

Le pont à Vicq-sur-Gartempe, plus d'un siècle d'histoire(s)

Auteur : Association Vals de Gartempe, Creuse, Anglin – Patrimoine et développement.

Date : 2011

La généalogie d'une histoire séculaire, celle du pont de Vicq-sur-Gartempe, nous remet en mémoire l'évolution des techniques mais également l'histoire des habitants d'une commune de la Vienne.

Où est M. le Maire ?

«Par suite d'une crue subite comme on n'en a jamais vue dans cette saison depuis plus de 40 ans, le pont suspendu de Vicq a été emporté, samedi dernier 12 juin à 8 h 30 du soir. On frémit en pensant qu'un quart d'heure avant cette catastrophe plus de 40 personnes, attirées par la curiosité, se promenaient encore sur le pont.»

M. Le Maire et M. l'instituteur, qui étaient passées sur l'autre rive pour faire prendre des mesures d'urgence, ont failli périr, ainsi que trois autres personnes qui les accompagnaient. Au moment où ils remettaient les pieds sur le pont (ils avaient même franchi quelques mètres sur le tablier), un craquement se fit entendre, trois des colonnes qui supportent le pont sur quatre s'écroulèrent et avec elles tout le pont fut englouti dans cette énorme masse d'eau.

Pendant toute la nuit, les habitants de Vicq éprouvèrent des transes les plus pénibles. On croyait que M. le Maire, M. L'instituteur et les trois autres personnes qui les accompagnaient avaient été emportées par les eaux. Mais ceux-ci eurent la bonne idée d'aller à Angles et de télégraphier à Pleumartin qu'ils étaient sauvés. En effet, deux gendarmes apportèrent dans la nuit cette bonne nouvelle. »

Cet article du *Journal L'Avenir de la Vienne et des Départements limitrophes* du 17 juin 1880 publie le témoignage d'un abonné sur la crue de juin 1880 qui emporta le pont construit en 1840. C'était le premier pont de Vicq-sur-Gartempe.

Entre 1840 et 1889, une succession de ponts

Jusqu'aux environs de 1840, les ponts mentionnés au Moyen-âge à Vicq et à Maillé, emportés par des crues, n'ont jamais été remplacés.

Avant 1840, on passait la rivière à gué ou par le bac. On peut voir les traces du gué et du port sur le cadastre napoléonien. Les passages en bateau étaient payants et les tarifs compliqués suscitaient querelles et polémiques. Les bateaux semblaient mal entretenus comme en témoignent les rapports du Maître particulier des eaux et forêts de Châtellerault, Maître Bonnet du Couzay au XVIII^e siècle.

A partir de 1825, il a été construit plus de ponts en France qu'il n'en a été construit auparavant. Durant une période de 25 ans, entre 1825 et 1850 on construit plus de 400 ponts, alors qu'avant 1825, les constructions ne comptaient que quelques unités dont la durée de vie était bien courte.

Les ponts suspendus remontent à la plus haute antiquité, mais c'est au moment de la révolution industrielle que sont utilisées de nouvelles technologies de suspension. A partir de 1823 en France, on a recours aux câbles en fil de fer, d'un usage aujourd'hui universel, sauf que le fer y a été remplacé par l'acier, comme pour toutes les autres constructions métalliques. C'est également à cette période que l'on améliore la construction des piles.

La construction du pont de Vicq s'inscrit dans ce mouvement. D'autres ponts suspendus sont alors construits sur la Creuse ou la Vienne. Par ordre chronologique, on citera : La Roche-Posay 1832, Chauvigny 1833, Lésigny 1836, Vicq-sur-Gartempe 1840, Bonneuil-Matours 1848, Tournon Saint Martin 1848 (date d'autorisation de construction), Yzeures/Creuse 1855 (autorisation de construction). Il ne subsiste actuellement qu'un pont suspendu à Bonneuil-Matours.



