

# Les ponts de La Peyrade



La collection **Les cahiers du patrimoine**, née en 2012, complète les deux autres, **Frontignan Patrimoine** et **Frontignan Tradition**, créées par la Ville pour partager son histoire et mieux construire son avenir. Elle s'attache à montrer, sous forme de visite guidée, l'intérêt d'un monument, d'un lieu, d'un paysage.

Ces trois collections accompagnent expositions, conférences et visites proposées par les archives municipales et le musée.

Déjà parus dans la collection **Les cahiers du patrimoine** :

- *L'Hôtel de Ville de Frontignan la Peyrade*,  
Ville de Frontignan la Peyrade (2012)

Déjà parus dans la collection **Frontignan Patrimoine** :

- *Petite encyclopédie de Frontignan la Peyrade*,  
André Cablat, René Michel, Maurice Nougaret et Jean Valette  
(1998, épuisé)
- *Anatole-France, 1925-2005, une école dans la ville*,  
Jean-Michel Le Gourrierec (2009)
- *Mémoire du salin de Frontignan*,  
Ondine Vièque (2010)
- *Le soufre, 1888-1989, une histoire frontignanaise*,  
Jean-Michel Le Gourrierec (2011)

Déjà parus dans la collection **Frontignan Tradition** :

- *Costumes, chapeaux et coiffures de Frontignan du temps jadis*,  
Guy Forestier (2007)
- *Histoire des joutes à Frontignan, tournoi du 14 juillet 1881-2010*,  
Alain Mauran (2010)
- *Dis papou... raconte-nous ton Frontignan*,  
Guy Forestier (2010)
- *Lieux de Frontignan d'hier et d'aujourd'hui*,  
collectif (2011)

A paraître en 2013 :

- *Lieux de Frontignan : La Peyrade d'hier à aujourd'hui*,  
Collectif (2013)

# Edito

Après *l'Hôtel de Ville*, lieu de vie et d'expression de la citoyenneté de la cité, la collection *Les cahiers du patrimoine* consacre son deuxième volume aux *Ponts de La Peyrade*, qui, au fil du temps, ont structuré notre territoire et ses paysages.

On y apprend qu'il y eut successivement un gué très ancien, accessible toute l'année ; la célèbre *peïrade*, construite par le créateur du canal du Midi Pierre-Paul Riquet ; une chaussée de pierre monumentale, véritable défi technique relevé par Henri Pitot, également à l'origine des arceaux à Montpellier, dont il subsiste des vestiges encore aujourd'hui ; puis divers ponts, de pierre, de bois et d'acier ; et le pont actuel, en béton armé.

Ainsi, la lecture de ces quelques pages nous propose à la fois un voyage dans l'histoire de La Peyrade, mais aussi dans celle de l'évolution des techniques de construction, mise en relief par les difficultés rencontrées par les architectes et bâtisseurs pour ériger chacun de ces lieux de passage, et rapprocher les hommes et les femmes des eaux nourricières de nos étangs. Dans l'esprit de cette collection d'ouvrages historiques proposée par la Ville, les *Ponts de La Peyrade* nous invite à suivre le parcours étonnant d'une visite guidée au cœur de nos lagunes et de ce quartier « historique » à l'identité forte.

A toutes et à tous, je souhaite une lecture aussi agréable qu'enrichissante sur les traces de notre patrimoine.

Le Maire de Frontignan la Peyrade  
Conseiller général de l'Hérault  
Président de Thau agglo

# Sommaire

Introduction .....	4
Aux origines, un gué .....	4
La peïrade de Riquet .....	6
La chaussée à 52 arches .....	9
Les ponts du XX <sup>e</sup> siècle .....	10
Miroir du passé .....	13
Conclusion.....	13
Bibliographie.....	14

## Introduction

Le quartier de La Peyrade doit son nom à la chaussée de pierre, ou peïrade, édifïée au XVII<sup>e</sup> siècle dans l'étang d'Ingril par Pierre-Paul Riquet, le créateur du canal du Midi. Situé à l'extrémité occidentale du territoire de la cité de Frontignan et du domaine géré par l'abbaye d'Aniane, durant le Moyen Âge, le site évolua considérablement au fil des siècles. Cependant, sa situation géographique lui a toujours conféré la dimension particulière d'un lieu de passage rapprochant des terres et des hommes, par-delà les étangs et la mer.

Ainsi, bien avant le XVII<sup>e</sup> siècle, il y avait un gué, posé là semble-t-il depuis toujours, « sur les bas-fonds séparant les étangs de Frontignan...d'avec ceux de Thau », rapporte le chevalier de Clerville, en 1666. La création de Cette, qui débuta cette même année, condamna ce gué, devenu trop étroit et sans doute trop fragile pour supporter l'augmentation de son trafic. Alors fut érigée la peïrade de Riquet, qui, elle-même, ne put répondre longtemps aux exigences de ce trafic en croissance continue, qu'elle céda, en 1752, à une chaussée monumentale de 52 arches, construite à quelques centaines de mètres plus à l'ouest. Puis, un pont d'ossature métallique fut érigé sur le canal, en 1925, lui-même remplacé par un pont en béton armé en 1935. Ce dernier sera dynamité par l'armée allemande, en 1944. Un pont de bois provisoire, construit par le Génie militaire, le remplacera jusqu'en 1954, année de l'inauguration du pont actuel.

