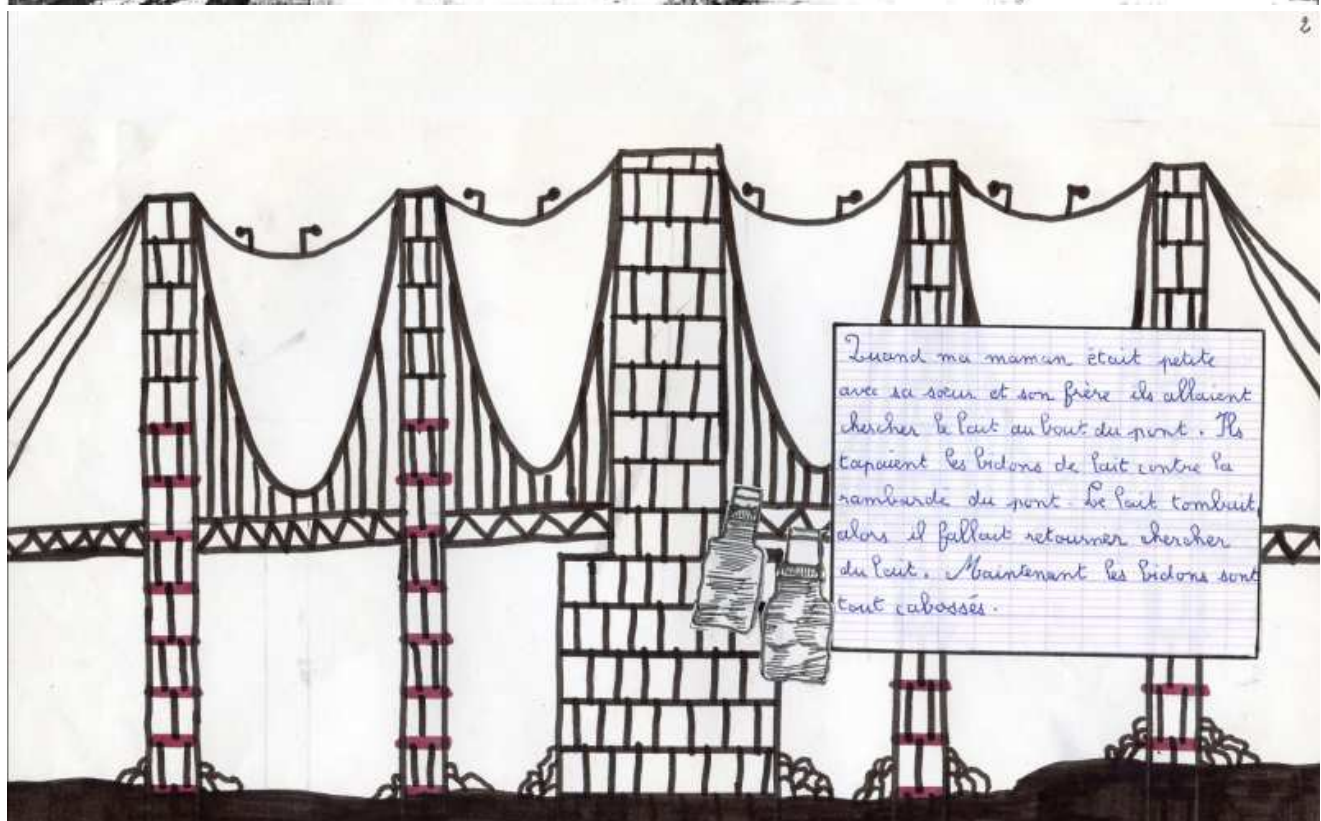


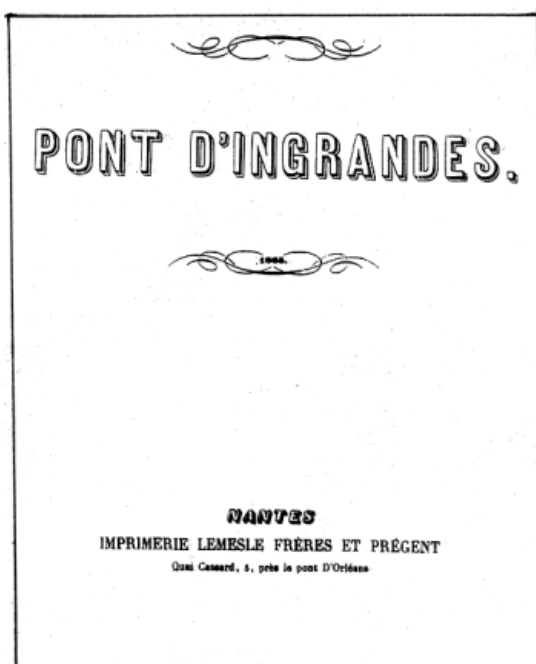
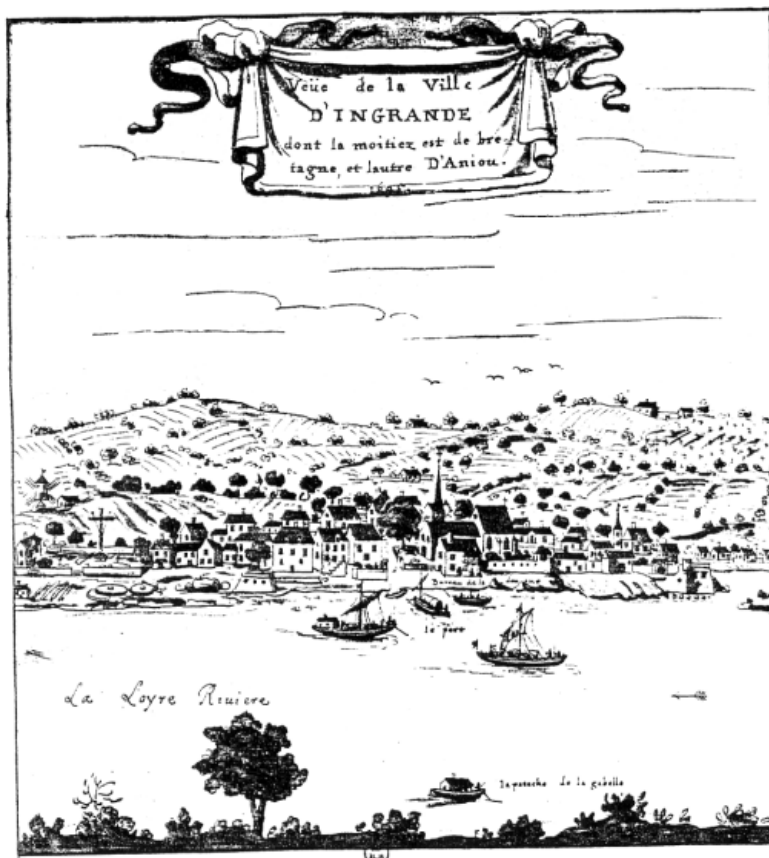


Mais... il n'y a pas

Toujours eu de pont à

Ingrandes...

. Gravure de 1695.

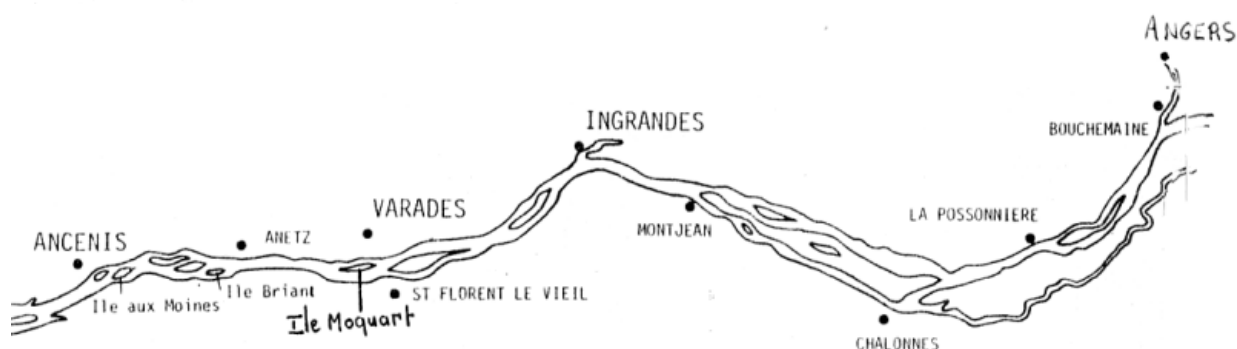


Jusqu'au milieu du XIXe siècle, il n'y a pas de pont sur la Loire entre les Ponts de Cé et Ancenis.

A partir de 1835 les demandes de construction de ponts entre ces deux villes se multiplient.

Différents projets sur Ingrandes échouent cependant que des ponts se construisent à Montjean, Chalonnes, Saint Florent...

En 1865, monsieur Halna du Fretay, maire d'Ingrandes fait parvenir au préfet de Maine et Loire le document suivant qui sera déterminant.



MONSIEUR LE PRÉFET,

A l'extrémité du département, sur la rive droite de la Loire, est située la petite ville d'Ingrandes.

Vis-à-vis, sur la rive gauche, s'étend la partie la plus riche de Maine-et-Loire, celle où l'on engraisse les bœufs destinés à l'alimentation de Paris pendant la moitié de l'année.

L'importance commerciale d'Ingrandes fut de tout temps considérable. Cette importance se serait beaucoup accrue par la construction d'un Pont, objet des desirs constants de la population. Mais elle est encore telle aujourd'hui que le commerce annuel, ainsi que nous le verrons plus loin, s'élève à près de cinq millions de francs.

Exposé.

Les premiers vœux, pour l'édification, à Ingrandes, d'un Pont sur la Loire, se sont produits en 1835. Voici trente ans! Les vœux des populations ne se prescrivent pas.... Les besoins des masses se manifestent, et, plus ils avancent dans le temps, plus ils deviennent pressants, s'ils sont légitimes.

Ce projet de Pont émis en 1835, repris en 1837 et 1843, l'a encore été en 1862, et toujours il a échoué!....

Au moment, monsieur le Préfet, où vous avez été appelé à l'administration du département de Maine-et-Loire, votre honorable prédécesseur, dont le souvenir nous sera toujours cher, pénétré de la haute utilité du Pont d'Ingrandes, venait de m'autoriser à reprendre les bases d'un nouveau projet, ainsi que les souscriptions particulières destinées à concourir à son exécution.

Avant d'entrer dans les détails circonstanciés, objet de ce Rapport, je dois indiquer les causes qui ont fait échouer les précédents projets.

Elles sont de deux natures :

Le manque de capitaux suffisants,

Et de fâcheux errements sur la position que doit occuper le Pont.

Nous trouverons plus loin les éléments voulus pour résoudre la question financière. Je ne parlerai donc que des difficultés soulevées relativement à l'emplacement.

Messieurs les Ingénieurs, à toutes les époques, ont été constants dans leur manière de voir.

Il existe dans Ingrandes une position avantageuse, à tous les points de vue, comme facilité de commerce et de circulation. Elle a, de plus, l'avantage de réaliser une économie d'environ 100,000 francs dans les travaux.

