

Les ponts des Pyrénées-Orientales au travers des cartes postales anciennes de la médiathèque

La médiathèque conserve les cartes postales anciennes sur Perpignan et sa région. La carte postale est un témoignage de la vie quotidienne à Perpignan et dans les villages du département. Cette année nous partons à la découverte et redécouverte des ponts des Pyrénées-Orientales parmi lesquels : le pont Séjourné dont la construction a commencé en 1906 avec des pierres de la région, le pont Gisclard, pont suspendu métallique véritable ouvrage d'art dont la construction date de 1905 à 1908, le pont du « diable » à Céret et sa légende construit en 1321 sous les rois de Majorque, Perpignan compte aussi de nombreux ponts pour franchir la Têt et ses affluents

Poursuivez la visite au 1^{er} étage en salle patrimoine.

Vous pouvez retrouver les cartes postales anciennes en ligne sur le portail des collections numérisées perpinianum.fr

Perpignan illustré : publication annuelle du Comité des fêtes et de bienfaisance de la ville de Perpignan : 1910

Le pont du diable à Céret

Construit en 1321 sous les Rois de Majorque, il est considéré comme un véritable chef-d'œuvre architectural, ce pont était utilisé pour communiquer entre les deux rives de la rivière du XIVe au XXe siècle. Classé Monument Historique en 1840, le pont du Diable tient son nom d'une légende.

Le pont Séjourné

Le pont Séjourné est un viaduc ferroviaire permettant à la ligne de Cerdane de franchir la Têt. Conçu par l'ingénieur Paul Séjourné, l'édifice se compose de deux étages séparés par un tablier intermédiaire dont la construction a débuté en 1906 pour s'achever deux ans plus tard. Il a été inauguré en même temps que le chemin de fer du Train Jaune le 18 juillet 1910. Inscrit en tant que Monument Historique depuis le 30 décembre 1994.

Le pont Gisclard : pont suspendu

Le pont porte le nom de son concepteur traverse La Têt à une hauteur de 80 m. Construit de 1905 à 1908, le pont Gisclard est situé sur la ligne de chemin de fer de Villefranche-de-Conflent à Bourg-Madame. Ce pont a été marqué par une tragédie le 31 octobre 1909. Six personnes sont décédées lors d'essais de charge dont Albert Gisclard, le concepteur. Une stèle située sur la RN 116 au-dessus du pont commémore cet accident ferroviaire. De nos jours il est utilisé par le train jaune

À Perpignan

Perpignan est traversée par la Têt et ses affluents. Relier la ville, faciliter le passage, les transports ont été dans toutes les époques un enjeu d'aménagement.

2500 ans avant notre ère, les Égyptiens empilent des pierres à plat de façon à créer une voute triangulaire pour franchir les cours d'eau, les ravins.... Ces constructions ne permettaient pas de franchir de grandes distances. Dans l'Antiquité, les romains améliorent la technique de la voute, qui sera reprise dans la construction de bâtiments en disposant plusieurs voutes, ils construisent des ponts de plus en plus longs

Au XIX^e siècle, la révolution industrielle, avec ses technologies de transformation de l'acier à grande échelle, a permis une utilisation beaucoup plus large de l'acier dans la construction et la réalisation de structures entières, comme les ponts, principalement, voire entièrement, en acier. Les ingénieurs et les architectes ont commencé à expérimenter de nouvelles conceptions, telles que le pont suspendu, qui permettait des portées plus longues et des hauteurs plus importantes.

Le pont Gisclard : pont suspendu

Le pont porte le nom de son concepteur traverse La Têt à une hauteur de 80 m. Construit de 1905 à 1908, le pont Gisclard est situé sur la ligne de chemin de fer de Villefranche-de-Conflent à Bourg-Madame. Ce pont a été marqué par une tragédie le 31 octobre 1909. Six personnes sont décédées lors d'essais de charge dont Albert Gisclard, le concepteur. Une stèle située sur la RN 116 au-dessus du pont commémore cet accident ferroviaire. De nos jours il est utilisé par le train jaune

. Après avoir été le premier pont ferroviaire métallique réalisé en France, le pont Gisclard est aujourd'hui le seul pont suspendu ferroviaire encore en service dans l'Hexagone. En effet, il est franchi quotidiennement par le célèbre Train jaune, un symbole des Pyrénées Catalanes.

