la mémoire du fleuve

La mémoire du fleuve

Numéro 60
Été-Automne 2016

Bulletin d'étude et de recherche sur l'histoire de Tonneins et du Tonneinquais

Sommaire

Mort anonyme

La navigation sur Garonne au fil des siècles

Deux pointes de lance

Petits affluents de Garonne

Les deux ponts de Clairac

L'Établissement Boué

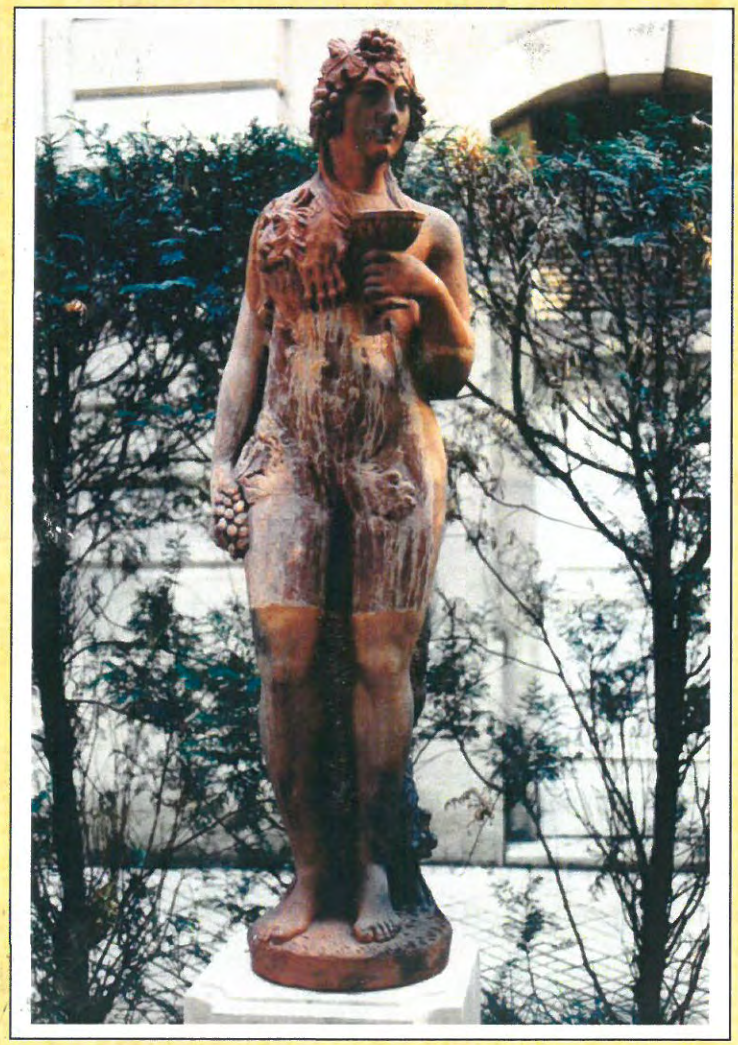
Pétitions des riverains de Garonne

Le pont suspendu et le pont de pierre de Tonneins

A Tonneins rétablissement d'un moulin à nef

Observateur de crue

Garonne



SEMESTRIEL **10€**

La mémoire du fleuve

Bulletin d'étude et de recherche sur l'histoire de Tonneins et du Tonneinquais.

SOMMAIRE

Une aventure qui continue 2
En quelques mots… si nous les trouvons 3
In mémoriam, Annie Timbeau-Rapin 4
Mort Anonyme, Danièle Fournie 5
La navigation sur Garonne au fil des siècles, Patrice Mendouse 9
Deux pointes de lance, Bernard Abaz 13
Petits affluents de Garonne, Annie Timbeau-Rapin 17
Les deux ponts de Clairac, Clair Morizet 21
L'Établissement Boué, Alain Glayroux 33
Pétitions des riverains Tonneinquais de Garonne, Alain Glayroux 36
Le pont suspendu et le pont de pierre, Jean Caubet – Alain Glayroux 40
A Tonneins, rétablissement d'un moulin à nef, Hélène Galabrun 43
Observateur de crue, Alain Glayroux 50
Garonne, Anne Raffaello-Lareynie 51

1ère page de couverture, l'Automne, statue qui ornait le balustre de la Manufacture Royale des tabacs de Tonneins, en bord de Garonne.
4ème page de couverture, vue générale de Clairac, 2ème moitié du XIXème siècle (coll. particulière).