Il y a donc eu de nombreux ponts à La Peyrade, qui nous racontent bien des histoires...

## Aux origines, un gué

Si sa date de création nous est inconnue, le premier pont identifié à La Peyrade est un simple gué. Un compte-rendu de 1666 du chevalier Louis Nicolas de Clerville<sup>(1)</sup>, ingénieur et architecte militaire du Roi, nous le décrit. Mesurant « ...plus d'un bon quart de lieue d'eau<sup>(2)</sup> ... », il est situé sur les « ...bas fonds séparant les étangs de Frontignan [...] d'avec ceux de Thau... ». Le chevalier de Clerville précise que ce gué est carrossable, accessible à pied et par tous types de véhicules.

Ainsi, lors de la pose de la première pierre du port Saint-Louis, ce sont de véritables « ...processions continuelles de carrosses, de calèches, de gens de cheval, et de gens de pieds... » qui parcourent ce passage, accessible « ...en Hiver aussi bien qu'en Eté... », et jalonné de « ...perches ou de pieux [...] fichés en divers endroits... » pour baliser sa traversée de nuit.

Mais, en 1666, la création du port et de la ville de Cette débute, sous la direction de Pierre-Paul Riquet, pour donner un débouché maritime au futur Canal Royal du Languedoc (renommé « canal du Midi » à la Révolution). Le gué devient alors trop étroit pour supporter le nombre d'ouvriers, de journaliers et d'artisans qui y cheminent quotidiennement. On projette donc de le remplacer par un ouvrage plus praticable, plus large et plus haut.



Carte dessinée du Bas Languedoc, datée de 1623. On peut voir la géographie particulière des lieux : l'insularité du mont de Cette isolé entre Frontignan et Agde. Le gué existant n'est pas représenté. [Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France].

(1) « Relation du port de Saint Louis au Cap de Sète en Languedoc, et des cérémonies qui y ont été faites en posant la première pierre » 29 juillet 1666. (Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France).

(2) Environ 800 mètres.

# RELATION

DV PORT DE SAINT LOVIS

AV CAP DE SÈTE EN LANGVEDOC,  
Et des Ceremonies qui y ont esté faites en po-  
sant la premiere Pierre.

Le Ieudy 29. Juillet 1666.



A. Bas fond qui separe les Estangs de Fron-  
tignan, de Palauas, de Maguelonne, de  
Perols, & de Mauguyot, d'avec ceux de Thau,  
& où mesme il y a un gué auquel on passe en  
Hyuer aussi bien qu'en Esté.

Titre, carte et légende extraits du compte-rendu du Chevalier de Clerville daté du 29 juillet 1666. Le croquis représenté est l'un des rares à montrer le gué primitif permettant la traversée des étangs de Frontignan à pieds. La légende mentionne l'existence et la praticabilité du gué de Frontignan toute l'année. [Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France].

# La peïrade de Riquet

Dirigeant l'un des plus importants chantiers de la France du XVII<sup>e</sup> siècle, l'ingénieur Pierre-Paul Riquet décide de se lancer dans celui, plus modeste, de la construction d'une peïrade (mot signifiant « jetée de pierre » en vieux français) sur l'étang d'Ingril. L'Intendant du Languedoc, Claude Bazin de Bezons, donne son accord le 28 décembre 1669.

## Une peïrade traversant les étangs

Dès l'année suivante, la nouvelle chaussée de pierre émerge progressivement. Elle doit prendre en compte l'écoulement des eaux et surtout la nécessité d'aménager un passage quotidien pour les barques, sapines, tartanes et autres embarcations de pêche ou de transport de marchandises, dans des zones peu profondes. Plusieurs ponceaux<sup>(3)</sup> et un pont mobile<sup>(4)</sup> jalonnent l'ouvrage pour faciliter le renouvellement des eaux, ainsi que les va-et-vient des mariniers et bateliers des étangs. Les usagers de la chaussée circulent sur une voie plus large et rehaussée. Ils peuvent ainsi rejoindre le grand chemin qui mène à Montpellier<sup>(5)</sup>. L'ouvrage est terminé en 1673.



Portrait de l'ingénieur Pierre-Paul Riquet (1604-1680), qui fut à l'origine de l'édification de la peïrade, avec son fils Jean-Mathias. [Iconographie française ou choix de deux cents portraits d'hommes et de femmes... depuis le règne de Charles VII jusqu'à la fin de celui de Louis XVI... accompagnés d'autant de fac-similés, Delpech édition, 1840].



