pont.

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 pont de Cotte, à Lournand, serait l'œuvre de Lucius Cotta, légat de César, qui aurait établi son camp dans la vallée de la Grosne... Sur des plans et cartes postales du début du XX^e siècle de Malay, un pont ruiné dont il ne reste que quelques arches est repéré comme un « pont romain ». 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. Il peut même modifier totalement la zone de chalandise d'une commune, en amplifiant son attractivité.

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 (1761-1837), maire de Lugny du 7 messidor an XIII au 24 juin 1814, et qui sera reconduit en 1815...

Le + focus : Pont, interface & développement...

Depuis les années 1990, les géographes s'intéressent à la notion d'« interface » qu'ils définissent comme une zone de contact entre deux systèmes territoriaux différents. Le pont en est une des composantes privilégiées, comme, par exemple, un aéroport ou un poste-frontière. En facilitant les transports et les échanges commerciaux, en réduisant les temps de trajet, le pont permet et crée de nouveaux échanges entre deux villes, deux départements... Si le pont produit des échanges, il joue aussi un rôle de régulation dont l'outil principal est le péage.



UN PROJET DE PONT DE A À Z



DU MOYEN ÂGE À L'ANCIEN RÉGIME

Avant d'installer le chantier de construction d'un pont, des procédures d'élaboration et d'autorisation prennent place. Ces procédures évoluent dans le temps, en fonction des régimes politiques.

L'AUTORISATION DU PROJET

Du Moyen Âge à la Révolution française, le projet et l'autorisation de construction d'un pont dépendent principalement de l'autorité locale (ville, seigneur, évêque ou compagnies marchandes) dont relève le lieu où doit être installé l'ouvrage. Pour cela, d'importants moyens financiers sont nécessaires et l'ensemble des coûts liés à la construction et à l'entretien sont assurés par les droits de péages, les taxes domaniales et dans certains cas les dons pieux et les ressources royales ou privées. Les péages sont primordiaux car ils marquent généralement le changement d'autorité d'une rive à l'autre et constituent une ressource importante du XII^e siècle au XVII^e siècle.

UNE GESTION CENTRALISÉE

Au cours du XVII^e siècle, la gestion des ponts passe progressivement sous le contrôle royal. En 1599, le roi Henri IV nomme le duc de Sully grand voyer de France, officier chargé de l'administration générale des voies publiques. La création de cette charge amorce le début d'une autorité administrative et centralisée autour de la construction et de l'entretien des routes et des ponts.

Un tournant s'amorce au début du XVIII^e siècle avec la création d'un corps d'ingénieurs des ponts et chaussées en 1716, puis d'une école en 1747. Chargés de la réalisation de routes et de ponts pour l'administration royale et répartis dans les provinces (un par province), ces ingénieurs effectuent un travail d'architecte et de géographe en pensant le pont, du dessin à sa réalisation. Colbert instaure également le principe d'adjudication : la réalisation des travaux est accordée à une entreprise et accompagnée d'une grande publicité.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, en Bourgogne, les États du Mâconnais, assemblée régionale composée de représentants des trois ordres et chargée de répartir les impôts et défendre les privilèges fiscaux de la région, dresse les conditions de financement du projet et adjuge aux entrepreneurs les travaux à partir du devis établi par l'ingénieur des ponts et chaussées. Ce devis comprenait l'ensemble des travaux à réaliser, les conditions de paiement, le coût et l'obligation de rendre l'ouvrage « fait et parfait » à une date précise.

Une fois l'ampleur de la tâche dressée, le chantier peut débuter. La main d'œuvre est composée d'ouvriers spécialisés (carriers, tailleurs de pierre, charpentiers, charrois...) et non spécialisés : les corvéables. Pratique existant déjà depuis le Moyen Âge, l'entretien des ponts est assuré par la « corvée de grands chemins », contribution en nature due par les hommes



1. Le pont-rail de Malay, au-dessus de la Grosne © M. Pernet

2. Pont bow-string de Montbellet-Fleurville au début du XX^e siècle
© AD71 - 6 Fi 9879

3. Grand pont, appelé aussi « pont de l'Abattoir », de Salornay-sur-Guye © M. Pernet

3. Vue aérienne du pont suspendu de Tournus © AD71 - 15 Fi 617

4. Photographie d'un test de charge sur le nouveau pont suspendu de Tournus © M. Fetat

du peuple dans toutes les provinces régies par l'administration royale. Lorsque le chantier est terminé, l'ingénieur en charge du projet, effectue un contrôle et édite le procès-verbal attestant de la réception des travaux.