Cette position a été naturellement désignée par MM. les Ingénieurs.

J'ai dit qu'aujourd'hui Ingrandes était la limite du département; mais autrefois c'était une frontière, la frontière de l'Anjou et de la Bretagne....

Les deux tiers de la ville font partie du département de Maine-et-Loire; l'autre tiers appartient à la Loire-Inférieure, formant une section de la commune de Montrelais. Il en est résulté de regrettables rivalités; le vieux levain de l'esprit de frontière n'est pas resté inactif: le Breton n'a pas voulu céder à l'Anglais; il veut le Pont sur son territoire, ou tout au moins à la limite des deux départements, un angle sur le vieux sol breton.

A cette seule condition, la commune de Montrelais souscrirait pour une somme de 15,000 francs.

La dépense exigée pour placer le Pont à la Pierre de Bretagne étant de 100,000 francs de plus qu'à la cale du Grenier à Sel, ce serait acheter bien cher le concours de la commune de Montrelais.

Je pense qu'il est plus avantageux de s'en passer, et plus sage de ne pas le lui demander. On évitait ainsi l'agitation des esprits, et on laissait tomber, faute d'aliments, de regrettables passions.

Après cet exposé de la situation, je discuterai :

1^{re} L'utilité du Pont, basée sur l'importance d'Ingrandes, sur son commerce considérable et surtout sur les sacrifices énormes consentis par une population de 1400 âmes énergiques, dévouées et intelligentes;

2^e J'indiquerai l'emplacement le plus avantageux pour le pont;

3^e J'approfondirai la question économique pour le département, en traitant de la traverse d'Ingrandes;

4^e Je mettrai sous vos yeux, monsieur le Préfet, les ressources réalisées et celles à obtenir par votre bienveillant concours.

Utilité du Pont.

Si je parle de l'utilité du Pont, je la trouverai d'abord dans les aspirations anciennes et réitérées des populations; j'ai indiqué plus haut qu'elles remontaient à 1835;

Je la trouve encore dans notre situation géographique;

En considérant la carte, on voit qu'Ingrandes forme le sommet d'un triangle d'une base étendue :

La Loire, à Montjean, pointe sur sa rive droite et se rabat ensuite vers la rive gauche, dans la direction de Saint-Florent-le-Vieil. — Le point d'intersection de ces deux lignes est Ingrandes.

Il en résulte qu'en parcourant la rive droite de la Loire, le trajet est long du port de Montjean à celui de Saint-Florent.

Si l'on dit qu'Ingrandes est situé entre deux ponts, l'un à cinq kilomètres en amont, et l'autre à neuf kilomètres en aval, le fait est vrai lorsqu'on suit le cours du fleuve, mais ne l'est plus lorsqu'on parcourt le trajet par terre, et les ponts s'établissent pour faciliter la circulation terrestre.

Or, la distance par terre, du port de Montjean à celui de Saint-Florent, est de vingt-un kilomètres, en suivant les routes de la rive droite de la Loire.

Une considération d'un ordre supérieur se trouve ici :

Ingrandes est desservi par la route départementale n° 6 et par deux autres routes de grande communication courant du Nord au Sud; l'une de ces routes appartenant au département de la Loire-Inférieure. — Ingrandes est encore dominé par la route impériale de Nantes à Paris, et forme un point centralisateur pour les lignes convergentes et les longs parcours de la rive droite, de même que pour le triangle de la rive gauche. Point important, reliant 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.

Le triangle de la rive gauche sera desservi par la route qu'établit en ce moment la commune du Mesnil jusqu'à la tête du pont projeté. Cette route reliera Ingrandes directement à Cholet, en passant par Beause, Saint-Quentin et le Pin. La route départementale n° 6 se trouve ainsi naturellement prolongée, et les deux routes de grande communication indiquées plus haut ont dès lors leur issue.

Bac d'Ingrandes.

Je dois parler encore de l'importance du Bac d'Ingrandes. Il transporte, par an, plus de quatre-vingt mille passagers, ainsi que nous le verrons plus loin. Pourtant, la route du Mesnil n'est pas terminée, et la rive gauche, en face d'Ingrandes, se trouve par cela même déshéritée de routes perpendiculaires à la Loire.

L'importance de ce bac est telle que le sieur Escaraguel, entrepreneur des ponts de Montjean et de Saint-Florent, vient précisément demander la construction du Pont d'Ingrandes, tant il a connaissance du mouvement qui a lieu sur ce point, mouvement qui survit à la concurrence des ponts de Montjean et de Saint-Florent.

Il y a là quelque chose de bien frappant.

On peut considérer, à une époque d'industrie comme celle où nous vivons, que les industriels expérimentés se préoccupent rarement dans leurs appréciations.

Ajoutons à la circulation des piétons par le bac, celle qui sera nécessairement liée par un Pont; ajoutons les bestiaux et les voitures; ajoutons encore le commerce important de la charbon de Montjean; elle s'accroîtra en grande partie par cette voie, et nous verrons combien le pécuni sera lucratif.

Il a été dit que huit communes seulement profiteraient directement du Pont. Ce serait déjà un titre; mais encore faut-il le rendre complet, en y joignant neuf autres communes.

Les huit communes indiquées primitivement étaient celles :

D'Ingrandes, de Villamont, de Saint-Symphorien, sur la rive droite; de Mesnil, de Saint-Laurent-du-Meslay, de Beause, sur la rive gauche; de Montrelais et de la Chapelle-Saint-Sauveur, dans la Loire-Inférieure.

Il faut ajouter, sur la rive droite :

La Loire-Inférieure, en 1862, qui, par Villamont, leur direction naturelle sur Ingrandes, la Carantouille, qui n'a d'autre issue que la route n° 6; de Cholet, dont la route sur Ingrandes est la plus courte et la meilleure pour joindre le chemin de fer, et qui nous envoie un important commerce; Champigné, dont la partie rurale s'étend en face d'Ingrandes, et dont les riches prairies viennent enrichir notre port. Nous avons, sur la rive gauche et sur le route de Cholet: Chantenay, le Pin et Saint-Quentin, et enfin, dans la Loire-Inférieure, Belligné, que sa route sur la Chapelle conduit forcément à Ingrandes.

Voilà donc dix-sept communes, et les dix-neuf citées ne sont pas les moins intéressées. Nous ne trouverons la preuve dans le tableau statistique suivant, dont les éléments me sont fournis par des communications reçues dans le sein du Conseil municipal :

Le trafic annuel d'Ingrandes (Lias et Chantenay).....	500,000
Graines de Colza, de Lin, de Tritic, de Vesce, etc.....	120,000
Bois.....	40,000
Produits divers (Huiles, etc.).....	50,000
Il y a eu dans l'année 6,393 bœufs de gros bétail. Chaque bœuf, vendu au prix moyen de 300 fr., a donné.....	1,917,900
Aux bœufs et divers ruminants, 6,393 porcs et 2,000 vaches, au prix moyen de 100 fr., a donné.....	900,000
La commune a fait 24 mûrins.....	300,000
La commune a fait 24 mûrins pour une valeur de.....	600,000
Les récoltes en céréales ont été.....	300,000
La route de la Loire a été.....	171,000
Le pont de Cholet (Piedouille, Cholet, Noyon, Cholet).....	164,000
Le pont de Cholet (Cholet, Cholet, Cholet).....	40,000
Les Archives de Cholet ont été.....	300,000
Les Archives de Cholet ont été.....	300,000
Les Archives de Cholet ont été.....	10,000
Les Archives de Cholet ont été.....	30,000
Les Archives de Cholet ont été.....	12,045
Mouvement du roulage : 31 par jour, par an.....	18,615
Mouvement des quatre foires.....	32,000
Mouvement de chaque marché : 300 personnes, par an.....	14,400
TOTAL.....	77,560

On peut compter que les passagers font une dépense de..... 100,000

TOTAL.....F. 4,365,000

Je ne compte pas dans le tableau précédent les passagers du bac. Ces passagers, d'après le contrôle que j'ai fait établir, s'élèvent au chiffre de 80,035 par an.

Je n'ai encore estimé ni le commerce important des vins, ni celui des barriques et de la boissellerie, ni celui des bouchers et boursiers, ni celui des jardiniers qui expédient un poids considérable de plantes médicinales.

On peut dire que le commerce d'Ingrandes atteint, en chiffres ronds, la somme de cinq millions de francs.

Cette somme paraîtra d'autant moins élevée qu'il résulte des tableaux établis par les soins de MM. les Ingénieurs que la circulation, au passage de la Ritière, en tête d'Ingrandes, est de 509 colliers par jour. Ajoutons encore que les charbons et les voitures arrivant de l'Ouest prennent, avant la Ritière, la route de la Loire-Inférieure, pour entrer dans la ville par la section d'Ingrandes-Montrelais.

Après les têtes de ponts d'Angers, Ingrandes est donc, sous le rapport de la circulation, un des points les plus favorisés du département de Maine-et-Loire.

Ce tableau est trop éloquent. — Il me semble qu'après l'avoir présenté, je n'ai plus rien à dire en faveur de l'utilité du Pont d'Ingrandes.

La puissance des faits, celle des chiffres ont résolu la question.

Mais que dis-je?... Je parle de l'importance des chiffres, et je n'ai pas cité celui qui a été atteint par les souscriptions particulières de la commune.... il monte à 40,000 francs!

Que l'Administration pèse ce chiffre, réparti sur une population si minime! Quel dévouement, quelle énergie, quel noble désir de prospérité par le travail et par le sacrifice!....

Le dirai-je? Tout près de nous, une grande cité de 120,000 âmes, demandant un travail de 100,000,000 pour la relier à la mer, a fait à peine, par souscription, les 100,000 francs indispensables aux études préliminaires; et notre modeste commune apporte une souscription de 40,000 francs; elle s'impose, en outre, pour trente autres mille francs, et présente le chiffre imposant de 70,000 francs.

Le Gouvernement, qui se connaît en hommes, qui sait apprécier les légitimes aspirations, de même que les efforts basés sur de judicieux sacrifices, ne nous refusera maintenant ni son appui ni son concours.

Emplacement. Dans les premières lignes de ce Rapport, j'ai déjà touché la question brûlante de l'emplacement du Pont, et, ici, je ne puis me défendre d'une triste réflexion sur les égarements étranges des populations, qui les poussent à méconnaître et à combattre souvent leurs propres intérêts.

Le point de vue du clocher est borné.

On y est généralement mauvais juge de sa cause, et l'on ne sait pas sacrifier assez vite des intérêts étroits, vulgaires, insignifiants, à des intérêts d'un ordre plus élevé.

N'est-ce pas là une des justes raisons de la minorité des communes ?

Un seul emplacement était raisonnable et avantageux pour établir un Pont à Ingrandes.

Je l'ai dit, l'expérience de MM. les Ingénieurs a, de tout temps, désigné ce point, c'est la cale du Grenier à Sel.

Elle est située à portée des marchés, de la gare et du champ de foire.

Elle évite dans Ingrandes un trajet aussi long que difficile et onéreux.

Elle est au-dessus des inondations de la Loire, avantage qu'elle réalise sur tous les autres points indiqués.

