

“ Par bateaux successifs, construisez le pont! ” la première barque est amenée en regard de la tête du pont et amarrée solidement par des cordages aux piquets de la rive. Elle constituera la première pile. Les autres barques suivent le mouvement. On les couvre de poutrelles, puis de madriers, et le pont s'achève. Une quinzaine de bateaux suffisent donc pour franchir un fleuve aussi large que la Seine dans Paris.

L'exécution de ces ouvrages est particulièrement prompte : c'est l'affaire de trois ou quatre heures, quand on opère sur les fleuves les plus rapides et les plus larges, par n'importe quel temps. Quant à la solidité du pont édifié, elle est suffisante pour supporter plus de 600 kilog. par mètre courant et permettre par conséquent le passage des plus lourds convois du train ou de l'artillerie. Ces ponts ont même l'avantage que, dans le cas où ils devraient rester installés pendant assez longtemps, on peut s'arranger pour ne pas interrompre la navigation fluviale : il suffit de détacher et de rabattre momentanément un tronçon de la série des bateaux, d'ouvrir, en termes techniques, une portière.

Le passage des troupes est minutieusement réglé ; il faut avant tout éviter la cohue et c'est pourquoi les ponts de bateaux sont interdits “ à l'infanterie en déroute ”. Les fantassins défilent par deux ou par quatre, à distance réglementaire, en silence, sans arrêt, en rompant le pas ; les cavaliers mettent pied à terre, les chevaux tenus en main au milieu du pont ; les pièces d'artillerie et les voitures se suivent à des intervalles qui permettent une prudente répartition des poids. Pendant ce temps, les pontonniers à l'extrémité de leurs barques forment une haie d'honneur et surtout de secours.

Sitôt que le pont est devenu inutile, on en effectue le repliement, en sens inverse de la construction, mais avec la même rapidité.