L'ENTRETIEN DU « GRAND PONT » DE SALORNAY-SUR-GUYE (ANCIEN RÉGIME)

Situé au nord-ouest du bourg de Salornay-sur-Guye, le « Grand pont » enjambe la Guye. Son origine est probablement antérieure au XVII^e siècle. Ce pont en pierre est composé de trois arches en plein cintre et de piles à becs.

En 1606, les habitants de la commune adressent une première requête auprès de l'autorité provinciale quant à la nécessité d'intervenir sur le pont tombant en ruine. Après délibération des États du Mâconnais, une somme de 120 livres est allouée à la commune pour « empêcher la perte entière d'iceluy qui apporterait un dommage et incommodité au susdit pays ».

En 1775, une visite des officiers des États accompagnés de l'ingénieur des ponts et chaussées François Compin dresse un acte indiquant l'urgence de réaliser des travaux compte tenu de l'état du pont. En 1778, un devis signé de l'ingénieur établissant la reprise d'une arche, l'obligation de réparer les joints, de monter des murs de soutènement et la construction de quatre piliers à neuf pour un montant total de « 423 livres 18 sols 4 deniers » est adjugé à l'entrepreneur Louis Colas de Cluny.

Le 28 octobre de la même année, l'ingénieur Compin « certifie avoir reconnu les ouvrages et réparations faites du pont de Salornay [...] et que le tout est fait conformément au devis, qu'en conséquence il peut être payé ». L'ouvrage est complété en 1841 d'un pont à deux arches à l'est et d'un pont à quatre arches à l'ouest pour répondre à l'évolution du lit de la rivière.

APRÈS LA RÉVOLUTION

Après la Révolution et jusqu'au XIX^e siècle, le maire porte, auprès du préfet, sa demande justifiée de construction d'un pont pour des raisons économiques de liaisons commerciales ou de commodité de circulation. L'adjudication des travaux est accordée à un entrepreneur et un procès-verbal de conformité des travaux est dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées du département. Pour les ouvrages de grande ampleur, comme des travaux de ponts sur la Saône, le préfet fait suivre la demande de construction auprès du ministre des Travaux publics. En fonction des régimes politiques, une ordonnance (royale ou impériale) ou un arrêté ministériel est émis, établissant ainsi l'autorisation de construire, le cahier des charges à respecter, les tarifs de péage et les éventuelles subventions publiques à accorder.

Une loi de juillet 1880, concernant le rachat de concessions de ponts à péage, établit l'État comme propriétaire des ponts. Celle-ci vise à faire disparaître les péages, notamment sur les ponts suspendus représentant une entrave à la valeur constitutionnelle « d'aller et venir ».



LA CONSTRUCTION DU PONT SUSPENDU DE TOURNUS (2^e MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE)

En septembre 1944, le pont à octroi construit en 1870 est détruit par les troupes allemandes lors de leur retraite. Pour le remplacer, un bac et une passerelle en bois sont mis en service.

Face à la nécessité d'une reconstruction qui « présente l'intérêt d'assurer pour l'avenir le passage par Tournus du grand itinéraire reliant Paris à Genève à la Savoie par la R.N. 6 et la R.N. 75 », le service des ponts et chaussées souhaite profiter de la situation pour tenter d'améliorer la circulation routière et la navigation sur la Saône. En 1946, l'ingénieur des ponts et chaussées propose un projet comprenant la construction d'un « pont léger » à la place de l'ancien (pont suspendu d'une voie charretière, pour un trafic local et touristique) et la construction d'un autre pont en aval (pour le passage des véhicules poids lourds).

En octobre 1946 et en janvier 1947, le ministre des Travaux publics autorise le projet et précise la prise en charge par l'État de la construction d'un nouveau pont, la construction d'un pont léger et la déviation de la route nationale. Il fixe également le financement du pont suspendu aux 2/9^e par le conseil général et la commune de Tournus. Une délibération du conseil municipal de février 1947 apporte un avis favorable, réclamant néanmoins une deuxième voie charretière financée à l'aide d'un fonds de concours à hauteur de 500 000 francs. Le projet

de l'ingénieur prévoyait alors la réutilisation des fondations des piles du précédent pont mais ce procédé s'avère être impossible car l'ensemble est fortement abimé des suites de l'explosion et du déblaiement. Les fondations doivent être construites à neuf. De plus, la hausse du coût des matériaux liée à la variation du prix de l'acier contraint les autorités à fournir un crédit complémentaire de 4 000 000 de francs. Le ministre adjuge les travaux à l'entreprise Bollard installée à Paris.