Elle se relie, par une ligne droite fort courte (la rue Saint-Eloi), au pont du chemin de fer, c'est-à-dire à la route n° 6 de Laval à Ingrandes.

La brièveté de ce trajet, la facilité des abords du Pont en cet endroit, son élévation au-dessus des crues, la proximité de la vie active et commerciale et les avantages économiques de la route n° 6 donnent à l'emplacement de la cale du Grenier à Sel une supériorité hors de toute proportion avec celui de la Pierre de Bretagne.

Et, le fait n'est contestable pour personne, car un Pont ne se construit pas pour satisfaire les intérêts privés de ceux que le hasard a placés au point où le Pont sera édifié, mais bien pour desservir les intérêts généraux d'un pays.

Ces derniers intérêts seront toujours desservis, que le Pont soit 500 mètres en amont ou 500 mètres en aval.

Les intérêts locaux seraient bien inintelligents en raisonnant autrement. Constituez d'abord l'importance d'un centre, ses rayons en profiteront toujours.

Le rapport de MM. les Ingénieurs de la Loire-Inférieure indique qu'ils ont également apprécié les avantages de la cale du Grenier à Sel, et ils considèrent que cet emplacement ne frustre en rien les intérêts de leur département.

Le Conseil général de la Loire-Inférieure n'envisagera pas autrement la question. En présence des intérêts généraux du département, il ne mettra pas dans la balance les intérêts mesquins d'un petit groupe de maisons.

Traverse d'Ingrandes. Envisageons maintenant la question économique pour le département de Maine-et-Loire, et supposons un instant que le Pont ne se fasse pas.

Le département de Maine-et-Loire (ceci est à noter) devra, dans un temps donné, terminer la route n° 6 jusqu'au port d'Ingrandes. C'est-à-dire la reprendre au pont du chemin de fer, en parcourant la rue Bourgeoise, la place de l'Eglise et la Grande-Rue. Cette dernière doit être exhaussée, en moyenne, de 1^m,70 pour être au-dessus des inondations. Quel travail ! Quelles expropriations !

MM. les Ingénieurs savent très bien ce que coûtera au département ce parcours difficile.

Si, au contraire, le Pont s'établit à la cale du Grenier à Sel, le département, pour continuer sa route n° 6 jusqu'à la Loire, abandonnera à la vicinalité qui l'accepte : la rue Bourgeoise, la place de l'Eglise et la Grande-Rue, et suivra tout simplement la rue Saint-Eloi, laquelle relie, en ligne droite, le pont du chemin de fer à la cale du Grenier à Sel.

D'après les chiffres posés par M. l'Ingénieur en chef Richard, dans son judicieux rapport du 2 décembre 1865, on peut dire qu'il y a entre les deux projets une économie de 100,000 francs pour le département de Maine-et-Loire.

Du moment où le prolongement de route n° 6, dans la traverse d'Ingrandes, doit coûter 112,000 francs; du moment où ce prolongement se réduit à une dépense de 25,000 francs par la rue Saint-Eloi : — en présence d'une semblable économie, nous demandons au Conseil général de Maine-et-Loire d'augmenter de 30,000 fr. la subvention allouée pour notre Pont et de la porter ainsi à 40,000 fr.

Budget du Pont. Le sieur Escaraguel demandait pour la construction du Pont 580,000 francs.

Le péage représentait avantageusement, à ses yeux, comme aux yeux de tous, un capital de 500,000 francs. Il s'agissait de trouver, en sus, 280,000 francs. J'établirai le budget de la manière suivante :

Le département de Maine-et-Loire donnerait.....F.	40,000	»
Le département de la Loire-Inférieure n'a déjà voté 10,000 francs en principe.		
— Nous ne demandons plus le concours de la commune de Montreuil, qui avait déjà voté 15,000 francs et qui croit perdre certains avantages immédiats par suite d'un changement d'emplacement. Mais n'oublions pas que les intérêts généraux de cette commune, de même que ceux de la Chapelle-Saint-Sauveur et de Belligné, sont néanmoins desservis.		
Du moment où nous ne demandons pas de sacrifices personnels à ces communes, nous pensons qu'il y a lieu de demander au département.....	15,000	»
La commune d'Ingrandes, qui ne s'était imposée que pour 20,000 fr., demande à s'imposer pour.....	30,000	»
Les souscriptions particulières déposées entre mes mains et recommencées, sur l'invitation de M. Bourdon de Rouvre, montent à.....	40,000	»
En présence du sacrifice énorme de 70,000 francs consenti par une population si restreinte, l'Etat, qui avait alloué 125,000 francs, sentira combien il est urgent de satisfaire enfin des intérêts si impérieux. Il prendra pour base les nombreux sacrifices et ne refusera pas, j'en suis convaincu, d'augmenter les siens de 30,000 francs pour constituer, dans un pays si digne, un indispensable élément de prospérité.		
Il se conformera à ce qu'il a fait pour Montjean, et nous donnera.....	155,000	»
TOTAL.....F.	280,000	»

Conclusion. La situation d'Ingrandes, monsieur le Préfet, est d'autant plus intéressante que cette ville, profondément affectée par l'inondation de 1856, n'a eu part à aucune indemnité. Les habitants ont dû s'imposer bien des privations pour réparer, avec le temps et l'économie, les désastres qu'ils avaient subis.

Ce Rapport vous a déjà démontré l'activité de cette population, son esprit d'industrie, de dévouement et de sacrifice.

Votre concours, monsieur le Préfet, ne lui fera pas défaut pour la seconder dans ses aspirations anciennes, légitimes et impérieuses.

Je conclus en vous priant :

1° De provoquer de nouveau l'avis de MM. les Ingénieurs sur la reprise du projet de Pont, l'emplacement de la cale du Grenier à Sel étant admis, conformément aux bases financières ci-dessus indiquées.

2° De demander, en temps opportun, au Conseil général de Maine-et-Loire une subvention de 40,000 francs, basée sur les motifs que j'ai développés.

3° D'insister près de M. le Préfet de la Loire-Inférieure dans le but d'obtenir de ce département une subvention de 15,000 francs.

4° D'être, près de S. E. M. le Ministre de l'intérieur, le défenseur et l'interprète de nos intérêts, en lui demandant une augmentation de subvention de 30,000 francs.

Agréez, monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments de haute considération.

Le Maire d'Ingrandes, chevalier de la Légion-d'Honneur,
G.-H. DU FRETAT.

25 novembre 1865.

Nantes, Imp. Lemoine frères et Fréquent, quai Cassard, 2.

A chaque projet mis en route, des appels à souscriptions particulières sont lancés.

*Etat des sommes souscrites à titre
de subventions pour aider à la construction
du pont suspendu à établir sur la Loire
à Ingrandes*

Noms et Prénoms	Profession	Domicile	Montant Des Souscriptions	Signatures Des Souscripteurs	Légation par le Délégué des croix faites par les souscripteurs ne sachant pas signer	Observations.
		Report	5116.00			
M ^{lle} Ernestine Mucius	-	Ingrandes	15.00	Ernestine Mucius		
Arènes Laurence	Châtronnais	if	150.00	Laurence Arènes		
Le même augmenté		if	100.00	Laurence Arènes		arrivée par erreur
M ^r Desruels Jap. Dab.		if	500.00	Desruels Jap.		
M ^r Desruels Jap. fct		if	15.00	Desruels Jap.		
M ^{lle} Desruels (maie)	if	if	15.00	Desruels (maie)		
M ^r Auguste Laurence fct	if	if	15.00	Laurence Arènes		1. ym pour la Fête
M ^{me} Bouron Prop.		if	100.00	Bouron		Ch. Du puy
M ^r Cote de Gumbilly (fct)	if	if	300.00	Cote de Gumbilly		
M ^{me} Virginie Maupou	if	if	100.00	Maupou		pot de fleur
M ^{lle} Jeanne Maupou	if	if	50.00	Maupou		
M ^{lle} Hubie Fouet	if	if	2.00	Fouet		
M ^{me} Perrot	if	if	200.00	Perrot		
M ^r Ogée - Boudier	if	if	100.00	Ogée		
M ^r Lambert fct	if	if	45.00	Lambert		
M ^{me} Moreau Prop.	if	if	500.00	Moreau		
M ^r Pablos Paulh	if	if	150.00	Pablos Paulh		
M ^{me} Brancherot	if	if	6.00	Brancherot		
M ^{me} Fessouera	if	if	12.00	Fessouera		
M ^r Angebaull	if	if	200.00	Angebaull		
M ^r Ernault -	if	if	30.00	Ernault		
M ^r Limon fct	if	if	50.00	Limon		
M ^{me} Chureau	if	if	5.00	Chureau		
M ^r Calus Stephan	if	if	20.00	Calus Stephan		
M ^r Bellion Jap. Deb.	if	if	30.00	Bellion		
M ^r Grinier -	if	if	20.00	Grinier		
M ^r Lachise -	if	if	200.00	Lachise		
M ^r Durand fct	if	if	250.00	Durand		
M ^r Daquen pte	if	if	50.00	Daquen		
M ^r Lachise -	if	if	6.00	Lachise		
M ^r Blain (maie)	if	if	15.00	Blain		
M ^r Bellion fct	if	if	45.00	Bellion		
Total			8112.00			
			5116.00			

DÉPARTEMENT
de Maine & Loire
ARRONDISSEMENT
d'Angers

COMMUNE d'Ingrandes

LISTE des Trente plus Imposés de la Commune d'Ingrandes
dans l'ordre décroissant de l'Impôt, appelés à concourir avec le Conseil
municipal, au vote des Impositions locales extraordinaires pendant
l'année 1865

(Articles 39, 40 et 41 de la Loi du 15 mai 1818).

N. D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS.	PROFESSIONS.	DEMEURES.	ARTICLES du RÔLE.	MONTANT DE LA COTE des Contributions pour 1865	
I. ^{re} SECTION.						
1	MAIRE, M. Halmau, Victor	Propriétaire	Le Maraisseau	"	"	
2	1. ^{er} ADJOINT, M. Comas, Charles-Joseph	Fotier	Ville d'Ingrandes	118	41 15	
3	2. ^{er} ADJOINT, M. MM. L. Clouman, Louis	Propriétaire	Idem	183	57 89	
4	Lucas, Jean-Yves	Pharmacie	Idem	69 44	66 63	
5	Henard, Nicolas	Marchand d'engrais	Idem	85 2409	178 67	
6	Boumard, Julien	Cultivateur	Le Chêne Bémis	490	11 38	
7	L. Bois, Jean	Marchand de bois	Ville d'Ingrandes	29 2196	75 25	
8	Vincent, Etienne	Propriétaire	Idem	272	41 18	
9	CONSEILLERS municipaux.	Christman, Simon	Marchand de bois	Idem	21 4195	65 29
10		Gousselin, René-Louis	Loueur d'immeubles	Idem	62 2895	120 09
11		Th. Achon, Jacques	Propriétaire	Idem	271	84 41
12		Gousselin, Jean-Gabriel	Menuisier	La Planchette	28 2162	57 99

L'engagement signé n'est valable qu'à la condition qu'une adjudication
soit tentée dans un délai de quelques années.