Représentation de la peïrade de Riquet entre le cap de Cette et la cité frontignanaise. Carte de Jean Cavalier datant de 1672. [Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France].

(3) Sorte de petits ponts d'une seule travée.

(4) AA1 Archives municipales de Frontignan la Peyrade.

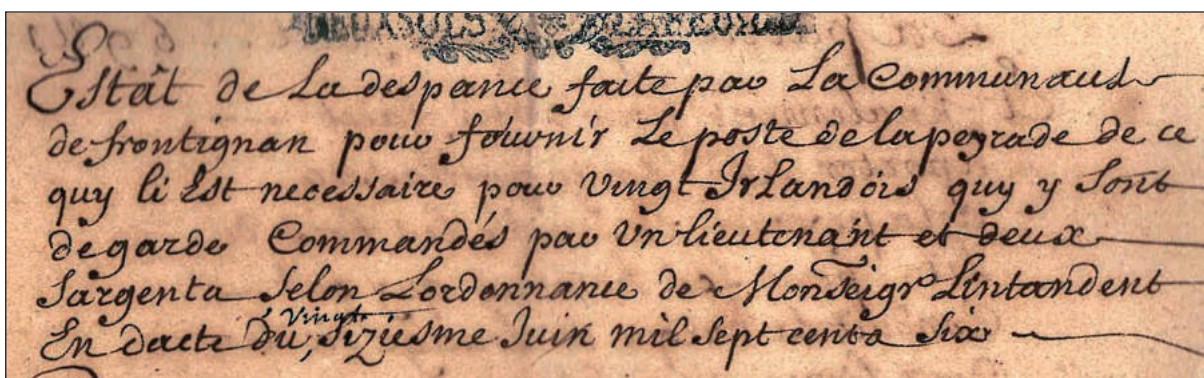
(5) Ce chemin fut un temps nommé « rue de la peïrade vieille ». Il a pris aujourd'hui le nom d'« avenue du stade municipal » dans le quartier de La Peyrade.

## Un passage payant

Dès 1688, Jean-Mathias Riquet, fils de Pierre-Paul, leva des droits de passage, privilèges partagés avec les bénédictins de l'abbaye d'Aniane, copropriétaires de la peirade. Il en coûtait ainsi pour « ...un homme à cheval un sol, pour un homme à pieds dix deniers, pour chaque charrette et tombereau<sup>(6)</sup> chargés de marchandises ; y compris les conducteurs six sols, et vides deux sols, pour chaque carrosse plein ou vide huit sols ; y compris sa suite, pour chaque chaise roulante quatre sols ; y compris les conducteurs, pour chaque bête chargée avec un homme qui la conduit un sol et six deniers, pour chaque cent de bête à laine ou chèvres dix sols, et pour chaque bœuf cheval et cavale<sup>(7)</sup> de haras quatre deniers... ». Pour les propriétaires de « ...toutes les barques portant mâts... », l'aîné de la fratrie Riquet et les bénédictins demandaient deux sols pour faire « ...tomber le pont... », c'est-à-dire pour ouvrir le pont mobile établi sur la peirade<sup>(8)</sup>.

## Un bac pour le canal

A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le projet de creusement d'un canal traversant les étangs de Frontignan pour relier le canal Royal va permettre un important développement du commerce languedocien et modifier l'architecture du chemin de pierre. Autorisés par l'Intendant du Languedoc, Nicolas Lamoignon de Basville, les travaux du canal des Etangs (du Rhône à Sète), qui débutent à l'entrée de Frontignan en 1700, coupent nécessairement la peirade, sur une longueur d'environ 36 mètres. Pour permettre le franchissement de cette voie d'eau nouvellement creusée, Jean-Mathias Riquet et les bénédictins mettent en place un système de bac payant, avec une simple barque.



Document d'archives évoquant « ...la dépense faite par la communauté de Frontignan pour fournir le poste de la peyrade de ce qui lui est nécessaire pour vingt Irlandais qui y sont de garde, commandés par un lieutenant et deux sergents, selon l'ordonnance de Monseigneur l'Intendant, en acte du vingt sixième juin mille sept cent six... » [EE7 Archives municipales de Frontignan la Peyrade].