Le pont du diable à Céret

Construit en 1321 sous les Rois de Majorque, il est considéré comme un véritable chef-d'œuvre architectural, , ce pont était utilisé pour communiquer entre les deux rives de la rivière du XIVe au XXe siècle. Classé Monument Historique en 1840, le pont du Diable tient son nom d'une légende.

La Légende du Pont du Diable de Céret

A l'entrée de Céret, un vieux pont oublié enjambe le fleuve Tech... Construit sous le règne des rois de Majorque, son unique arche ouverte de 45 mètres est une véritable prouesse architecturale pour l'époque et ça intrigue ! Génération après génération les Cérétans se sont transmis la légende de ce pont... Seulement avant qu'elle ne tombe en désuétude je vous offre cette version.... Bien sûr ça commence par « Il était une fois.... »

était une fois... L'action se passe à Céret en l'an de grâce 1321. Pour une énième fois la passerelle rudimentaire de planches est emportée par les crues du Tech. Exaspérés, les Cérétans décident d'édifier à leurs frais un solide pont de pierre. Ils font appel à tout ce que compte le Royaume d'éminents architectes pour qu'ils se penchent sur sa faisabilité. Unanimes, ils déclarent le projet irréalisable. Tous ? Non ! Guillat, un jeune architecte quelque peu présomptueux et surtout attiré par le gain offert pour la construction du pont s'engage à l'édifier en un an. A peine les pieds du pont réalisés, un violent orage grossit les eaux du Tech pour emporter tout sur son passage. Furieuse, la population de Céret se rue presto sur Guillat pour le lapider comme il le doit. Seul salut pour sauver sa peau, reconstruire l'ouvrage. Le

malheureux s'y engage. L'édifice est presque terminé, Patatras ! Une nouvelle fois le pont s'écroule emporté par le Tech tumultueux...

Le pont Séjourné

Le pont Séjourné est un viaduc ferroviaire permettant à la ligne de Cerdane de franchir la Têt. Conçu par l'ingénieur Paul Séjourné, l'édifice se compose de deux étages séparés par un tablier intermédiaire dont la construction a débuté en 1906 pour s'achever deux ans plus tard. Il a été inauguré en même temps que le chemin de fer du Train Jaune le 18 juillet 1910. Inscrit en tant que Monument Historique depuis le 30 décembre 1994.

Les bords de Têt

La Têt est un fleuve côtier au débit très irrégulier, prenant sa source à proximité du pic Carlit et rejoignant la Méditerranée à proximité de Canet-en-Roussillon. Il existe un pont sur la Têt à Perpignan au moins depuis le XIIe siècle mais celui-ci fut, à de nombreuses reprises, emporté par des inondations ou contourné par le nord par la Têt. Une chapelle située en rive sud et détruite au XVIe siècle était censée protéger le pont ; la vierge qu'elle contenait est toujours visible dans une niche. À partir du XVIIIe siècle, des travaux furent entrepris pour endiguer la Têt, mais ils s'avérèrent longtemps insuffisant, des parties de la digue étant régulièrement emportées.

À Perpignan

Perpignan est traversée par la Têt et ses affluents. Relier la ville, faciliter le passage, les transports ont été dans toutes les époques un enjeu d'aménagement.

l'arrivée du chemin de fer en 1858, puis pour remplacer le pont historique avec la construction du pont Salengro (l'actuel pont Joffre) durant les années 1930. Ils furent plus tard rejoint par trois nouveaux ponts et une passerelle piétonne reliant le Vernet, au nord, à l'espace Méditerranée et au théâtre de l'Archipel conçu par Jean Nouvel, au sud. Les digues de la rive gauche ont été aménagées en jardins, dont le jardin exotique de la digue d'Orry, situé entre la passerelle piétonne et le pont Joffre. En rive droite, à proximité du pont Joffre, se trouve ce qui reste du parc de la pépinière, créé en 1818 mais fortement amputé lors de la construction du marché de gros et de la pénétrante nord.