

LE PONT SUR LA LOIRE, 130 ans et de nombreuses misères.

Des travaux nécessaires

Les Services de l'Équipement viennent d'établir un chantier important sur le pont d'Ingrandes pour une durée de 6 à 9 mois et un coût de 5 millions de francs.

Il s'agit de consolider l'assise de la 6ème pile.

Le pont d'Ingrandes comporte avec ses 8 travées, 6 piles et 2 culées. Par convention, les piles sont comptées de la rive gauche vers la rive droite.

La 6ème pile se trouve donc en plein chenal : le temps, le courant, ont réalisé une érosion importante ; de plus la chute du niveau de l'eau (1) a permis le pourrissement des pieux de bois anciens : ces pieux réalisaient depuis 1867 l'encagement d'un massif de pierres de 10 cm de diamètre coulé dans un béton de chaux.

Ce massif étant érodé, la pile se tasse vers l'amont, ce qui se manifeste par une cassure du tablier bien visible même pour un œil non averti.

La consolidation va nécessiter d'enfoncer des palplanches métalliques de 17 mètres de haut s'enfonçant dans les sédiments et même dans le poudingue. Les premières palplanches nécessiteront un battage ce qui apportera une certaine nuisance sonore pendant quelques semaines. A partir de ces premières palplanches les autres seront mises en place par vérinage...pas tant pour nous épargner le bruit que pour éviter de déstabiliser le sol environnant et de créer d'autres dégâts.

Ce coffrage métallique sera complété par des refents perpendiculaires, puis rempli par du béton pré-contraint par des câbles réalisant un corset, régénérant ainsi tout le massif.

Normalement la circulation sur le pont devrait être maintenue ; l'hypothèse la plus pessimiste admet que la pile puisse s'affaisser de 6 cm, ce qui exigerait un arrêt de la circulation de 15 jours pour réaliser un portique au-dessus du pont afin de relever le tablier.

Le chantier est confié à la Société BAUDIN de CHATEAUNEUF sur SARTHE qui a déjà l'habitude de l'entretien de l'ouvrage depuis 1948. M. BAUDIN, le fondateur de cette société était contremaître de la Société de l'Ingénieur ARNODIN, qui au 19ème siècle a construit de très nombreux ponts sur la Loire.

Un pont longtemps désiré...

Ces travaux sont la suite d'une longue histoire. Jusqu'au milieu du 19ème siècle, il n'y a pas de pont entre Ancenis et les Ponts de Cé. Mais le Second Empire équipe la France.

Dès 1835 les Ingrandais désiraient réaliser un pont dans le prolongement de la CD 6 qui venait de Candé afin de favoriser les foires aux boeufs engraisés dans les Mauges, la partie la plus riche du Maine et Loire.

Mais des difficultés pour trouver des capitaux et la concurrence du projet défendu

par Montrelais (réalisation d'un pont dans l'alignement de la rue Pierre de Bretagne), retardent la réalisation jusqu'en 1867/68, qui aura lieu en 16 à 17 mois.

Le devis prévoit une dépense de 580 000 francs de l'époque, les Ingrandais verseront 70 000 francs, dont 40 000 de souscription privée ce qui semble considérable compte tenu des 1400 habitants de l'époque.

Le rapport de Monsieur du FRETAY, Maire de l'époque, explique en autres raisons " qu'il est (important) de relier à une région agricole, intelligente et prospère, (la rive gauche) une région fertile, mais arriérée, qui n'attend pour progresser qu'une voie de communication et le mélange avec une population plus avancée " !! autre temps, autre...style !!

Plus intéressant est d'apprendre que le pont remplacera le bac qui faisait traverser 80135 passagers par an, 6000 têtes de bétail, 6000 porcs, 2000 veaux et que l'on comptabilisait 33 voyageurs par jour, passant la nuit à Ingrandes.

Le pont sera donc établi à la *cale du Grenier à sel* dans une zone non inondable, dans le prolongement de la CD6 et du tout récent pont de chemin de fer.

La rue St Eloi, (l'actuelle rue du pont), sera élargie (réduction de la controllerie du Trépas de Loire) et permettra la construction de tout un ensemble de maisons plus spacieuses que celles du vieil Ingrandes, autour de l'église.

Un péage est établi pour 35 ans. Les tarifs sont compliqués : il vont de 5 centimes pour une personne à 1 Franc pour une diligence à 4 roues. Le passeur s'occupera désormais de l'entretien du pont et du péage, il logera dans une maison située dans l'actuel square du Halgouet, maison détruite lors des bombardements de 1944.

C'est maintenant l'un des plus anciens ponts suspendus de la Loire ; avec ses 545 mètres de long, il est aussi le plus long et l'un des plus élégants.

Un pont bien maltraité

Les structures de bois seront progressivement remplacées par des poutres métalliques au cours des nombreuses restaurations dont les plus notables sont :

- création des passerelles supérieures entre les pylônes qui tendaient à s'écarter. Doublement des câbles .
- en juin 1940 : la pile 7 est détruite par les Français.
- en juillet 1944 : les bombardements entraîneront les chutes des travées du côté rive droite et gauche
- 11 août 1944 : destruction de la pile 5 par les Allemands dont le tablier brûlera pendant 3 jours et M. GARNIER retrouvera les gestes du passeur du siècle précédant...jusqu'à ce que l'entreprise Baudin réalise les réparations après la réfection en ciment de la pile 5.
- en 1980 : un camion emprunte le pont malgré la surcharge et provoque plus d'un million de francs de dégâts.

Enfin dans la dernière décennie le pont est électrifié et repeint en 86/87 mais le travail laisse à désirer ; l'Equipement qui vient de gagner son procès envisage le sablage et une nouvelle peinture en 2000/2001.

J.B. GLOTIN

(1) A l'époque la Loire ne descendait pas sous la cote 0, on sait qu'elle arrive maintenant à - 2m60 en étiage

Sources : Conseil général, Direction des routes ; les Archives départementales ; l'opuscule : le pont d'Ingrandes sur Loire, ouvrage de l'école publique d'Ingrandes (1984).