L'ouvrage est achevé en 1950 et le service des ponts et chaussées procède à une épreuve de charge du tablier et au contrôle des maçonneries et des câbles. En 1975, un procès-verbal du conseil général dresse un état préoccupant du pont qui nécessite « des travaux de confortement et de réparation des câbles ». Le pont est fermé à la circulation au début des années 1980. Un nouveau pont bipoutre est construit en 1989.

ANNÉES 1980 : VERS UNE DÉCENTRALISATION PROGRESSIVE

Depuis les années 1980, la construction des ponts tant à se décentraliser. La maîtrise d'ouvrage reste à l'initiative des communes mais pour certains ouvrages l'entretien est accordé à des concessions privées (Réseau ferré de France, Voies navigables de France...) ou aux collectivités territoriales (conseil départemental pour les ponts situés le long des routes départementales). À partir des années 1970, l'installation d'un pont doit prendre en compte son intégration dans

5. Pont de Chazelle à Cormatin, sur la Grosne

© M. Pornet

6. Pile et tablier du pont d'Uchizy, sur la Saône

© Y. Oudelette

7. Le pont de Montbellet, vu depuis le port, sur les bords de Saône

© L. Gouaille



son environnement. En plus de l'avant-projet, le maître d'ouvrage doit alors fournir une étude d'impact de l'insertion du pont dans le milieu.

Dernièrement, les conseils départementaux de Saône-et-Loire et de l'Ain ont pris la décision de construire un nouveau pont pour remplacer l'actuel pont « de Fleurville » à Montbellet. Une convention financière établit le financement croisé du projet. Ce pont de grande ampleur, enjambant la Saône, franchit une importante zone naturelle. Les maîtres d'ouvrage ont donc dû réaliser une étude d'impact afin de dresser la liste de l'ensemble des conséquences de l'implantation d'un tel pont sur la Saône.

Le + focus : Les ponts et chaussées

La fondation du corps d'ingénieurs des ponts et chaussées au début du XVIII^e siècle correspond au besoin d'améliorer le réseau d'infrastructures et d'aménagement du territoire en permettant de renforcer le suivi des travaux : limiter les mauvaises constructions ou les défauts d'entretien. Avec la création d'une école en 1747, la formation des ingénieurs se structure autour d'un principe « d'auto-instruction » assuré par les anciens élèves, de cours en extérieur et d'une formation pratique sur les chantiers menés par les ingénieurs de province. Au niveau de la hiérarchie, l'inspecteur général placé à la tête du service assure le contrôle des procédures des travaux puis, à l'échelon local, trois inspecteurs se partagent les chantiers et vingt-et-un ingénieurs sont en poste dans chaque province, chargés de la conception et de l'exécution.



LES TECHNIQUES DE CONSTRUCTION D'ŒUVRE À AUJOURD'HUI

EVOLUTION 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 respecter des exigences en fonction 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

Il est ensuite nécessaire d'établir la composition des différents éléments de franchissement : type de fondation, tablier, piles, culées et équipements. Le choix des matériaux est 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 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 de 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.

Le + focus : Émiland Gauthey et l'école bourguignonne

Émiland Gauthey (1732-1806) est un ingénieur, architecte et mathématicien ayant œuvré dans l'administration des ponts et chaussées pour la conception de nombreux bâtiments, canaux et ponts. Diplômé en 1785, il est sous-ingénieur à Chalon-sur-Saône où il réalise notamment le pont de Chavannes sur un bras de la Saône. En 1782, il devient ingénieur en chef des États de Bourgogne puis inspecteur général en 1791. Certaines sources évoquent « l'école bourguignonne » qui désigne ses constructions de ponts caractéristiques, marquées par un usage de la pierre locale et par l'emploi d'éléments décoratifs (travail du couronnement et des becs, décoration des tympanes et des voûtes avec des caissons). Le pont de Navilly construit sur le Doubs est un exemple représentatif.

Carte postale ancienne du pont de l'Étang à Cluny

© D. Perruchot

Pont dit « pont blanc » de Lalheue, sur la Grosne, construit en 1784 d'après les plans d'Émiland Gauthey

© Office de tourisme de Sennecey-le-Grand



LES GRANDES FAMILLES DE PONTS



FAMILLE « PONTS EN ARC »

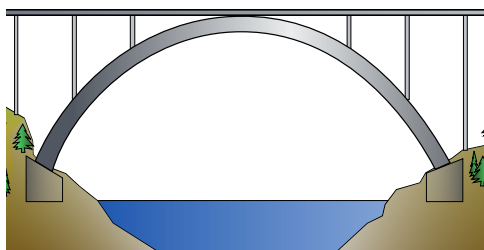
► Ponts à arches

Origine : Utilisés dès l'Antiquité, ils restent utilisés jusqu'à nos jours.