Les versements doivent se faire en trois termes :

- après l'adjudication
- au milieu des travaux
- à la réception du pont.

Des souscriptions sont lancées en 1835, 1837, 1845, 1852, 1865.

Formulaire
de
souscription



Construction d'un Pont sur la Loire
à Ingrande.

Le soussigné
demeurant à.

Après avoir pris communication d'un acte passé
devant M. Lallie, notaire à Cantel, le 24 juin 1866,
contenant l'établissement des conditions auxquelles M. Rouille
entend se charger de la construction d'un pont suspendu sur la
Loire à Ingrande, désirant coopérer à l'exécution de cette entreprise,
Déclare, par ces présentes, accepter les dites conditions, et souscrire
pour action représentant la somme de
que je m'oblige à verser dans la caisse qui sera indiquée,
conformément audit acte, savoir : un quart au plus tôt que les travaux
auront été commencés, ou des approvisionnements faits, et les trois
autres quarts de six en six mois à partir de la même époque.
La présente souscription est acceptée par M. François Jean
Rouille, demeurant à Paris, rue du Faubourg St. Martin, n° 174.
Est double à pour être exécuté de bonne foi,
le mil. huit. cent. trente.

N° du dépôt:	17/3
Nombre de mots:	17/3
Indications de service.	
Reçu pour papier en n° 899	
Reçu de	Congrès
Fil n°	174
L'Employé, Caffin	

 TELEGRAMME																					
D'Angers pour Nantes																					
déposé le 30 août 66																					
à heures 7 min de ...																					
<table border="1"> <tr> <td colspan="2">BUREAU</td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>SAINTES 67</td> </tr> <tr> <td>N° d'arrivée:</td> <td>22900</td> </tr> <tr> <td colspan="2">EXPÉDIT</td> </tr> <tr> <td>a domicile</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>au bureau de</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>fil n°</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>a b.</td> <td>m. de</td> </tr> <tr> <td>Le 30 août 1866.</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">L'Employé, Sureau</td> </tr> </table>		BUREAU		d	SAINTES 67	N° d'arrivée:	22900	EXPÉDIT		a domicile	...	au bureau de	...	fil n°	...	a b.	m. de	Le 30 août 1866.		L'Employé, Sureau	
BUREAU																					
d	SAINTES 67																				
N° d'arrivée:	22900																				
EXPÉDIT																					
a domicile	...																				
au bureau de	...																				
fil n°	...																				
a b.	m. de																				
Le 30 août 1866.																					
L'Employé, Sureau																					

M. H. du Thilay
Nantes

Qui tout est noté
tout à vous

Sigis

Enfin, après bien des discussions et des
échanges de courrier... le 30 août 1866 :

Après 33 ans d'attente, le 9 juin 1867, a lieu à Ingrandes la bénédiction de la première pierre du pont. Puis, un certain dimanche de novembre 1898, c'est

l'inauguration du pont.

Le dimanche 7 novembre 1868, Monseigneur Angebault, évêque d'Angers, procéda à la bénédiction du pont, en présence des autorités civiles et militaires de Maine et Loire et de la Loire Inférieure...

L'aspect que présentait le pont était des plus gracieux. On avait dressé deux tentes dont l'une était réservée aux autorités religieuses et l'autre aux autorités civiles et militaires. Dans la première se trouvait l'évêque et son clergé, dans la seconde différentes personnalités civiles et militaires.

Avant de procéder à la cérémonie religieuse, monsieur Halna du Fretay, maire d'Ingrandes, s'est levé et a adressé à Monseigneur un discours qui sous une forme élégante exprimait les pensées les plus nobles et les sentiments les plus élevés. Monseigneur, vivement ému a répondu avec cette chaleur d'âme qui donne à ses paroles un charme tout particulier. Monsieur Segris a restitué à monsieur le Maire d'Ingrandes, à ses divers coopérateurs et aux habitants de la cité, l'honneur qui leur appartenait d'avoir mené à bonne fin un œuvre qui semblait presque impossible il y a quelques années.

Monsieur le compte de la Cazes a adressé ensuite des paroles pleines de cœur à un auditoire qui lui était tout sympathique. Monsieur le Préfet a clos la série des discours...

Ne passons pas sous silence un des épisodes des plus touchants de la journée. Monseigneur l'Evêque que la distance empêchait de pouvoir entendre les discours, était allé, avec une grâce charmante prendre place dans une estrade réservée aux autorités. Puis est venue la cérémonie de la bénédiction du pont. Elle a été grave et imposante, et la plume est impuissante à décrire le spectacle qu'offrait la procession traversant le pont de 600 mètres et dont le tablier disparaissait en quelque sorte sous un faisceau de drapeaux tricolores et d'emblèmes religieux qui résumaient parfaitement l'idée mère de cette fête.

Le soir, le maire d'Ingrandes réunissait dans un grand dîner les diverses autorités qui avaient assisté à cette cérémonie. Enfin, un brillant feu d'artifice tiré du milieu du pont a couronné cette journée qui laissera d'ineffaçables souvenirs dans l'esprit des habitants d'Ingrandes.

Extrait de la revue « Anjou Historique », année 1911, p. 94 et suivantes.

Afin d'abaisser le coût de l'établissement d'un pont,
un péage est institué pour 35 ans.

TARIF

DU PÉAGE A PERCEVOIR

(Suivant décret du 19 janvier 1867.)

A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication,

Une personne à pied, chargée ou non chargée, cinq centimes,	» 05
Un enfant en âge de marcher seul paiera la taxe d'une personne, cinq centimes,	» 05
Un cavalier monté sur un cheval ou mulet, quinze centimes,	» 15
Cheval, mulet ou âne non chargé, cinq centimes,	» 05
Cheval, mulet ou âne chargé, dix centimes,	» 10
Bœuf, vache, taureau, cinq centimes,	» 05
Veau, porc, mouton, brebis, chèvre, cochon de lait, deux centimes et demi,	» 025
Oie, dindon, un centime,	» 01
Cabriolet à un cheval, conducteur compris, quarante centimes,	» 40
Pour chaque cheval en sus, dix centimes,	» 10
Voiture de ville à plus de deux roues, à un cheval, conducteur compris, cinquante centimes,	» 50
Pour chaque cheval en sus, dix centimes,	» 10
Chaise de poste ou diligence à quatre roues et à deux chevaux, postillon compris et retour des chevaux à pied levé, soixante-quinze centimes,	» 75
Pour chaque cheval en sus, vingt centimes,	» 20
Chaise de poste ou diligence à quatre roues et à deux chevaux, postillon compris et retour des chevaux à pied levé, un franc,	» 1
Pour chaque cheval en sus, vingt centimes,	» 20
Char à bancs attelé d'un cheval, conducteur compris, quarante centimes,	» 40
Pour chaque cheval en sus, dix centimes,	» 10
Toute personne passant en voiture ne devra la taxe que pour l'équipage	
Charrette ordinaire ou de campagne à un cheval ou mulet, ou une paire de bœufs, chargée ou non chargée, conducteur compris, quinze centimes,	» 15
Pour chaque cheval, mulet ou paire de bœufs en sus, cinq centimes,	» 05
Charrette attelée d'un âne ou d'un poney, chargée ou non chargée, conducteur compris, dix centimes,	» 10
Voiture de roulage chargée, à deux roues et à un cheval, conducteur compris, trente centimes,	» 30
Pour un cheval en sus, quinze centimes,	» 15

Voiture de roulage chargée, à quatre roues, à un cheval, conducteur compris, quarante centimes,	» 40
Pour un cheval en sus, quinze centimes,	» 15
Voiture de roulage à deux ou quatre roues, à vide, à un cheval, conducteur compris, vingt centimes,	» 20
Pour chaque cheval en sus, cinq centimes,	» 05
Traineau attelé d'un cheval ou mulet ou d'une paire de bœufs, chargé ou non chargé, conducteur compris, quinze centimes,	» 15
Pour chaque cheval, mulet ou paire de bœufs, en sus, cinq centimes,	» 05
Charrette à bras, brouette trainée par un homme, chargée ou non chargée, dix centimes,	» 10
Pour chaque personne en sus, cinq centimes,	» 05

Les droits seront réduits à un centime par tête pour les bestiaux allant au pâturage ou employés au labour.

SONT EXEMPTS DES DROITS DE PÉAGE :

Le Préfet du département, le Sous-Préfet de l'arrondissement ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'Etat, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers ;
Les ingénieurs, les conducteurs des Ponts-et-Chaussées, les agents-voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents-forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes-champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions.

Les militaires de tout grade, voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service, les courriers du gouvernement, les malles-postes, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'Etat, les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire, les élèves allant à l'école communale ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant ;

Les prestataires avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations et en revenant ;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique ainsi que leur escorte.

Mais il n'y a pas d'école publique au Mesnil en Vallée. Les jeunes filles viennent donc à l'école d'Ingrandes. Pour traverser le pont, elles doivent s'acquitter d'un péage...

Une polémique s'engage entre les deux communes et avec les autorités du département.

Le 20 décembre 1883

Monsieur le Maire,

Je viens de recevoir une lettre du Président du Conseil d'administration de la société propriétaire du pont d'Ingrandes, sur la Loire, m'informant qu'aucun obstacle ne sera mis dorénavant au passage gratuit des jeunes filles de la commune du Mesnil qui fréquentent l'école communale d'Ingrandes.

Recevez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Pour le Préfet,
le secrétaire...*

Plusieurs ponts sur la Loire ont eu la même architecture que celui d'Ingrandes (Saint Florent, Saint Mathurin,...) Actuellement, seul le pont d'Ingrandes a gardé cet aspect original, les autres ayant été remplacés par des ponts modernes. De plus, avec ses 545 m, il est actuellement le pont le plus long sur la Loire (1984).