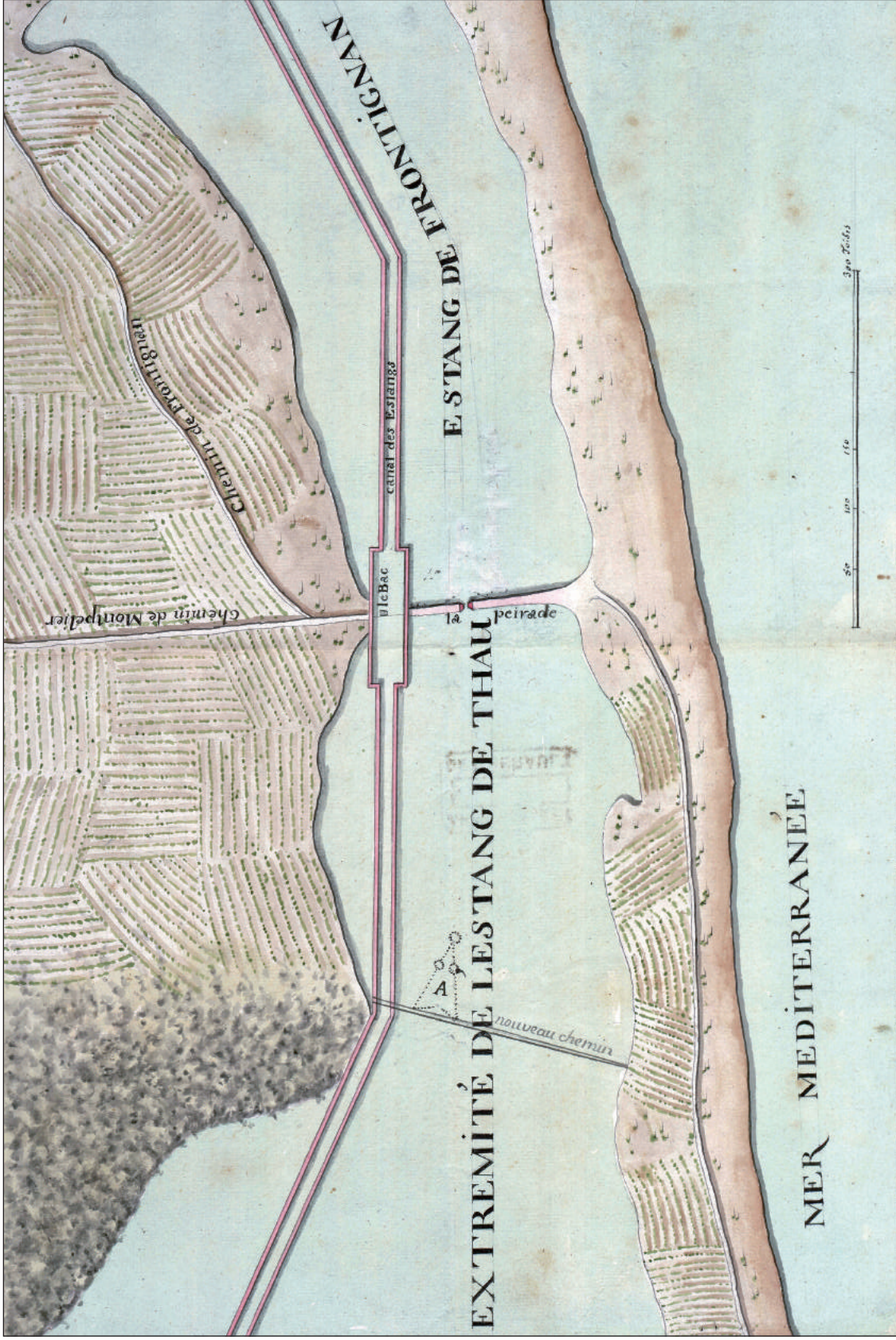
(6) Chariot agricole avec une caisse à bascule permettant de vider son chargement.

(7) Terme pour désigner une jument.

(8) AA1 Archives municipales de Frontignan la Peyrade.

(9) Par exemple, d'octobre 1620 à août 1621, plus de 4 t ½ de bois et presque 60 kg de chandelles furent consommés pour le poste de garde de la peirade.

(CG47 Archives municipales de Frontignan la Peyrade).



Plan de Frontignan du début du XVIII<sup>e</sup> siècle représentant la peirade de Riquet (au centre), le canal des Estangs (qui coupe les étangs de Thau et de Frontignan), le bac, ainsi que le projet du futur pont de la Peyrade (à gauche). La peirade est coupée en son centre. Il s'agit peut-être de l'endroit où se situait le pont mobile. Au nord, le chemin de Montpellier est esquisse. [A.D Hérault C751-02].



## La chaussée à 52 arches

Quelques décennies après le creusement du canal des Etangs, une chaussée de pierre, reliant Cette et Frontignan, est édifiée. Formidable défi technique, le caractère monumental de cet édifice comptant 52 arches, en fait l'un des ouvrages d'art les plus remarquables de la province.