Vicq-sur-Gartempe. Pont suspendu à tablier en bois, reconstruit après la crue de 1880. Photographie, collection privée

1840 : premier pont suspendu, à péage

Ce ne fut qu'en 1840 que l'on construisit le premier pont suspendu, à tablier en bois. C'est un pont à péage, exploité par une société bordelaise, la « Société Anonyme des Ponts de Vicq et d'Avallé », devenue « Escaraquet et compagnie ».

L'annonce de l'adjudication pour la construction d'un pont suspendu sur la Gartempe en remplacement du bac de Vicq date 22 mars 1837. Selon le cahier des

charges : « Les travaux seront exécutés dans un délai de deux ans au plus, à dater de l'approbation de l'adjudication. Le pont sera construit à peu près dans l'emplacement du gué actuel. »

Un arrêté préfectoral du 3 novembre 1854 limite « le nombre de chevaux attelés qui peuvent être introduits à la fois sur le pont à cinq pour une ou plusieurs voitures à deux roues, à huit pour une ou plusieurs voitures à quatre roues ».

« Le nombre des bœufs, chevaux ou mulets qui passeront à la fois sur ce pont, calculés à raison de 500 kilos chacun, est limité à 16, de manière que le poids total ne dépasse pas 8000 kilogrammes. Ils devront être répartis autant que possible, sur toute la longueur du tablier et marcher au pas ».

« Le nombre de piétons qui pourront passer simultanément, évalués à raison de 70 kilos chacun, est limité à 80 au plus. Ils seront distribués, aussi également que possible, sur toute la surface du tablier, et marcheront au pas régulier. »

Liberté pour circuler

La construction et la gestion des ponts suspendus à péage furent manifestement une activité commerciale très rentable, et la mise en place d'aussi nombreux ouvrages montre que les hommes d'affaires en étaient très avisés. Mais l'Etat prit conscience de l'entrave à la circulation des biens et des personnes que cette méthode de financement et de rétribution entraînait.

En février 1880, la Préfecture incite le conseil municipal de Vicq à prendre des dispositions financières pour participer au rachat du pont à péage.

Le pont est emporté par les crues cette même année et c'est la société de Bordeaux qui reconstruit le pont et obtient une concession pour son exploitation. Même les enfants se rendant à l'école doivent acquitter un droit de péage. En 1882, le Ministre de l'Instruction Publique est saisi de cette question. Il propose que soient entamées des « négociations avec les concessionnaires du péage pour obtenir une sorte d'abonnement à prix réduit que la Caisse des écoles pourrait prendre à sa charge, l'Etat lui accorderait une subvention à cet effet. »

En 1885, le Maire, M. Trépreau, négocie avec cette compagnie pour le rachat du pont.

Avec une rivière, une commune n'est pas à l'abri d'incidents plus ou moins graves. L'histoire du pont est émaillée plusieurs faits divers.

La crue du 10 juillet 1927

La crue enregistrée sur la Gartempe le 10 juillet 1927 est la plus forte crue mesurée sur le secteur de Montmorillon. A Vicq, la crue est grossie par l'Anglin.

Le Journal de la Vienne du 11/12 juillet 1927 relate l'événement : « Après la pluie diluvienne de samedi la Gartempe grossie par l'Anglin prit des proportions considérables, s'étendant sur une largeur de plus d'un kilomètre en certains endroits, et dévastant tout, charriant des meules de foin et abîmant les blés qui étaient déjà couchés par l'orage de mercredi. C'est un vrai désastre, aussi les riverains sont consternés : depuis longtemps on n'avait pas vu pareille inondation en cette saison. C'était la fête du pays, il y avait beaucoup de monde et d'entrain, mais vers 18 heures la situation devenait inquiétante et Monsieur le Maire pour éviter tout accident fit barrer le pont et prévenir que ceux qui étaient obligés de le traverser devaient s'en aller car la route de Vicq à Angles était couverte d'eau ; aussi quelques heures plus tard, cédant sous la pression, la chaussée fut emportée, sur une longueur de 50 mètres environ coupant ainsi les communications avec les villages et communes voisines. On ne signale aucun accident de personne. »