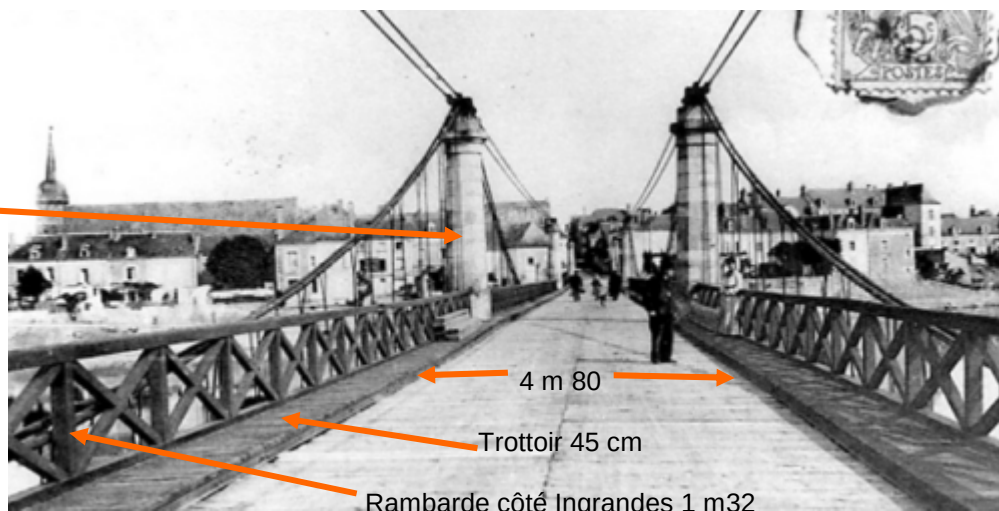
Rambarde côté Mesnil 1 m 15

Longueur d'une travée 65 m

Longueur totale du pont 545 m

Pile centrale 4 m de large

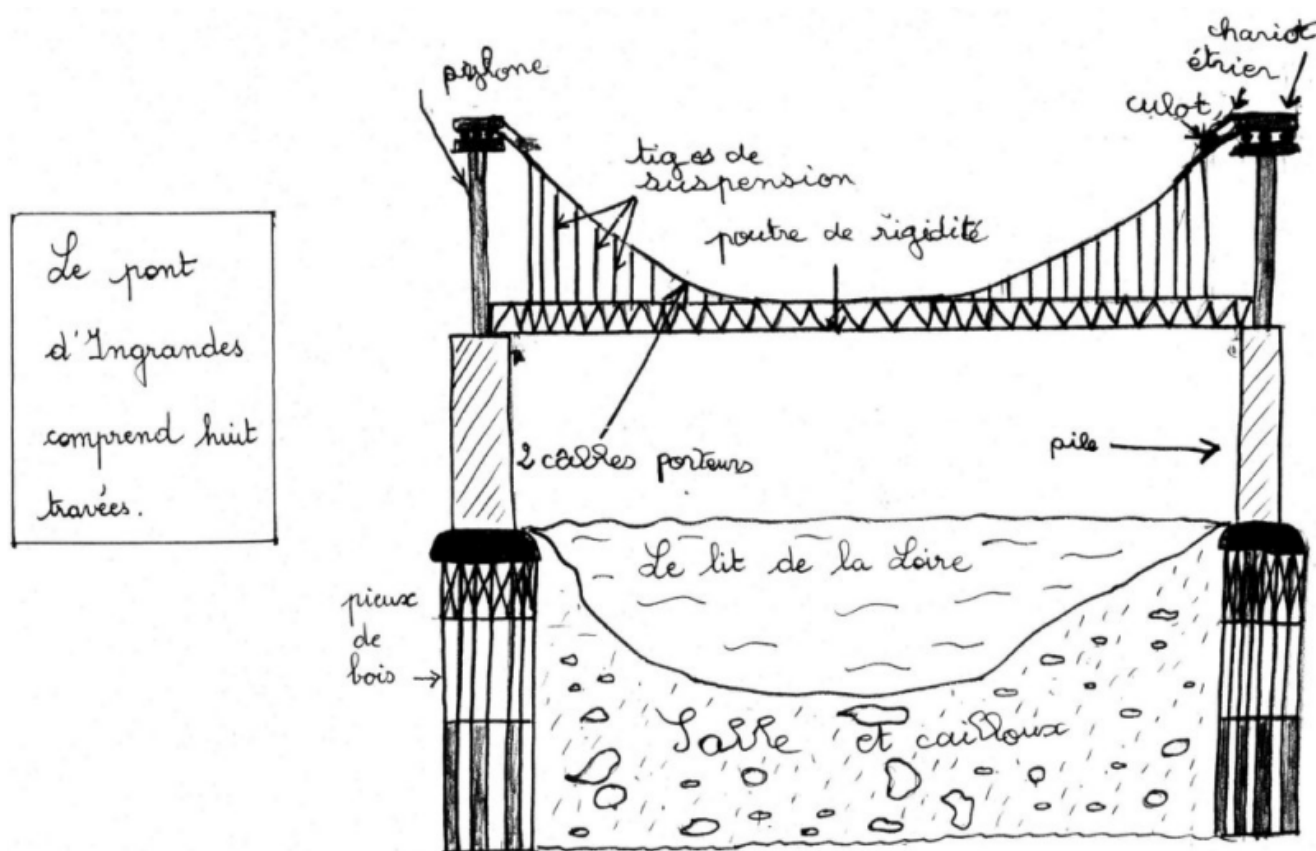
Pile, au-dessus, 7 m environ
au-dessous, 7 m environ



4 m 80

Trottoir 45 cm

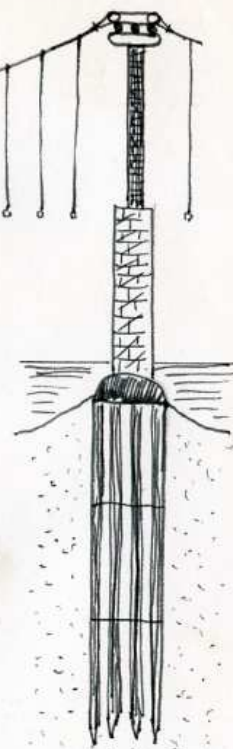
Rambarde côté Ingrandes 1 m32



une travée : détails

La construction d'un pont suspendu

On commence par creuser des trous dans le sable, pour mettre des pieux de 18 mètres en châtaignier ou des tubes dans lesquels on coule du béton, les piliers ou les tubes serviront à éviter l'affaissement du pilier. On place des pierres au dessus puis on commence les piliers. Quand les piliers sont construits on lance le premier câble, qui est tout fin. Après, grâce à des bicyclettes, qui sont des sortes de poulies, on lance le premier câble porteur. On fixe les liges de suspension, qui serviront à soutenir le tablier. Puis on place des poutrelles en fer, le tablier, et on fixe la rambarde.



L'histoire de la chaussure D'Égnés

Le lundi 14 mai nous sommes allés sur le pont d'Ingrandes. Arrivés au pilier central nous avons discuté longuement. Égnés a été à côté du piler central, elle a mis son pied dans la rambarde. En enlevant son pied sa chaussure est tombée dans l'eau. Égnés s'est mise à pleurer. Elle a enlevé sa chaussette et elle a traversé pieds nus le pont pour rentrer à l'école. Elle est montée dans la voiture de Monsieur Uion pendant que nous rentrions à pied à l'école. La maîtresse a prêté à Égnés des chaussures de sport pour qu'elle retourne chez elle sur son vélo.



Depuis sa construction, le pont subit au cours des années quelques modifications.

C'est en 1921, semble-t-il, que sont effectuées les transformations suivantes :

- Des passerelles métalliques sont fixées entre les deux pylônes de chaque pilier pour assurer plus de rigidité à l'ensemble (les pylônes ayant tendance à s'écarter vers l'extérieur).
- Aux deux câbles porteurs latéraux (2x2) sont ajoutés deux câbles supplémentaires.
- Les fixations des tiges de suspension sur les câbles porteurs, à l'origine simples boucles, sont remplacées par des tirants (boulons)
- La rambarde en bois et remplacée par des poutres métalliques.



En 1936, divers travaux d'entretien sont effectués (changement des câbles et des tirants).

Les ponts sont trop liés à la vie des hommes
pour ne pas subir, eux aussi, les blessures de l'histoire.

Guerre 39 - 45



Le pont fut bombardé trois fois.

Le 19 juin 1940, les français font sauter le pont. Ils détruisent la deuxième pile et la troisième pour empêcher les allemands de gagner l'autre rive.

En 1943, les canadiens bombardent le pont. Ils détruisent la huitième pile. Le tablier du pont s'affaisse entre la septième et la huitième pile.

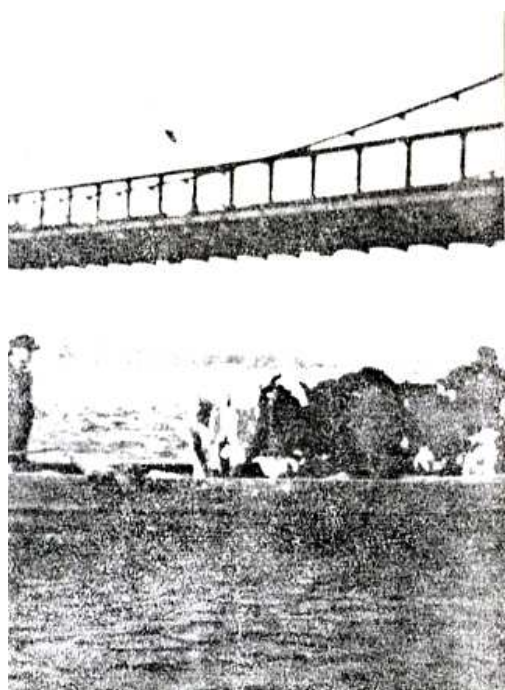
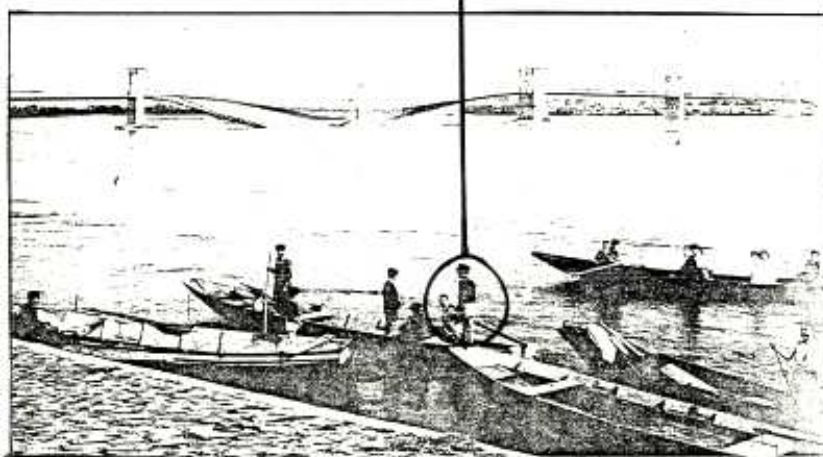
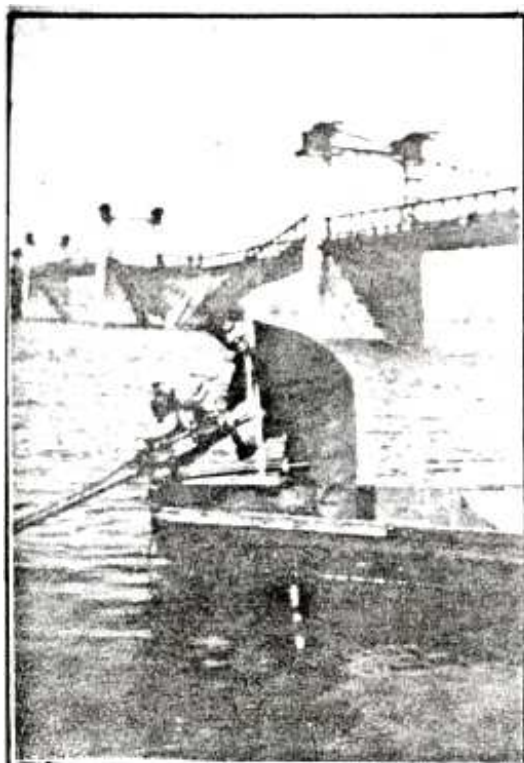
En 1944, les allemands bombardent le pont et détruisent la quatrième pile, puis ils brûlent le pont dont le tablier était en bois.