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

Matériaux : Autrefois en pierre, ils peuvent être construits en fonte ou en béton armé.

Exemplaires : On trouve ce type d'ouvrages à Tournus (pont sud qui enjambe la Saône, composé de trois parties à arches).



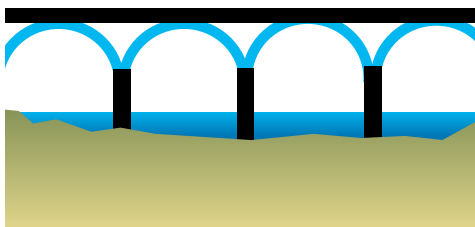
► Ponts à voûtes

Origine : Apparus à la fin de l'Antiquité, ils représentent le type le plus usité jusqu'au XIX^e siècle.

Caractéristique : Le tablier repose sur les voûtes supportées par des piles et des culées. Ces ponts permettent 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.

Exemplaires : Ce type de pont est très présent dans le paysage de Bourgogne du Sud, comme en témoignent les ponts de Rains à Joncy ou de Messeugne à Savigny-sur-Grosne.



FAMILLE « PONTS À CÂBLES »

► Ponts suspendus

Origine : Apparus au XIX^e siècle, ce type de pont est très répandu au cours du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle.

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.

Exemplaires : Aucun exemplaire de ce type n'est aujourd'hui présent sur le territoire. Cependant, deux ponts suspendus ont existé : l'un à Tournus avant l'installation du pont nord actuel et l'autre à Montbellel, daté de 1835 et détruit pour permettre la construction du pont actuel.



FAMILLE « PONTS À POUTRES »

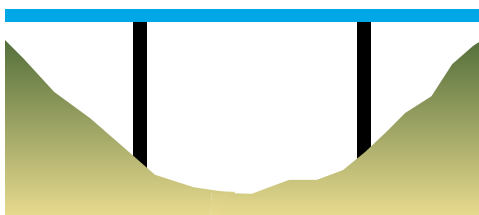
► Ponts à poutre pleine

Origine : Ce type de pont, probablement ancien, devait exister en bois. Beaucoup d'ouvrages sont édifiés aux XX^e et XXI^e siècles, notamment lors de la construction 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 aujourd'hui construits en acier ou en béton.

Exemplaires : Le pont nord de Tournus est un exemple de pont bipoutre à piliers.



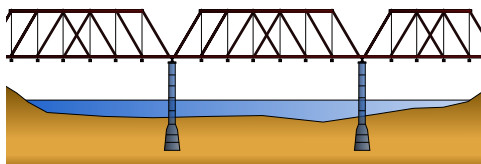
► Ponts à poutre-treillis

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 : Construits en fer ou en acier, des exemplaires plus anciens seraient en bois.

Exemplaires : Plusieurs ouvrages de ce genre sont installés le long de la ligne de chemin de fer reliant Chalon-sur-Saône à Cluny, comme à Malay et Cormatin. Un pont à poutres treillis routier se trouve également à Uchizy.



► Ponts en arc dits « bow-string »

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. Nécessitant pas ou peu de système d'appui (culées ou piles), ce type de pont est adapté au 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.

Exemplaires : Unique exemplaire de pont « bow-string », le pont de Montbellet-Fleurville enjambe la Saône pour relier les départements de Saône-et-Loire et de l'Ain.



1. Pont à voûtes de Tournus, au début du XX^e siècle
© AD 71 - 6 Fi 9456

2. Pont à poutrelleillis d'Uchizy, sur la Saône
© Y. Oudelette

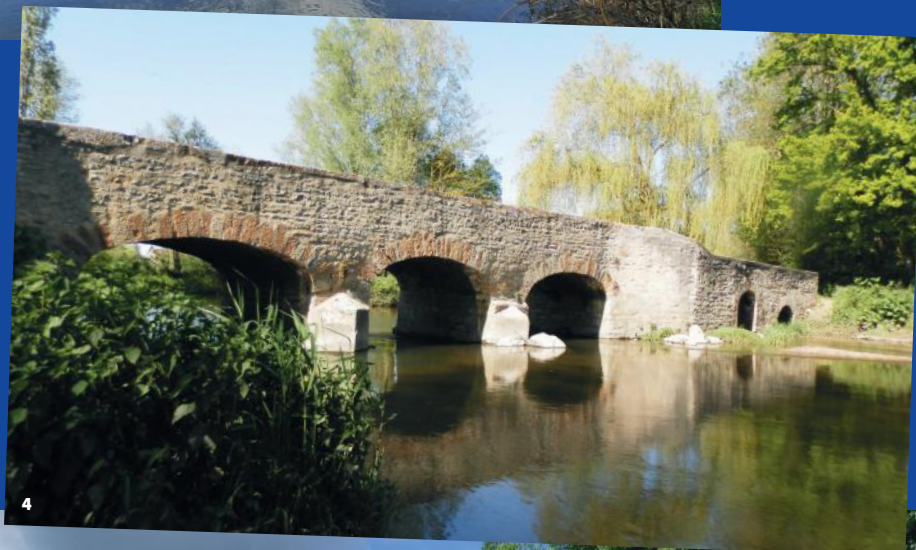
3. Pont de Messeigne sur la Grosne à Savigny-sur-Grosne
© M. Pornet