### Un projet d'envergure

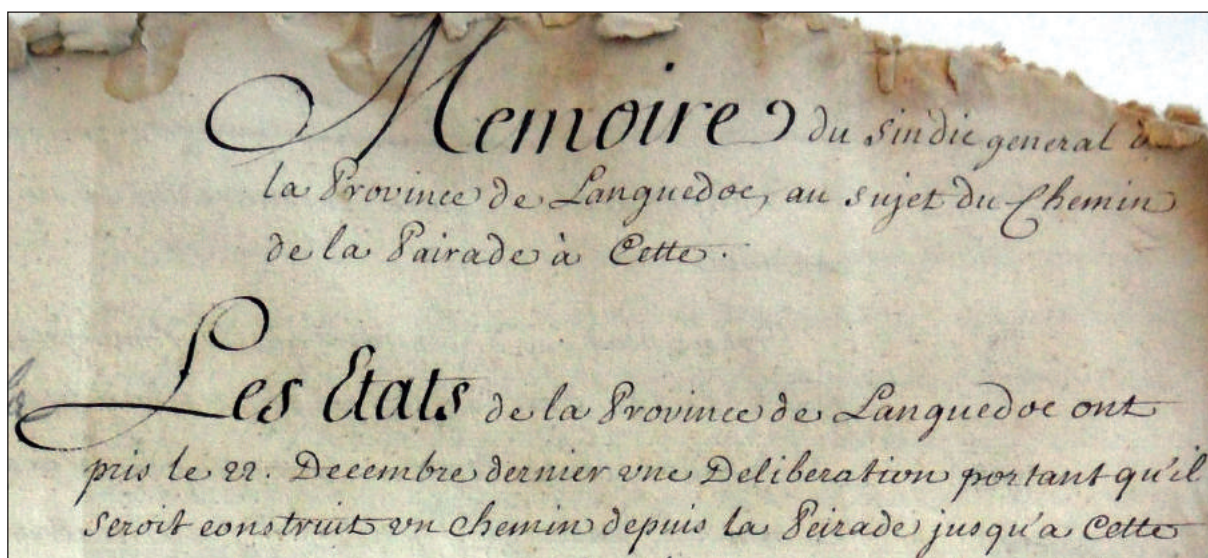
Le 27 novembre 1732, l'évêque d'Alais affirme « ... que la Province ayant fait construire à grands frais un beau Chemin depuis le chemin royal jusqu'à la peirade pour aller à Cette, il ne restait pour rendre cet ouvrage parfait et utile au commerce que d'achever ce chemin sur environ une lieue depuis la peirade jusqu'à la ville de Cette<sup>(10)</sup>... ».

Le projet retenu propose la création d'une route reliant Cette par une chaussée traversant les étangs sur 458 mètres, jusqu'à un pont de pierre au-dessus du canal. Le devis s'élève à la somme de 30 000 livres. Un mois plus tard, le 22 décembre, le Syndic Général de la province, sous la pression des suppliques « ...réitérées de la ville de Cette, et des principaux négociants de la province... », prend la décision de construire cette chaussée pour « ... augmenter le commerce... faire rentrer de l'argent... rendre ce port plus marchand... en faciliter l'abord à toutes les parties de la Province... pour une communication plus aisée, plus prompte, et plus assurée...<sup>(11)</sup> ».

Henri Pitot et Jean-Antoine Giral, rompus à l'exercice de la construction de ponts, aqueducs et autres monuments associant pierre et eau, sont engagés par les Etats du Languedoc.



Portrait d'Henri Pitot (1695-1771), ingénieur hydraulique autodidacte. [La vie et l'œuvre d'Henri Pitot, Pierre Humbert, P. Déhan éditeur, 1954].



« ... Mémoire du syndic général de la Province de Languedoc, au sujet du chemin de la pairade à Cette... », rappelant la décision, prise le 22 décembre 1732, de faire construire cet ouvrage sur les étangs de Frontignan. [A.D. Hérault C-3294].

(10) Extrait de registre de délibération des Etats Généraux de la Province du Languedoc : le diocèse d'Alais (ancien nom de la commune d'Alès), créé en 1694, faisait partie de l'ancienne province du Languedoc avec ceux de Mende, Uzès, Nîmes, Montpellier, Vabres et Lodève. (A.D. Hérault C3294).

(11) *Ibid.*

## Des arches sur l'étang

Plusieurs problèmes se posent aux ingénieurs. Le plus important est de laisser une libre circulation des eaux pour éviter leur stagnation malsaine et se préserver de la force de leur courant. Henri Pitot décide de construire 52 arches traversant les étangs, le long de la chaussée, avec un pont de pierre à leur extrémité. Les carrières frontignanaises fournissent la matière première aux nombreux ouvriers qui se mettent au travail. En 1744, 40 arceaux sont érigés<sup>(12)</sup>. La chaussée compte alors des portions constituées de ponts de bois « ...pour ne pas interrompre la voie publique... » et laisser « ...libre communication aux basses eaux de l'étang... ».

Achevé en 1752, l'édifice propose un passage gratuit, à quelques centaines de mètres à l'ouest de l'ancienne peirade, qui était payante, dominant les étangs Blanc (des Eaux Blanches) et d'Ingril de chaque côté de ses flancs.



Photographie du début du XX<sup>e</sup> siècle montrant les 52 arches de la chaussée traversant les étangs. [Collections Archives municipales de Frontignan la Peyrade et Guy Forestier].



