

## Le pont

Le pont est un symbole majeur du passage et du lien comme l'attestent les nombreuses expressions l'utilisant : « Jeter un pont », c'est faire lien entre des personnes ou des choses ; « Rompre les ponts », c'est interrompre toute relation avec quelqu'un ; « Couper les ponts derrière soi », c'est agir de façon à ne plus revenir en arrière. Le pont matérialise aussi le dépassement d'un état. « Avoir passé le pont de Gournay » se disait d'une femme de mauvaise vie devenue insensible à la honte, par allusion aux religieuses de Chelles qui, prétendument, franchissaient le pont sur la Marne pour aller voir les moines de l'abbaye de Gournay. Quant à l'expression « pont d'or », elle n'est pour sa part plus entendue dans son sens spatial. Au départ, il s'agissait de faciliter la retraite d'un ennemi battu en le rémunérant afin d'éviter ses réactions désespérées, le pont marquant la conquête et, dans l'autre sens, le repli. L'emploi contemporain n'a retenu que les avantages matériels. L'expression en stratégie militaire « tête de pont », pour parler de la position conquise par des éléments d'une armée sur une rive ou sur un littoral en terrain ennemi afin de permettre au reste de l'armée de les rejoindre en vue d'opérations ultérieures, souligne cette idée de gain et d'appropriation.

Le pont unifie ce qui est dissocié et matérialise la volonté humaine de relier. Figure métaphorique du passage, il est le double inversé de la porte qui sépare. Le lieu est dans l'objet et non l'inverse. Il réunit deux rives et des quartiers se développent autour de lui. Le pont a eu un rôle fondamental dans la fixation et le développement des villes. Dans son analyse de l'organisation de l'espace, la géographie a prêté une grande attention au site de premier pont ou de dernier pont, respectivement premier lien fixe en remontant une vallée ou dernier en la descendant, revêtant une importance capitale dans la circulation des hommes, surtout en présence de deltas ou d'estuaires. Nombre de villes conservent la marque d'un pont initial et fondamental dans leur nom. Certains sont évidents, tels Pont-Saint-Espirit (Gard), Solliès-Pont (Var) ou Pompierre (Vosges). L'ouvrage est parfois associé au nom du cours d'eau, comme pour Pontoise (Val-d'Oise), Pont-Aven (Finistère) ou Pontarlier (Doubs). La racine celto-germanique qui a donné *bridge* en anglais, *brücke* en allemand ou *briva* en celte, se voit dans Sarrebruck en Allemagne, Cambridge en Angleterre, Brive (Corrèze), Briennes (Saône-et-Loire) ou Brioude (Haute-Loire) en France. Le fait que le passage des ponts était parfois payant est à l'origine de l'expression « payer en monnaie de singe », car un règlement de saint Louis dispensait de paiement les montreurs de singes, entre l'île Notre-Dame et le quartier Saint-Jacques, s'ils faisaient courir leurs animaux devant le péage. Il faudra attendre la révolution de 1848 pour qu'un comité pour la suppression des péages obtienne le principe de la gratuité des ponts.

Le pont est la réalisation prométhéenne de la hardiesse des hommes et de leur caractère industriel, surmontant les obstacles naturels, tel le pont du Gard qui a plus de deux millénaires, le viaduc du Garabit ou le pont du Forth (Écosse) élevés au XIX<sup>e</sup> siècle, le pont du détroit d'Akashi (Japon) ou le viaduc de Millau plus récemment. Le pont peut devenir un site touristique, parfois à la surprise de ses concepteurs, tel pour ce viaduc. Il symbolise le progrès technique, et à cet égard admiré, il rompt avec un ordre naturel. Sa construction n'est pas anodine comme le démontre le mot « pontife », nous renseignant sur les rites propitiatoires que sa construction imposait.