4. Pont de Cortemblin à Malay © L. Gouaille

5. Pont d'Ozenay, sur la Natouze
© L. Gouaille

Schémas de ponts
© Wikipédia CC BY-SA 3.0

3

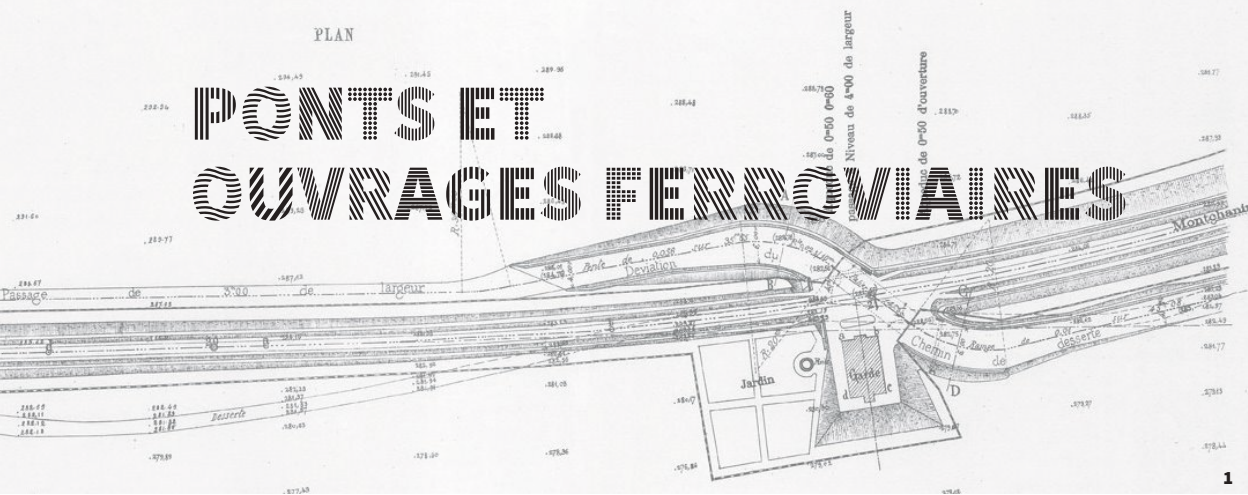


4



5

PONTS ET OUVRAGES FERROVIAIRES



Le développement du réseau de chemin de fer à partir du XIX^e siècle conduit à la construction d'une multitude d'ouvrages permettant à la voie ferrée de franchir de grands ou petits obstacles. Ces ouvrages peuvent être intégrés à une typologie qui leur est propre entre les passages supérieurs (lorsque la voie ferrée est sous le pont) et les passages inférieurs (lorsque la voie ferrée est sur le pont).

FAMILLE « PASSAGES SUPÉRIEURS »

► Ponts à arche à « culées perdues »

Origine : Ces ouvrages sont généralement construits à partir du XIX^e siècle et un bon nombre d'entre eux datent du XX^e siècle, notamment avec le développement des voies métriques (ligne de chemin de fer à une seule voie d'un mètre de large, sur laquelle circulait le « tacot »).

Caractéristique : Pont dont les culées, c'est-à-dire les parties maçonnées construites sur les rives pour soutenir la poussée de la voûte, sont enfouies dans le remblai et composé d'une seule arche.

Matériaux : Généralement en maçonnerie de pierre.

Exemplaires : Deux exemplaires se trouvent le long de la ligne Chalon-sur-Saône-Cluny transformée en voie verte : l'un se situe au niveau de la commune de Malay et l'autre à Cluny, permettant le passage de la D15.