A la même date on se souvient d'un fait divers particulièrement mémorable « En 1927, à Vicq, un grand mulet canadien servait à transporter le pain. Ce jour là, il était allé boire à la Gartempe comme à l'accoutumée. Surpris par la montée des eaux, il n'a pas pu rattraper la berge. La rivière atteignait une telle hauteur qu'il défonçât le toit du moulin en croyant mettre le pied sur la terre ferme, et, à nouveau, absorbé par le courant, fut emporté jusqu'au pont. Comme cela se passait le deuxième dimanche de juillet, tous les gens rassemblés pour la fête traditionnelle et assistant à cette chevauchée fantastique au-dessus des vagues, s'exclamèrent : « mais c'est le mulet à Jacquelin ! »

Le pont source d'histoire(s)

La route d'accès au pont ne donne pas satisfaction : son tracé est dangereux, et la route est régulièrement inondée. Pendant 10 ans le maire va devoir batailler pour la rectification de la culée du pont et la construction d'arches.

La bataille pour la culée du pont

Lorsqu'une crue interrompt le passage du pont, le maire de Vic (orthographe de l'époque) écrit aux autorités. Entre 1845 et 1856, tout au long de 11 lettres, il se plaint de ne pas avoir de réponses à ses demandes réitérées.

Il réclame la rectification de la culée du pont en ligne droite avec supplément d'arches. Cela rehausserait

la route d'accès au pont. Aucune réponse de l'administration qui ne veut pas engager les frais. Le maire dans sa lettre du 29 septembre 1849 indique que sa commune est sans revenus. Or les crues ne sont pas sans conséquences sur la vie de la commune.

Circulation interrompue

Les crues entraînent des retards de la malle poste. Dans sa lettre du 19 juin 1856, alors qu'une fois encore, la voiture de la poste n'a pas pu passer, le maire indique que « *les habitants de Saint-Savin ont pétitionné, ... pour demander à M. le Directeur des Postes à recevoir leurs dépêches par Poitiers, en d'autres termes la suppression de la voiture de Châtellerault à Saint-Savin et Montmorillon. Nous sommes assez malheureux d'avoir un pont aussi mal conditionné, sans nous rendre plus malheureux encore en faisant supprimer la seule voiture qui traverse nos contrées et les vivifie,...* » Il poursuit en espérant qu'il n'y aura pas de suites à cette demande car cette suppression n'avantagerait ni Vic, ni Saint-Savin.

Economie menacée

Les crues qui interrompent le passage du pont empêchent les personnes de Pleumartin, La Roche d'aller au marché d'Angles (1845), font perdre les marchandises lorsque les charrettes ou les tombereaux tombent à l'eau, lors du passage de la rivière en bateau. La commune est à « l'amende », elle paie doublement : dans sa lettre à l'ingénieur en chef du 23 octobre 1856 il souligne : « *pour ajouter à notre malheur, nous payons deux fois. Le receveur exige son paiement et les propriétaires du bateau exigent aussi une rétribution* ».

Morts violentes

Les crues occasionnent des accidents parfois mortels. De nombreuses noyades (rappel des noyades dans la lettre du 18 avril 1845 et dans d'autres lettres) : « *Un chapelier du Blanc et son cheval, Mme Brouard a été bien malade de sa chute, sa jument a été estropiée et sa carriole brisée. Les chevaux de M. Baudroux, entrepreneur du chemin de grande communication ont été blessés et son tombereau bien endommagé. Deux mulets sont tombés à l'eau, mais ils se sont sauvés* ».

Dans une autre lettre il reconnaît que la noyade d'un homme est due à son imprudence à s'engager sur le pont, mais la visibilité serait bien meilleure avec une culée en ligne droite.