L'ouvrage fit longtemps partie intégrante de la vie quotidienne des Frontignanais et notamment des habitants du hameau de La Peyrade. [Collections Archives municipales de Frontignan la Peyrade et Guy Forestier].

## Les ponts du XX<sup>e</sup> siècle

Les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle bouleversent l'architecture de l'ouvrage construit au siècle des « Lumières », qui connaît de multiples transformations pour s'adapter tout particulièrement aux besoins d'une ville en plein essor.



Pont métallique de La Peyrade édifié au-dessus du canal du Rhône à Sète en 1925. L'ossature est en forme de croix de Saint-André. [Collection Archives municipales de Frontignan la Peyrade].

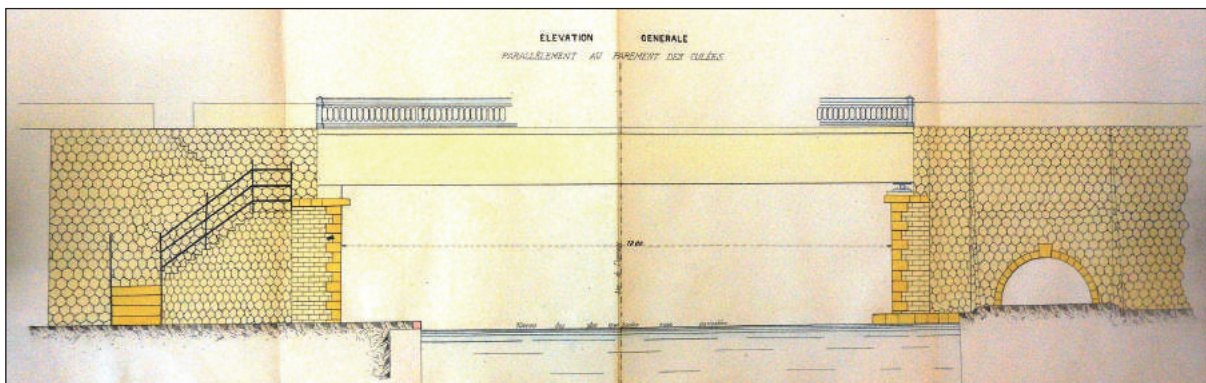
## Le pont métallique

Le 28 février 1923, un projet de reconstruction de pont métallique à La Peyrade est approuvé par le préfet de l'Hérault. L'adjudication des travaux désigne Paul Birou, entrepreneur gardois, et les ateliers Gémy de Marseille comme maîtres d'œuvres. Le premier a la charge des terrassements et de la partie maçonnée de l'ouvrage ; les seconds, de la partie métallique. Une passerelle est prévue pour ne pas interrompre la circulation, le temps des travaux. Des mesures de sécurité strictes sont mises en place pour réduire le chargement et la vitesse des péniches passant sous le pont en construction. Avec un peu de retard, et pour un peu plus de 193 000 francs, la réception des travaux est prononcée à l'été 1925. Un pont neuf, d'ossature métallique, permet alors la traversée du canal.

(12) A.D. Hérault C-7468.

## Le pont en béton armé

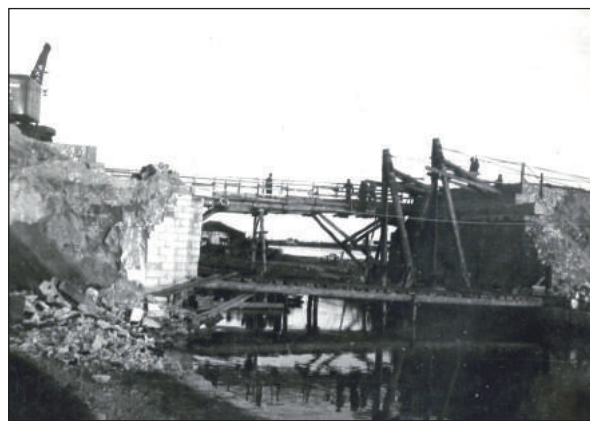
Cependant, ce pont se révèle vite trop étroit pour répondre à l'augmentation de la circulation provoquée par l'élargissement de la déviation de La Peyrade. Il est alors prévu de le remplacer par un ouvrage en béton armé. Le 1<sup>er</sup> décembre 1932, la société Méridionale des embranchements industriels de Toulouse est choisie pour mener à bien la destruction de l'ancien pont et les travaux de reconstruction, qui s'achèvent au printemps 1935<sup>(13)</sup>.



Plan du futur pont en béton armé, qui doit remplacer le pont métallique de La Peyrade sur la route nationale n°108, en 1932. [A.D. Hérault 2S281].