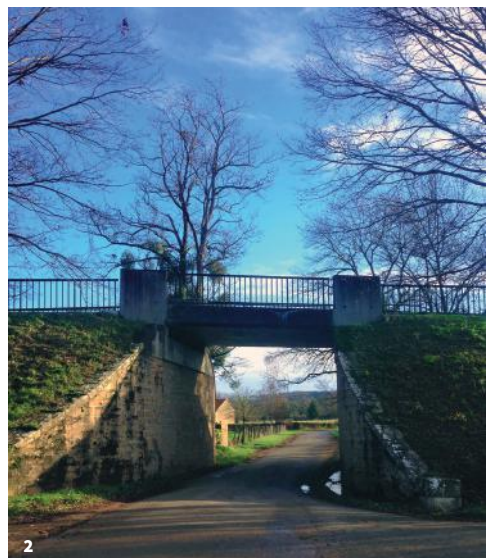
► Ponts à poutre pleine

Origine : Cette multitude de petits ouvrages trouve son origine dans le développement du chemin de fer.

Caractéristique : Pont à une seule ouverture où le tablier repose directement sur les culées ou sur des poutres.

Matériaux : Le tablier est généralement en acier ou en béton armé. Les culées et les piles sont respectivement en maçonnerie de pierre et en béton.

Exemplaires : Un pont poutre avec tablier en béton se trouve sur la ligne du TER Dijon-Lyon au niveau de Farges-lès-Mâcon, datant de 1985. Il a remplacé un ancien passage à niveau.



1. Plan du passage à niveau sur le chemin de desserte de Culles-les-Roches © Archives municipales - P. Karpoff

2. Pont à poutre pleine de Malay
© M. Pornet

3. Pont-rail de Saint-Gengoux-le-National
© M. Pornet

4. Carte postale ancienne du viaduc de Crainseny de Culles-les-Roches
© <http://culles.les-roches.free.fr> - P. Karpoff

5. Plan en long du viaduc de Crainseny de Culles-les-Roches
© Archives municipales - P. Karpoff



FAMILLE « PASSAGES INFÉRIEURS »

Les passages inférieurs comprennent des exemplaires de pont cités précédemment : pont à arche, pont à poutre treillis et pont à poutre pleine. À Saint-Gengoux-le-National, un pont à arche en pierre enjambant la D67 supportait autrefois la ligne de chemin de fer Chalon-sur-Saône-Cluny. Ce pont comportait un tablier métallique avant d'être équipé d'une arche en pierre lors de la conversion de la ligne en voie verte en 1997.



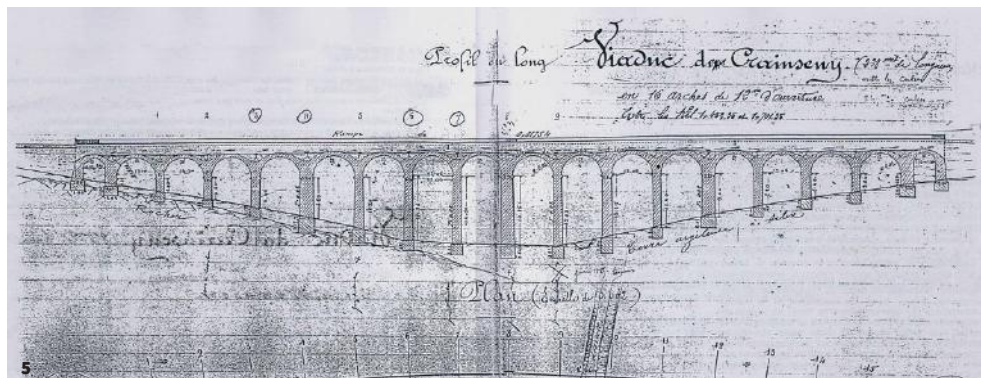
► Viaducs

Origine : Une grande majorité de viaducs sont apparus avec le développement du chemin de fer. Le tout premier viaduc fut construit en 1840.

Caractéristique : Ouvrage comprenant plusieurs piles et arches en plein cintre. Le tablier peut accueillir une ou deux voies de chemin de fer. Ces ouvrages sont nécessaires pour limiter les effets des pentes et des courbes. Un viaduc est construit lorsque l'obstacle à franchir est d'une hauteur et d'une longueur plus grande que la seule traversée d'un cours d'eau ou d'une voie de communication.

Matériaux : Généralement construits en maçonnerie de pierre, certains ouvrages peuvent être en métal ou en béton.

Exemplaires : Le viaduc de Crainseny, construit en 1885, d'une longueur de 228 mètres, se trouve le long de la ligne Saint-Gengoux-Montchanin, au niveau de la commune de Culles-les-Roches.



DES PONTS À VALORISER AU XXI^e SIÈCLE



POUR UNE PROTECTION DES PONTS

Après la construction du pont, il reste à en assurer sa durabilité. L'entretien régulier ou la restauration d'un ouvrage permettent de maintenir son usage, sa sécurité ainsi que son histoire. Mais ces efforts suffisent-ils toujours à protéger et à faire reconnaître l'importance de ce patrimoine ?