On peut le considérer comme une distinction commode entre soi et les autres. L'expression récente et péjorative de « *Bridge and Tunnel* », abrégée B&T ou BNT, pour qualifier les navetteurs travaillant à Manhattan ou à San Francisco et qui doivent tous les jours pour s'y rendre emprunter des ponts ou des tunnels, souligne la force de ces infrastructures pour déprécier et se singulariser. Des sociétés vont se servir de gués, de passerelles ou de ponts pour des rites de passage, utilisant le franchissement tangible d'un passage matériel dans le dessein de marquer des changements de statut de leurs membres.

Le pont nous enseigne l'ambivalence de nombre d'aménagements et de configurations, à la fois unificateurs, séparateurs et canalisateurs. En apparaissant sur tous les billets en euros, il symbolise l'unification européenne, bien que d'aucuns préféreraient à ces ponts imaginaires des personnalités qui ont marqué l'histoire de l'Europe. Leur prolifération a modifié leurs fonctions. Peu nombreux, ils étaient parfaits pour contrôler et filtrer. Ils avaient une telle importance qu'avec les longs remblais entrecoupés de ponceaux qui encadraient les ponts dans les vallées et qu'on dénommait « chaussée », ils ont donné leur nom à un corps de fonctionnaires, celui des Ponts-et-Chaussées.

Les ponts peuvent être des éléments iconiques de certaines villes comme le Rialto à Venise, le pont Charles à Prague, le Golden Gate Bridge à San Francisco, le Tower Bridge à Londres ou le pont Valentré à Cahors. La destruction du pont historique de Mostar en 1993, pendant la guerre en Yougoslavie, avait créé l'émotion. Reconstitué en 2004, il a été inscrit l'année suivante au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco, à l'instar du pont du Forth, du pont-canal de Pontcysyllte (pays de Galles) ou du pont transbordeur Vizcaya (Espagne) pour n'en citer que quelques-uns. On devrait dépenser beaucoup d'argent ces prochaines années pour que le pont Nihonbashi à Tokyo, point de référence des distances à Tokyo (PK 0) d'où partaient les cinq grandes routes japonaises, ne soit plus recouvert par une autoroute. Le pont est devenu un élément essentiel de certains paysages, notamment parce que nous en voyons certains au travers du prisme des œuvres d'art. Au Japon, Hokusai (1760-1849) ou Hiroshige (1797-1858) s'y sont intéressés et il est devenu un motif pictural majeur dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, avec les impressionnistes. Vincent Van Gogh (1853-1890), à Arles, en fait un sujet important, notamment avec une dizaine de peintures consacrées au pont de Langlois, un pont-basculant à double levis. Tous les ponts de ce type sont aujourd'hui détruits, sauf un. Le pont de Langlois a ainsi été démonté et remonté à quelques kilomètres et porte désormais le nom de « pont Van-Gogh », que les touristes viennent contempler.

La construction de cette attraction touristique nous rappelle combien le pont est à la fois une infrastructure technique et une œuvre esthétique, reflétant notre imaginaire et notre condition humaine : celle de notre place dans le monde et de notre relation à l'espace et au temps. Construction stable, qui relie des contrées, elle s'oppose à la mobilité de l'eau, image de l'écoulement du temps, comme le démontre l'expression « de l'eau a coulé sous les ponts ».

Jean-Christophe Gay

Pour aller plus loin :

Isabelle Backouche, *La Trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000, 430 p.,

Philippe Barrier, *La Mémoire des fleuves de France*, Paris, Plon, 1989, 319 p.

Jean-Christophe Gay, *L'Hommes et les limites*, Paris, Économica-Anthropos, 2016, 236 p.

Jean Mesqui, *Chemins et ponts. Lien entre les hommes*, Paris, R.E.M.P.ART. & Desclée de Brouwer, 1994, 143 p., p. 45-46.

Arnold Van Gennep, *Les Rites de passage*, Paris, Émile Noury, 1909, 288 p.