Nos remerciements à Aurélie Glayroux-Seccia, pour la relecture des textes.

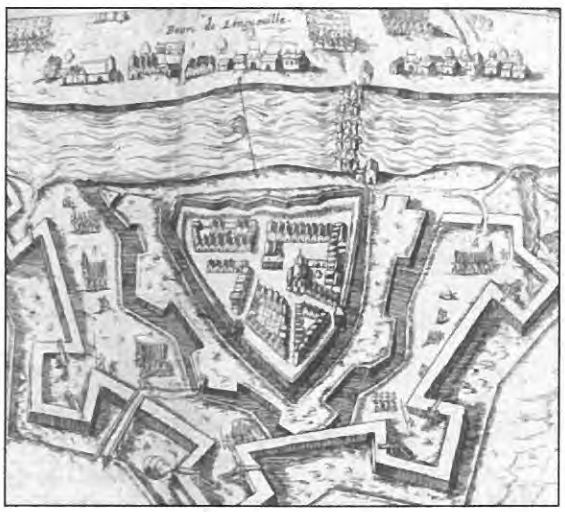
Clairac et ses deux ponts



Les deux ponts, mai 1938. © Fonds Société des Entreprises Boussiron. SIAF/ Cité de l'architecture et du patrimoine /Archives d'architecture du XX^e^ siècle.

Aujourd'hui, la traversée du Lot paraît si simple et si rapide que nul ne s'interroge sur le temps où le pont n'existait pas. Et lorsque, à l'occasion de travaux, l'automobiliste doit aller jusqu'à Roussannes ou Aiguillon pour traverser, tous ses repères sont vite perdus ! Pourtant, cela fait à peine deux siècles que cette facilité est proposée à tous, et un siècle et demi que le passage est gratuit. Alors remontons le temps pour tâcher d'y voir plus clair.

Pendant longtemps, les Clairacais utilisaient un bac à traille pour traverser le Lot. La corde tendue entre la rive de Clairac et celle de Longueville guidait les barques dans leur traversée. On peut la voir, en amont du barrage, sur la gravure éditée par *Le Mercure français* après le siège de 1621.

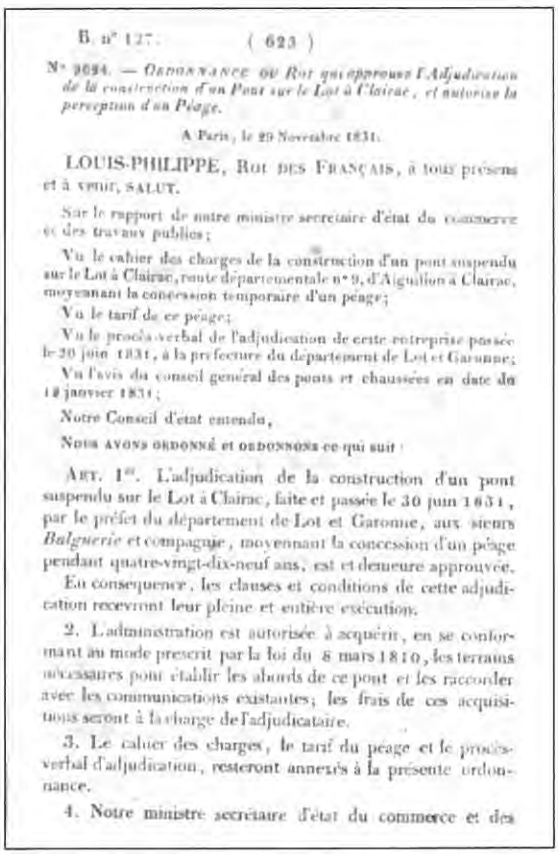


Le siège de Clairac (détail), 1621. *Le Mercure de Français*

Siège au cours duquel la rupture volontaire du filin entraîna la mort de soldats entassés sur des barges surchargées et ne sachant pas nager : « *Or pour les passer on avait mis une corde à laquelle quelque trentaine s'étaient pris en foule, mais étant coupée ils furent tous emportés au courant de ce fleuve rapide. Depuis on en fit pendre trois, accusés d'avoir coupé la corde ; il s'y est en tout noyé de six à sept vingt* [120 à 140] *soldats* » chroniqua *Le Mercure français*. On voit toujours le tracé du bac sur le cadastre napoléonien de 1821, en amont du pont actuel.