ENTRETIEN ET RESTAURATION

Les départements et communes, majoritairement propriétaires des ponts, sont responsables de leur entretien. L'évolution de l'état d'un pont dépend de différents paramètres liés à sa conception, à ses matériaux, aux effets de l'environnement, à son exploitation (état du trafic et des charges) et à son entretien.

L'inspection régulière des ponts permet de déterminer les éventuels entretiens courants ou réparations plus conséquentes à réaliser. Les travaux ont pour objectif de lutter contre les principales causes de dégradations liées à l'environnement (érosion, envahissement et destabilisation par la végétation) et à l'usage. En 2015, le département de Saône-et-Loire a fait entreprendre la rénovation du pont de Bois dernier à Cormatin qui enjambe la Grosne. Les joints ont été refaits pour assurer l'étanchéité. Un nouvel enrobé a été posé sur la chaussée et l'ensemble du pont a été nettoyé.

Un travail de restauration peut intervenir sur un ouvrage dégradé ayant un intérêt patrimonial. En 2018, le pont des Meursault de Saint-Vincent-des-Prés, probablement antérieur au XVII^e siècle

et placé sur le « Grand chemin » médiéval reliant Saint-Gengoux à Dondin, a subi une importante restauration de ses piles, son tablier et ses joints notamment, avec le concours de la Fondation du Patrimoine et d'un fonds dédié à la restauration du petit patrimoine du Pays d'art et d'histoire.

PROTECTION DES PONTS

Bien que les ponts soient un élément essentiel et constitutif de notre patrimoine bâti, ils restent peu considérés par les organes de protection et de reconnaissance du patrimoine. Au niveau mondial, seuls huit ouvrages sont inscrits au titre du patrimoine mondial de l'Unesco. Les ponts sont rarement envisagés pour leur valeur propre mais plutôt comme faisant partie d'un bien : ensemble urbain, chemin, canal...

En France, à la fin des années 2000, près de 540 ouvrages étaient classés ou inscrits au titre des monuments historiques. Leurs protections correspondent à des vagues de reconnaissance du patrimoine par période historique : Antiquité et Moyen Âge, puis Renaissance et Époque moderne et enfin, tardivement, le XIX^e siècle. Une dizaine de ponts uniquement sont labellisés « Patrimoine du XX^e siècle ». Or la majorité des ponts, de modeste envergure, restent oubliés de toute protection car faisant partie du petit patrimoine bâti non protégé.

Quels qu'ils soient, les ponts demeurent avant tout un sujet de préoccupation, pour le maintien de la circulation des hommes et des marchandises, et de fascination, pour leur technicité et l'image qu'ils représentent.

BIBLIOGRAPHIE

Louis BONNAMOUR, *Les ponts de la Saône. De Lyon à Verdun-sur-le-Doubs, des origines au milieu du XX^e siècle*, 2012, 120 p.

FAPPAH, *Guide de circuits des ponts*, 2020.

Marie-Thérèse GIRARDI, *Emiland Gauthey (1732-1806). Le grand bâtisseur bourguignon*, Lycée Polyvalent Emiland Gauthey, Chalon-sur-Saône, 1998, 82 p.

Danièle JAMES-RAOUL, Claude THOMASSET (dir.), *Les ponts au Moyen Âge*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006, 338 p.

Jean MESQUI, « À propos de la fortification du pont. *Pons castris et castrum ponti* », in *Château-Gaillard*, XI, 1983, pp. 219-232.

Anne-Marie OURSEL, Raymond OURSEL, *Canton de Cluny : Communes de Saint-Vincent des Prés, Salornay-sur-Guye, La Vineuse, Vitry-lès-Cluny*, Histoire et monuments de Saône-et-Loire, 2006, 197 p.

Michel PLACIDI, *Cours de ponts. Principes généraux, conceptions, méthodes de construction*, ESTP I.I., B3 TP3.

Bénédicte TRATNJEK, « Des ponts entre les hommes : Les paradoxes de géosymboles dans les villes en guerre », in *Les Cafés géographiques*, 2009, Vox geographi (1768), 13 p.

« Tant de vies, tant d'usages... et tant d'histoire de ponts », in *Patrimoine et cadre de vie. Les cahiers de Patrimoine-Environnement* (LUR-FBASSEM), n° 195, 2016, pp. 3-58.