## Les affres de la guerre

A peine neuf ans après sa construction, ce nouveau pont est détruit par la guerre. Depuis l'invasion de la zone Sud par l'armée allemande, le 11 novembre 1942, Frontignan est occupée<sup>(14)</sup>. Mais, le 25 juin 1944, l'aviation anglo-américaine bombarde le centre historique, puis les plages les 12 et 13 août. Le 18 août, l'ordre immédiat de retraite générale est donné à la 19<sup>ème</sup> armée allemande. En quelques heures, la ville est évacuée. Les Allemands incendient les quelques métairies et domaines viticoles qu'ils occupaient. La nuit suivante, pour ralentir la progression des alliés et des maquisards, la Wehrmacht dynamite le pont de La Peyrade.



Pour remplacer le pont dynamité, un pont de bois est érigé par le Génie militaire. Ici, l'avancée des travaux en novembre 1944. [Collection Voies Navigables de France].



L'occupant prend la fuite les 19 et 20 août 1944. [Collection Maurice Nougaret].

(13) A.D. Hérault 2S 281.

(14) Voir la série 4H des Archives municipales de Frontignan la Peyrade.

## Un pont provisoire en bois

Un jeune pêcheur de la cité a alors l'idée de faire traverser le canal aux piétons. Ce bac est rapidement remplacé par la construction d'un pont provisoire en bois, édifié par le Génie militaire, qui doit résister à la circulation intense de l'agglomération, à l'aube des années 50. L'édifice temporaire est placé sous surveillance et certaines pièces usées sont régulièrement changées<sup>(15)</sup>.

## Une troisième voie

C'est dans le cadre du grand projet de réaménagement de la route nationale 108, axe de liaison principal entre Sète et Montpellier, sur lequel se développe le centre industriel frontignanais, qu'il est prévu de construire un nouveau pont, à quelques dizaine de mètres à l'est de l'ancien<sup>(16)</sup>. Le 26 janvier 1951, un arrêté préfectoral déclare « ...d'utilité publique l'exécution sur le territoire des communes de Sète et de Frontignan des travaux de reconstruction du pont de La Peyrade sur le canal du Rhône à Sète et de rectification de la R.N 108 à travers l'étang d'Ingril... ». L'ouvrage présenté mesure 30 mètres de long et 18 de large. Il se compose d'une chaussée et d'une piste cyclable respectivement de onze et deux mètres de large. Il est bâti en béton armé par la Société des grands travaux de Marseille.

Commencé dans la seconde moitié de l'année 1952, il s'élève rapidement, dans le ballet incessant des camions chargés de tonnes de pierres provenant des carrières de Frontignan. Le 3 janvier 1954, huit camions poids lourds éprouvent la solidité de l'édifice, sous les yeux des représentants des Ponts et chaussées, des Travaux publics et de la Société des grands travaux de Marseille. Le 10 mars de la même année, à 10 heures du matin, un autobus inaugure la mise en service de l'ouvrage.



La presse locale annonce l'ouverture du nouveau pont de La Peyrade. [Midi Libre du 11 mars 1954].

## L'ancienne chaussée en pierre tombe dans l'oubli

L'ancien pont de bois, devenu inutile, est détruit à la fin des années 50. Quant à la chaussée en pierre de 52 arches, elle devient vestige. Oubliée, après les comblements successifs de la zone industrielle naissante des Eaux blanches, elle disparaît du paysage au cours des décennies suivantes. A la fin du XX<sup>e</sup> siècle, un projet d'élargissement de la passe du canal réservée aux péniches voit le jour. La Ville décide alors de détruire les dernières ruines du pont de pierre. Le 14 décembre 1984<sup>(17)</sup>, les bulldozers démolissent les deux culées<sup>(18)</sup> encore existantes sur les deux rives du canal, qui supportaient l'arc en béton armé dynamité par l'occupant à la Libération.



Photographie aérienne du pont de La Peyrade. [Collection Raymond Lopez, 1963].



Les vestiges de l'ancienne chaussée du XVIII<sup>e</sup> siècle. [Collection Louis-Paul Blanc, 1985].

(15) 1092 Archives municipales de Frontignan la Peyrade.

(16) *Ibid.*

(17) Cf. Article du Midi Libre du 18 février 1985.

(18) Parties situées des deux côtés d'une rive et destinées à supporter le poids du tablier (plancher d'un pont sur lequel circulent piétons et véhicules).

## Miroir du passé

### Un lieu de passage retrouvé

Au début de l'année 2009<sup>(19)</sup>, à l'issue des travaux de doublement de la RD 600 (ex RN 300) débutés en juillet 2007, le Conseil général fait installer une passerelle métallique, réservée aux piétons et aux cyclistes, à l'emplacement exact de l'ancien pont de pierre de La Peyrade, comme pour l'inscrire dans l'éternité d'une histoire continue.

Aujourd'hui, les quelques arceaux restants offrent aux curieux le spectacle étonnant de visions contrastées entre l'architecture du XVIII<sup>e</sup> siècle et celle du XXI<sup>e</sup>.