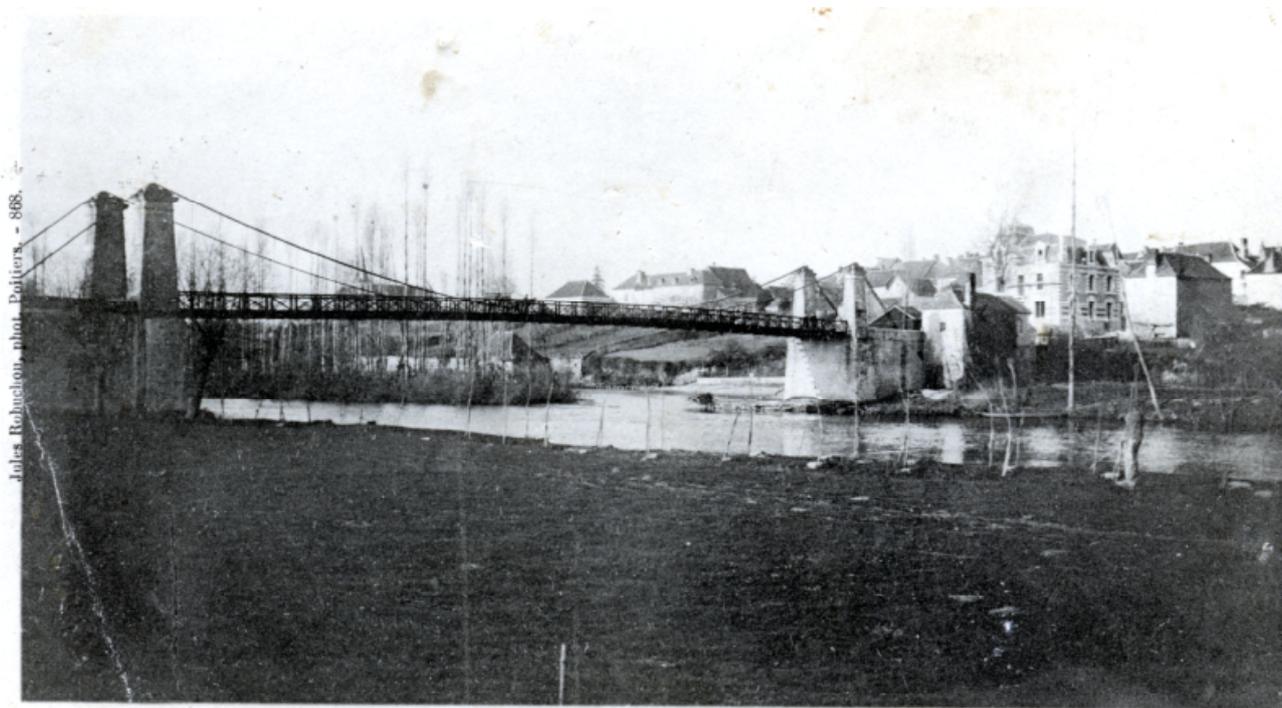
Des habitants mécontents qui s'en prennent au maire

Ainsi dans la lettre du 18 avril 1845, écrite à Boisgarnault : « *De toutes parts on me reprochait vivement l'état de choses ; on me disait trop cavalièrement que c'était ma faute.* »

La fin du pont suspendu : 1989

En 1881, la construction du second pont suspendu est achevée le 25 mars 1881. Ce pont à péage et à tablier en bois sera maintenu jusqu'en 1930. C'est en 1931 qu'est construit le troisième pont suspendu, avec un tablier en fer. Il est inauguré en même temps que le bureau de poste.

En 1989, alarmés par l'état du pont, la commune de Vicq et les services de l'équipement décidèrent la construction de l'actuel pont en béton.



VICQ-s/GARTEMPE (Vienne). - Le Pont suspendu et le Bourg
Vue prise en aval, Rive droite