En 1940, un passage est établi par les troupes allemandes à l'aide d'un pont de bateau.



Pour passer d'Ingrandes au Mesnil en Vallée on prenait des barques, quand le pont était détruit. C'était un monsieur qui avait plusieurs bateaux pour faire passer les gens. Il s'appelait monsieur Gasnier. Il faisait aussi passer les vaches, les cochons, les veaux.

Le Passeur

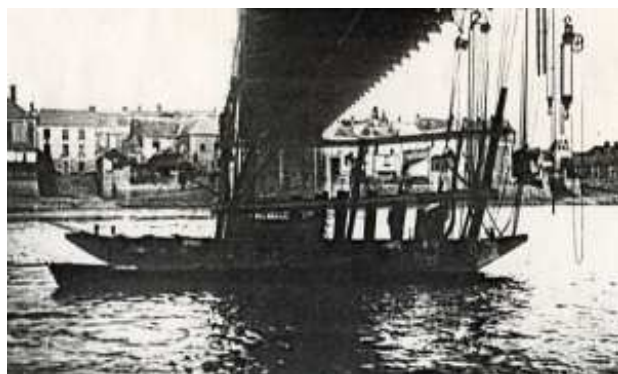
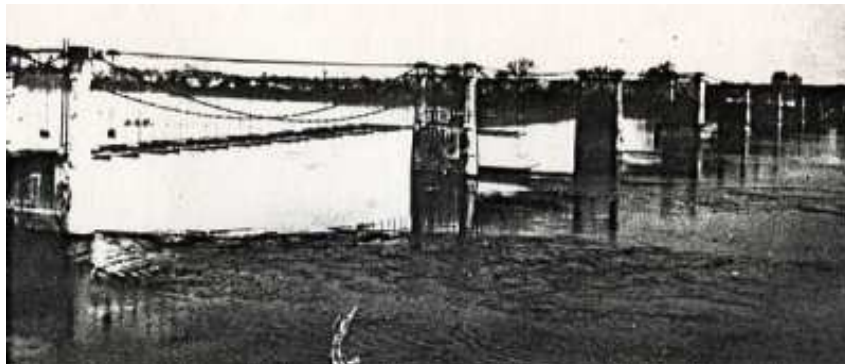
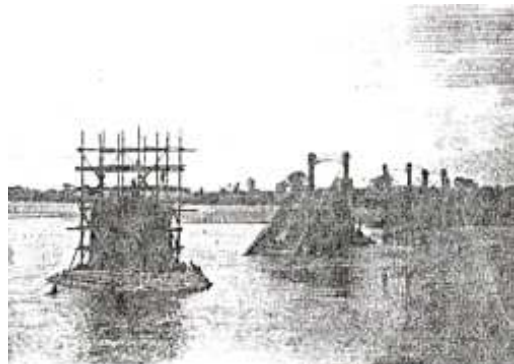
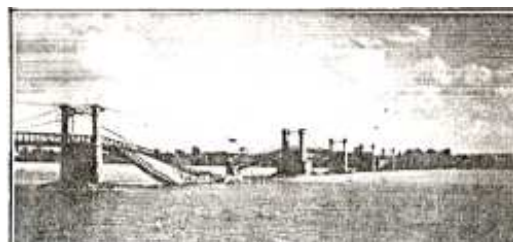


Il nous a raconté l'histoire d'une vache et de son veau. Un jour de foire, monsieur Gasnier fit passer un paysan avec une vache et son veau. A la foire une personne acheta le veau, mais la vache voulut rester avec son veau. Ils ont quand même réussi à mettre la vache dans le bateau. Mais la vache, au milieu de la Loire, sauta par-dessus le bateau et elle retourna à la foire pour retrouver son veau.

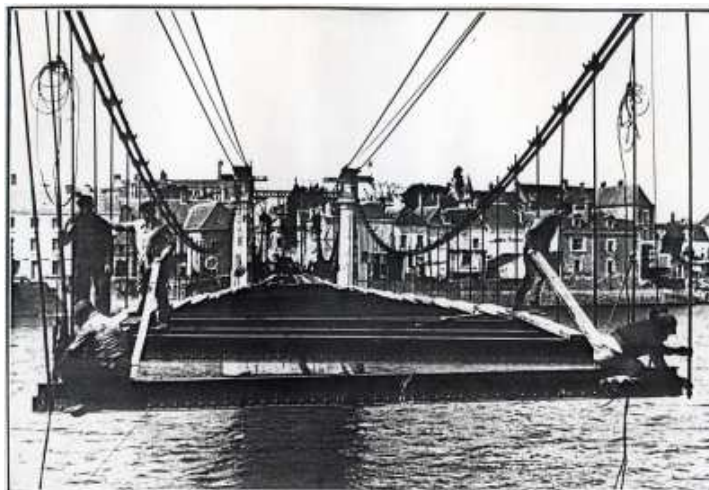
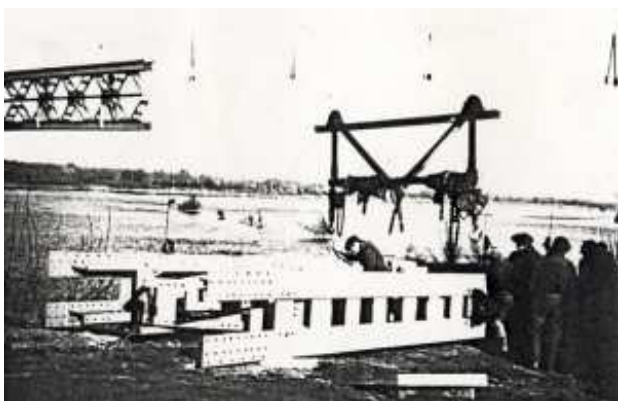
Un jour, un monsieur lui a demandé de l'emmener à Ingrandes. En pleine traversée, le bateau a chaviré. Monsieur Gasnier et son chien sont tombés tous les deux à l'eau.



Après toutes ces épreuves...
il va falloir reconstruire.



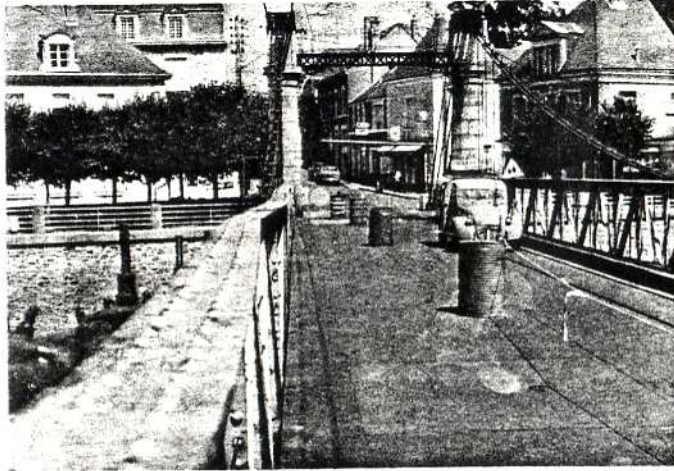
En 1946, une entreprise, Baudin-Chateauneuf; travaille sur le pont. La rambarde côté Ingrandes, endommagée pendant la guerre est modifiée. On reconstruit les piles détruites ou endommagées (la 2, la 3, la 4, la 8). On répare des poutres transversales. On installe un nouveau tablier de bois. On remplace les quatre câbles porteurs par deux câbles plus puissants.



La solidité du pont d'Ingrandes n'est pas à toute épreuve. Construit au XIXe siècle, il a parfois quelques difficultés à supporter, en cette fin du siècle, le poids du progrès.

le Courrier de l'Ouest

Pour la seconde fois depuis 1980 Le pont suspendu d'Ingrandes-sur-Loire victime d'une surcharge



On distingue parfaitement sur ce cliché, les déformations subies par les traverses latérales en aval de l'édifice, vraisemblablement du côté où est passé l'ensemble routier.

Pour la seconde fois en moins de deux ans, le pont suspendu d'Ingrandes-sur-Loire a été victime, au début du mois de juin, du passage d'un véhicule dont le poids total en charge dépassait très largement les 12 tonnes autorisées. C'est à croire qu'un camionneur de la région prend un malin plaisir à emprunter ce fragile édifice. Résultat : les riverains devront attendre quelques mois avant d'y faire rouler des engins supérieurs à une tonne et demie et le département devra à nouveau déboursier plus d'un million de francs pour faire faire les réparations nécessaires.

C'est le 10 juin qu'au cours d'une visite de routine, les techniciens de la direction départementale de l'Équipement se sont aperçus du mal causé au

célèbre pont qui enjambe la Loire. Le diagnostic, immédiat, est en tout point identique à celui qu'ils avaient fait le 4 août 1980. Une seule différence notoire :

cette fois, ce sont les poutres de raidissement situées en aval du pont, côté rive droite, qui ont le plus souffert.

En passant avec son, lourd chargement (très largement supérieur aux 12 tonnes autorisées), l'ensemble routier coupable a créé une sorte de réaction en chaîne qui aurait pu s'achever par un plongeon des tabliers, du véhicule... et de son chauffeur dans les eaux mouvementées de la Loire. Littéralement écrasés par le poids à soutenir, les quatre tabliers de la moitié « ingrandaise » de l'édifice se sont d'abord affaissés de plusieurs centimètres. Ils ont entraîné,

dans leur mouvement, l'ensemble de la superstructure qui n'a été sauvée que par sa solidité, due à un entretien rigoureux.

Les poutres ont « flambé »

Mais le mal était fait : comme le disent les spécialistes de l'Équipement, les poutres ont « flambé » sous l'effet de la surcharge de poids enregistrée. La contrainte a été telle que l'élasticité habituelle de ces barres s'est transformée en plasticité. Résultat : les poutres de raidissement se sont totalement déformées, parfois même pliées, sur la moitié « aval » du pont.

Comme en 1980, des mesures immédiates ont été prises : des chicane et gabarits de hauteur vont interdire pour longtemps encore le passage des véhicules supérieurs à une tonne et demie. Dans quelques jours, le laboratoire de l'Équipement s'installera sur place pour sonder chaque élément de la structure et radiographier les câbles pour savoir si des fils n'ont pas rompu dans l'effort qui leur a été demandé.

Le pont, réservé aux véhicules de tourisme

Mais déjà, les responsables de la direction départementale de l'Équipement estiment que les réparations qui devront être décidées par le Conseil général de Maine-et-Loire dépasseront, en coût, celles qui avaient été rendues nécessaires en 1980 et qui s'élevaient alors à plus d'un million de francs. On sait par ailleurs, qu'une seconde plainte contre X a été déposée auprès de la gendarmerie.

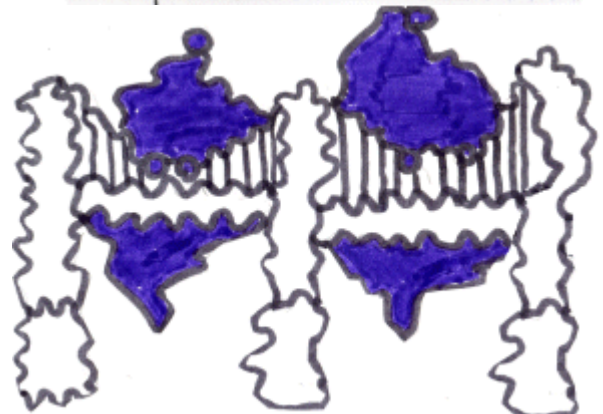
Comme le notent l'Équipement, c'est donc toute une population qui va être gênée pendant plusieurs mois parce qu'un conducteur n'aura pas respecté les limites de poids prescrites par une alarme de tonnage installée en 1980 aux entrées du pont.