### L'ancienne peïrade abandonnée

En longeant le canal vers l'est, à quelques centaines de mètres, le promeneur découvre d'autres vestiges. Depuis l'avenue du Stade municipal, de l'autre côté du canal, il peut voir les ruines de l'ancienne peïrade. Peu accessible, cette bande de terre et de pierre traverse toujours l'étang d'Ingril et rejoint les deux rives, de la rue des Péniches à l'avenue de la Méditerranée. La nature a repris ses droits et cet ancien passage, abandonné, se trouve au cœur d'une zone marécageuse où vivent échasses, aigrettes et de nombreux flamants roses.

## Conclusion

Alignés le long du canal, la vieille peïrade du XVII<sup>e</sup> siècle, le pont du XVIII<sup>e</sup> et celui que l'on emprunte depuis les années 50 révèlent les étapes successives qui ont structuré le territoire de La Peyrade, comme pour nous inviter à découvrir les mystères d'une histoire cachée dans les lagunes.



*Vue actuelle des vestiges de l'ancienne peïrade encore accessible « rue des Péniches ». [Collection Archives municipales de Frontignan la Peyrade].*



*Vue actuelle des vestiges de l'ancien pont du XVIII<sup>e</sup> siècle dominés, depuis le printemps 2009, par une passerelle métallique réservée aux piétons et aux cyclistes. [Collection Archives municipales de Frontignan la Peyrade].*

(19) Cf. Articles du Midi Libre du 28 janvier, du 6 et 8 novembre 2008 ainsi que du 3 février 2009.

## Bibliographie

- ALBAGNAC Lucien, *Contribution à l'histoire de Frontignan*, édité par la municipalité de Frontignan la Peyrade, 1973.
- ANDREOSSY Antoine-François, *Histoire du canal du Midi, ou canal de Languedoc* TOME I, Imprimerie de Crapelet, 1805.
- CABLAT André, *Histoire de La Peyrade*, ouvrage dactylographié, 1994.
- COLLECTIF, *La petit encyclopédie de Frontignan la Peyrade*, édité par la municipalité de Frontignan la Peyrade, 1998.
- DEGAGE Alain, (sous la direction de) *Histoire de Frontignan-La Peyrade*, édité par la municipalité de Frontignan la Peyrade, 1989.

## Archives municipales de Frontignan la Peyrade

- AA1 Privilèges octroyés à Frontignan : droit de passage et de péage (1712-1726)
- 1092 Reconstruction du pont de La Peyrade (1947-1958)
- EE7 Constitution et fonctionnement de la compagnie de gardes côtes (1706)
- GG47 Paiement des gardiens du poste de La Peyrade (1720)

## Archives départementales de l'Hérault

- C-3294 Mémoire du syndic général des états de la Province du Languedoc (1732)
- C-7468 Délibération des Etats du Languedoc de 1744, p.167 à 169
- 2S281 Construction d'un pont en béton armé à La Peyrade (1932-1935)
- 3S82 Reconstruction du pont métallique (1923-1925)
- Série 4Mi 205: archives microfilmées du Midi Libre

## Sources Internet

- CHEVALIER DE CLERVILLE, *Relation du port de Saint Louis au Cap de Sète en Languedoc, et des cérémonies qui y ont été faites en posant la première pierre*, 29 juillet 1666. Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.
- *Cartulaire des abbayes d'Aniane et de Gellone/publiés d'après les manuscrits originaux par l'abbé Cassan,...[et] E. Meynial,...* 1898-1910. Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

Publication réalisée par la Ville de Frontignan la Peyrade

Maquette : Direction de la communication de la Ville de Frontignan la Peyrade

Impression : Soulié Imprimeur à Frontignan la Peyrade  
et imprimerie municipale

Septembre 2013

Edition : Ville de Frontignan la Peyrade

ISSN 2102-2585  
ISBN 978-2-9534541-5-4  
Imprimé en France

Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2013

***Les cahiers du patrimoine***



---

Ce second numéro des **Cahiers du patrimoine** propose une découverte des ponts de La Peyrade qui, depuis plusieurs siècles, sont l'un des accès à la ville. De la peïrade, qui donna son nom au quartier au XIX<sup>e</sup> siècle, à la passerelle actuelle, leur histoire témoigne de la difficulté et des moyens mis en œuvre pour se déplacer dans cet espace lagunaire.

Au fil des siècles, un simple passage prit la forme d'un gué, puis d'une jetée de pierre. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, une chaussée à 52 arches, prolongée par un pont, précéda les ouvrages du XX<sup>e</sup> siècle, tour-à-tour détruits et remplacés.

Au-delà du simple franchissement des obstacles naturels que sont les étangs de Thau et d'Ingril, ces passages, chaussées et ponts ont favorisé le développement de la ville et les rencontres humaines. Le pont actuel de La Peyrade poursuit le même dessein : permettre aux hommes de se rapprocher sur un même territoire.

---

3 €

**Les cahiers du patrimoine**