1. Pont de Sercy, en direction de Saint-Forgeuil, sur la Grosne

Schéma de pont
© Wikipédia CC
BY-SA 3.0

© M. Pornet

SITOGRAPHIE

Archives départementales de Saône-et-Loire
<https://www.archives71.fr/>

Culles-les-Roches
<http://culles.les.roches.free.fr/>

GLOSSAIRE

Appuis : culées (appuis de rive) ou piles (appuis intermédiaires) ou pylônes.

Becs : parties profilées en amont (avant-bec) ou en aval (arrière-bec) des piles du pont, destinées à les protéger des branches et de la glace.

Culée : appui de chaque extrémité du pont, sur la rive, supportant le tablier et servant parfois de soutènement.

Fondations : éléments d'assise du pont qui assurent sa position et sa solidité.

Ouverture : distance entre deux appuis ou entre deux culées.

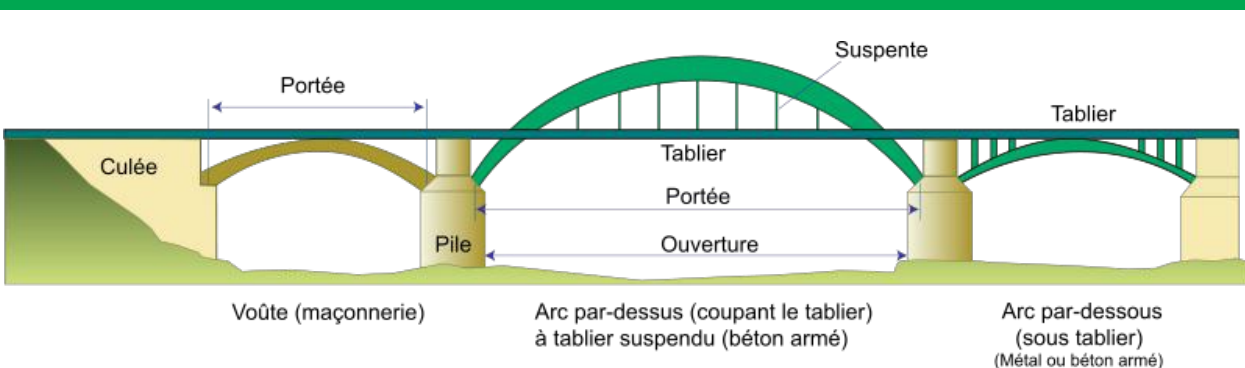
Piles : appui intermédiaire du pont.

Portée : distance entre les centres de deux appareils d'appui successifs.

Radier : plateforme maçonnée ou bétonnée servant de fondation pour le pont sur lequel reposent les piles afin d'éviter leur érosion.

Tablier : structure du pont devant supporter les voies de circulation (ferrée ou routière).

Travée : espace ouvert délimité par deux appuis successifs.



«UN BIZARRE DESSIN DE PONTS, CEUX-CI DROITS, CEUX-LÀ BOMBÉS, D'AUTRES DESCENDANT OU OBLIQUANT EN ANGLES SUR LES PREMIERS, ET CES FIGURES SE RENOUVELANT DANS LES AUTRES CIRCUITS ÉCLAIRÉS DU CANAL, MAIS TOUS TELLEMENT LONGS ET LÉGERS QUE LES RIVES, CHARGÉES DE DÔMES, S'ABAISSENT ET S'AMOINDRISSENT. »

Arthur Rimbaud, *Les ponts*, 1873.

Le label « **Ville ou Pays d'art et d'histoire** » est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

Le service animation de l'architecture et du patrimoine, piloté par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales

et patrimoniales du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférenciers professionnels.

À proximité

Autun, Chalon-sur-Saône, Dijon, l'Auxois-Morvan et le Charolais-Brionnais bénéficient de l'appellation Ville ou Pays d'art et d'histoire.

Pour tout renseignement Service d'animation du patrimoine

Mairie - 71700 TOURNUS
Tél.: 03 85 27 03 30
Mél : pahclunytournus@yahoo.fr



Offices de tourisme

Office de tourisme de Cluny
Sud Bourgogne
6, rue Mercière
CLUNY
03 85 59 05 34
www.cluny-tourisme.com

Office de tourisme
Saint-Gengoux-le-National-Buxy
4 avenue de la Promenade
SAINT-GENGOUX-LE-NATIONAL
09 77 35 14 40
www.tourisme-sud-cote-chalonnaise.com

Office de tourisme de
Sennecey-le-Grand
Place de l'Hôtel de Ville
SENNECEY-LE-GRAND
03 85 44 82 54
www.ot-senneceylegrand.com

Office de tourisme Tournus
Sud Bourgogne
2, place de l'Abbaye
TOURNUS
03 85 27 00 20
www.tournus-tourisme.com