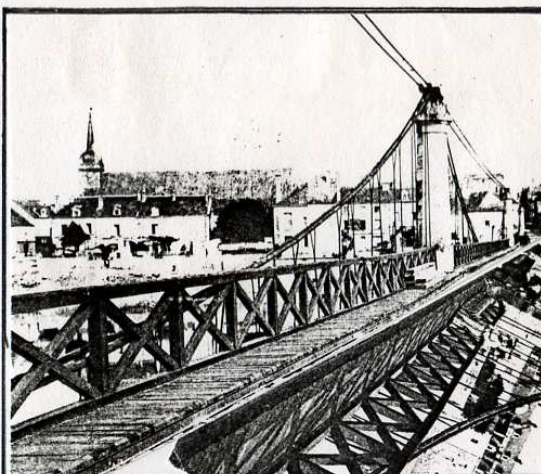
Notre pont d'Ingrandes,
n'est pas en très bonne santé,

Vous savez, qu'il est très vieux
notre pont !

Il est né en 1867,

il a 46 ans...





Sur le pont d'Ingrandes n'y passaient
que les gens savants.

Sur le pont d'Ingrandes n'y roulaient
que les vieux tacots.

Il ne tenait plus guère quand n'y
passaient que les pauvres gens, et les belles
voitures.

Maintenant sur le pont d'Ingrandes
n'y passeront plus les personnes savantes
et les vieux tacots.

Quand il s'est écroulé c'était jour de fête.
Sur le pont d'Ingrandes n'y passeront
plus les gens savants, tous les vieux
tacots, les vieilles personnes et les belles voitures.

Sous le pont d'Ingrandes coule la Loire...

... mais il n'est pas de tout repos d'être un pont de Loire !



CRUES
et
GLACES



Le pont d'Ingrandes a été pris par les glaces en février **1917**, en hiver **1932**, en février **1956**, en **1962** et en **1963**.

Les glaces étaient si solides que les gens pouvaient passer à pied dessus, et même en charrette.

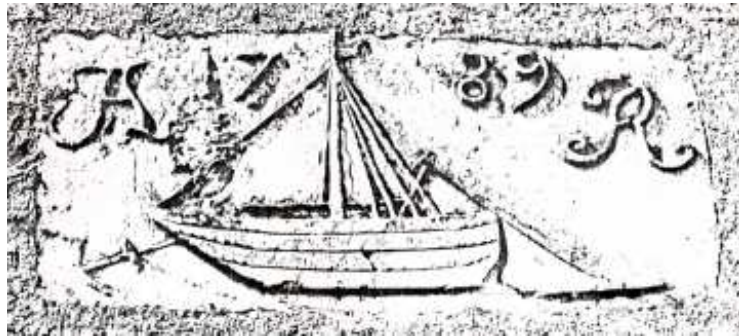


Il y eut de graves inondations en 1906, 1910, 1923, 1936. Cela provoqua beaucoup de dégâts. Des années comme 1936 on a vu la rue du Bac inondée. Il fallait circuler en bateau.

En 1910, la levée du chemin de fer a été inondée. Cela occasionna une mise en marche d'un service spécial d'autobus entre Ingrandes et Ancenis.



La Loire D'antan



Gabare - Marjean Quai M^{rs} Provost.

Aux temps glorieux de la marine de Loire,
Le pont d'Ingrandes en a vu passer, de ces bateaux...

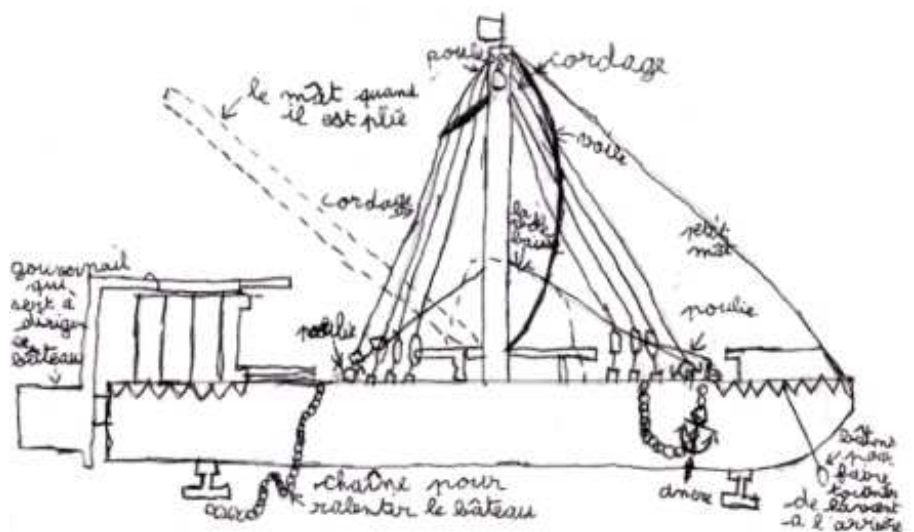
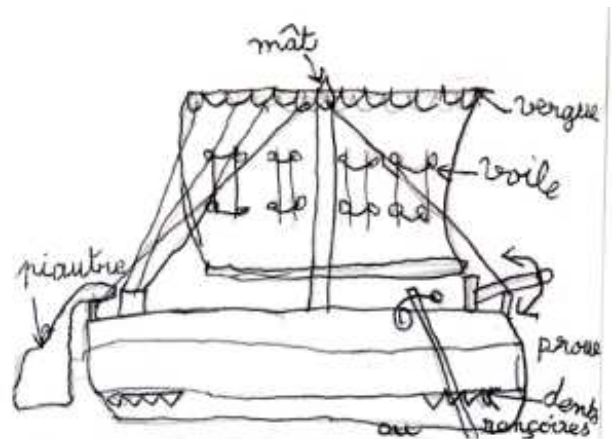
Aux siècles passés, le fleuve changeait souvent son cours et le fond de son lit : il jetait du sable là où les eaux étaient profondes et il creusait où il y avait du sable.

Parfois, lorsque les eaux sont basses, les sables sont à peine recouverts. Alors la force du fleuve est si faible qu'il peut à peine transporter les alluvions. Il arrivait que le filet d'eau soit trop mince et ne pouvait porter le navire. Alors les marins creusaient un chenal artificiel.

Les navires de Loire étaient conçus pour éviter les fréquents échouages :

Le chaland était le bateau de Loire le plus grand et le plus utilisé. Selon les régions, il se nommait **grand bateau** ou **gabare**. Son fond était plat. Un seul mât de 16 à 20 m planté au milieu du chaland portait une vergue qui soutenait l'unique voile rectangulaire pas plus large que le chaland. Des cordages munis de poulies maintenaient l'ensemble. Pour le passage des ponts, le mât était penché, rabattu vers l'avant.

Pour replier la voile, on tirait sur deux ficelles qui passaient dans des anneaux de la toile. A l'arrière du chaland était un gouvernail : c'était la **piautre** ou **piaute**. Son poids aidait à maintenir l'équilibre du bateau qui n'avait pas de quille. Avec un treuil, on relevait ou enfonçait la piautre selon la profondeur de l'eau.



Les gens de rivière

Les navires de Loire formaient des « trains de bateaux ». En tête venait « le chaland », puis « le tirot » et enfin, « le soustiot ».

Sur la Loire et ses affluents, le trafic fluvial était important et cette navigation exigeait beaucoup de main d'œuvre. Tous ces gens de rivière, des mariniers, portaient une blouse bleue qui arrivait à la taille, un pantalon de droguet bleu ou une culotte jaune, des souliers à boucle. Ils étaient coiffés d'un chapeau noir à large bord. Souvent, un mouchoir rouge était noué autour du cou, une ceinture de flanelle rouge enroulée à la taille. A leurs oreilles pendaient deux anneaux d'or.

Sur le bateau ils marchaient pieds nus, à terre ils chaussaient des sabots de bois.

Leur travail était rude et aux étapes, ils se laissaient aller à la boisson et aux querelles. A terre les gens craignaient leur force et leur violence. Courageux, solidaires, ils étaient grossiers, durs et, semble-t-il, assez violents.

En été, quand les eaux étaient trop basses, ou à terre, ils travaillaient le bois, l'osier, la pierre, le fer et devenaient graveurs, peintres, sculpteurs, ébénistes, ferronniers. Ils fabriquaient leurs coffres, des battoirs, des girouettes pour leur chaland ou leur maison, des nasses pour la pêche. A bord, une cabane servait de cuisine et de chambre.

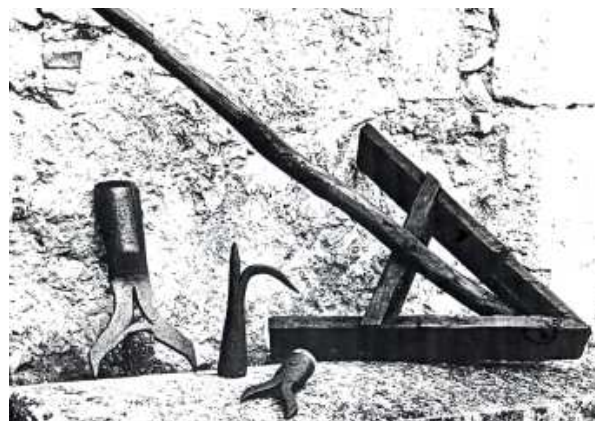
A un cordage, les mariniers faisaient sécher de la viande salée. Leur menu se composait de poisson, de viande hachée servie en boulettes, de légumes, de fromage de chèvre, et l'hiver, de la soupe trempée au vin. Parfois, pour varier, ils préparaient des escargots qu'ils gardaient dans une cage d'osier.

Quand ils ne naviguaient pas, ils pêchaient, ils effectuaient quelques réparations, ils goudronnaient leur bateau pour protéger le bois. Ils jouaient aussi aux cartes et aux casse-tête chinois.

LES DIFFICULTES DE LA NAVIGATION

Pour remonter le courant de l'Océan Atlantique à Orléans, les chalands profitaient du vent. Quand il s'arrêtait de souffler ou quand il était contraire, les bateaux étaient halés par des chevaux, des bœufs, des mulets ou même par des hommes qui avançaient avec peine sur le chemin de halage.

En amont d'Orléans, halage était bien souvent la seule possibilité de faire avancer le chaland. Pour la descente, on profitait alors du courant. On pliait la voile qui ne servait pas et on démontait la piautre. Pour diriger le chaland, il fallait alors effectuer des manœuvres rapides et délicates : un marinier robuste, à l'œil vif, à la décision sûre, enfonçait un gros bâton ferré dans le sable ; il le coinçait entre des dents de bois fixées sur les flancs à l'avant et à l'arrière de la coque. Le bateau,



Comme aujourd'hui, le lit de la Loire était encombré de sable qui se déplaçait sans arrêt. Pour faciliter le passage des bateaux, un chenal était creusé et entretenu. Ce chenal était signalé aux mariniers par des balises : des perches de 6 à 7 m de long plantées dans le sable de chaque côté du chenal ; elles étaient entières à droite en descendant et brisées à gauche en descendant.

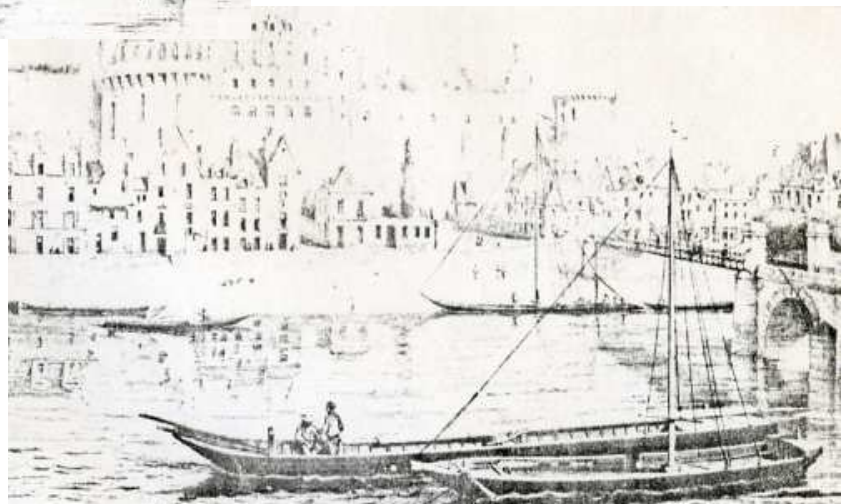
Les bancs de sable ralentissaient la navigation. Quand un bateau s'échouait, les mariniers ouvraient un petit chenal dans le sable avec un outil : le **chevalis**. Par ce canal de 60 cm de large, l'eau s'engouffrait et entraînait le sable, et le chaland continuait sa route.

Parfois, il fallait attendre que le niveau de l'eau monte dans le fleuve et le bateau restait « en fosse ». En été, pendant la période des basses eaux, la navigation était totalement interrompue parfois pendant 3 ou 4 mois. A la nuit, la circulation s'arrêtait : il n'y avait pas de signalisation lumineuse. Les bateaux devaient s'arrêter fréquemment aux péages qui étaient très nombreux jusqu'à la Révolution de 1789 où ils ont été supprimés.

marchandises transportées

ORIGINE	NATURE	DESTINATION
Neuvy-sur-Loire	terre	Gien
Decize	bouteilles	Touraine, Anjou
Paris	barriques	Orléanais
Digoin	bois, sabots	
Bourgogne		
Touraine	vin	Nantes
Orléanais		Pays-Bas
Anjou	fruits	Amérique
Nevers	bestiaux	Paris
Le Creusot	charbon	
St-Etienne	fer	
Bretagne	sel	
Beauce	blé, bestiaux	
Poitou		
Berry	toiles, tissus	Toutes les villes de la Loire
Cholet		
Angers	arêtes	
	savon	
	café	
Nantes	sucres en pains	
	poisson de mer séché et fumé	
	épices et bois	

Il ne faut pas oublier les « esclaves noirs » vendus au XVIII^e siècle comme de la « marchandise ». De Nantes, qui était à l'époque le premier port négrier, des nobles et des bourgeois des villes de la Loire faisaient venir des nègres âgés de 7 à 15 ans ou d'une vingtaine d'années.



Nous l'aimons bien, notre pont.
Nous espérons qu'il vivra encore longtemps, longtemps...
Nous l'aimons tellement notre pont, que nous avons composé
en son honneur une chanson.

As-tu vu le pont ?

Il était tout nouveau
Et bien mieux qu'un radeau
Quand on l'a mis à l'eau
Notre pont pour les autos

-(Refrain)- bis

Il a plu sur le pont
Il neige et c'est tout blanc
C'est froid et c'est glissant
On va danser tous à fond

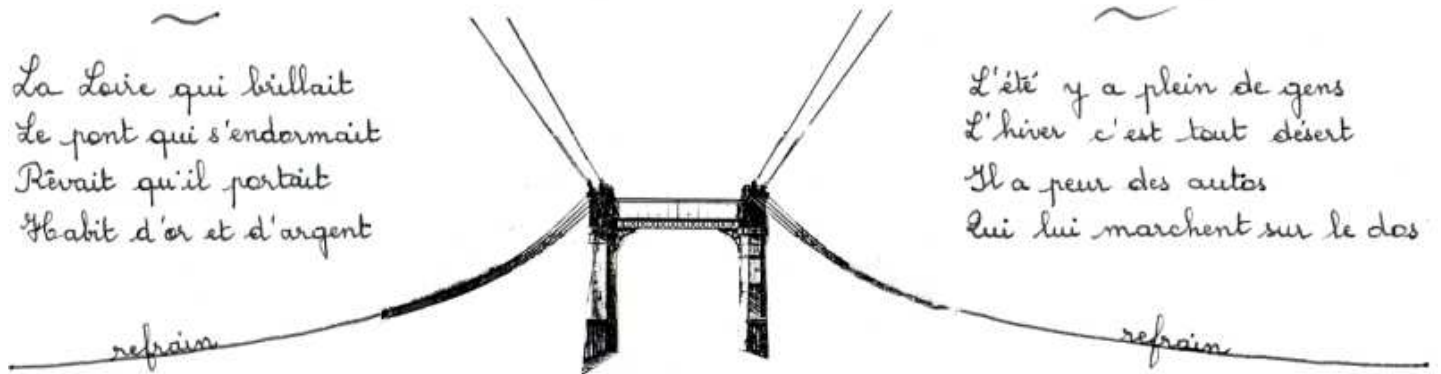
Le pont de cristal
Pleure sur la fontaine
Devant chez Christelle
Avec ses dentelles

Paroles: les enfants de la classe

musique: Yves Barraud

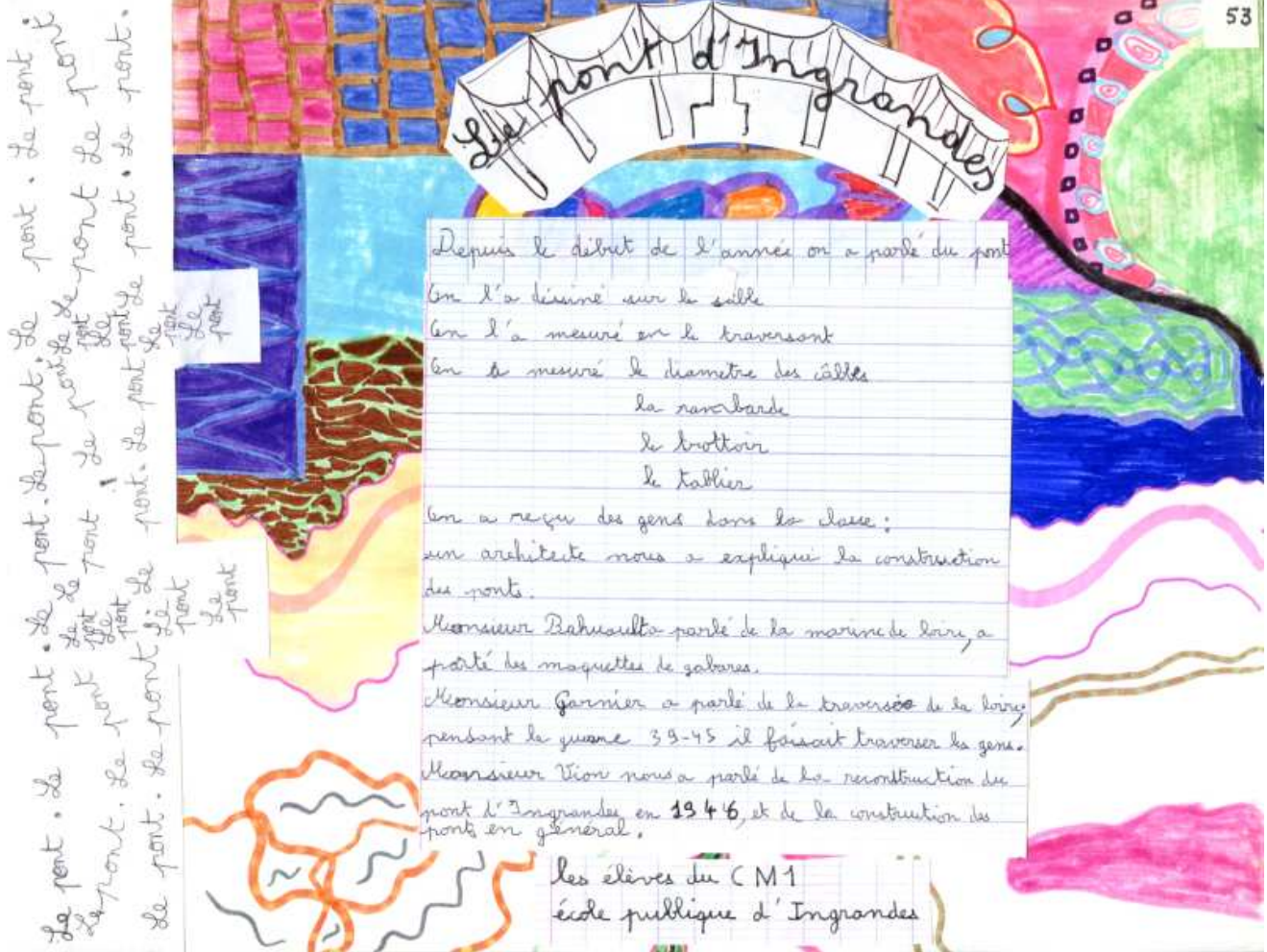
La Loire qui brillait
Le pont qui s'endormait
Rêvait qu'il portait
Habit d'or et d'argent

L'été y a plein de gens
L'hiver c'est tout désert
Il a peur des autos
Qui lui marchent sur le dos



Paroles: les enfants de la classe

musique: Yves Barraud



Cette brochure a
 été réalisée à partir
 de documents utili-
 sés en classe (archives
 de la mairie, archives
 et photos personnelles,
 cartes postales...) et
 à partir de travaux
 des enfants du CM1.
 Nous remercions les personnes qui nous
 ont permis d'accéder à ces documents et qui nous
 autorisent à les reproduire ici :

Monsieur le maire d'Ingrandes
 Monsieur Ménager
 Monsieur Bahucault
 Madame Lechat
 Monsieur Garnier
 Monsieur et Madame Vion

ainsi que les auteurs des ouvrages suivants :

"L'Angou des années 40" de Michel Demusli; éditions du Eholais; 1974
 "La Vie quotidienne en Angou au 18^e siècle" de André Bondjellab; éditions Hachette; 1973
 "La B.T. n° 112: Les marins de la Loire" par Henri Deletang; publiée par I.C.E.M. - Brinot

Mai 1984. Michèle Dutertre - Claude Colas