Depuis la cale de Clairac, quai Bourbon, les barriques de vin ou les tonneaux de prunes étaient chargés sur les gabarres filant vers Bordeaux, et depuis celle de Longueville, le faubourg des bateliers, le tabac et le vin, mais aussi les mille autres richesses produites par la vallée fertile.

Aussi, quand Louis-Philippe signa le 29 novembre 1831 l'ordonnance 3624 « *qui approuve l'adjudication de la construction d'un pont sur le Lot à Clairac, et autorise la perception d'un péage* », ce fut une petite révolution ! Souvenons-nous que jusque-là pour traverser le Lot, n'existaient que le pont vieux de Villeneuve-sur-Lot, construit à la fin du XIII[e] siècle, et, depuis quelques années le pont Napoléon I[er] d'Aiguillon, décidé par l'Empereur lors de son passage en 1808, et conçu par Jacques Samuel Bourrousse de Laffore entre 1813 et 1827.



B. n° 127. (623)

N° 3624. — ORDONNANCE DU ROI qui approuve l'Adjudication de la construction d'un Pont sur le Lot à Clairac, et autorise la perception d'un Péage.

A Paris, le 29 Novembre 1831.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présens et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics ;

Vu le cahier des charges de la construction d'un pont suspendu sur le Lot à Clairac, route départementale n° 9, d'Aiguillon à Clairac, moyennant la concession temporaire d'un péage ;

Vu le tarif de ce péage ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication de cette entreprise passée le 30 juin 1831, à la préfecture du département de Lot et Garonne ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 18 janvier 1831 ;

Notre Conseil d'état entendu,

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit :

ART. 1[er]. L'adjudication de la construction d'un pont suspendu sur le Lot à Clairac, faite et passée le 30 juin 1831, par le préfet du département de Lot et Garonne, aux sieurs *Balguerie* et compagnie, moyennant la concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, est et demeure approuvée.

En conséquence, les clauses et conditions de cette adjudication recevront leur pleine et entière exécution.

2. L'administration est autorisée à acquérir, en se conformant au mode prescrit par la loi du 8 mars 1810, les terrains nécessaires pour établir les abords de ce pont et les raccorder avec les communications existantes ; les frais de ces acquisitions seront à la charge de l'adjudicataire.

3. Le cahier des charges, le tarif du péage et le procès-verbal d'adjudication, resteront annexés à la présente ordonnance.

4. Notre ministre secrétaire d'état du commerce et des

Ordonnance du 29 novembre 1831.

L'adjudication se fait au profit des « Sieurs Balguerie et compagnie ». Quiconque a lu sur Clairac sait que les Balguerie en sont l'une des plus anciennes familles, médecins, marchands, puis négociants et armateurs à Bordeaux où ils sont nombreux, notamment aux Chartrons. Pierre Balguerie (il n'a pas encore adjoint à son patronyme celui de son épouse, Sophie Stuttenberg) est né en 1778 dans la propriété familiale de Paillères, à Galapian. Grâce à sa fortune, il rachète en 1816 à l'État, contre une concession de 99 ans, le droit de construire

à Bordeaux le pont sur la Garonne voulu par Napoléon, mais qui n'avait pu être édifié tant en raison des crues que de la chute de l'Empire, le fameux pont de pierre. Ce sont deux millions de francs qu'il avance alors selon Pierre de Joinville dans son livre *L'Armateur Balguerie-Stuttenberg* (1914) ; outre les Balguerie, les principaux souscripteurs en furent les Bosc, Otard, Barton & Guestier, Johnston, Exshaw.... C'est l'ingénieur Claude Deschamps qui le construit ; le pont ouvre à la circulation en mai 1822. Trois ans plus tard, Pierre Balguerie-Stuttenberg décède à Bordeaux, âgé de 47 ans.

L'attachement des Balguerie à Clairac est tel qu'un peu plus tard Pierre Adolphe Balguerie, le fils de son frère aîné Jean-Isaac, décide d'y construire un pont qui franchira le Lot, afin d'aider au développement de cette petite métropole commerciale. Le 15 octobre 1831, c'est chez M^e^ Blaquière, notaire à Clairac, qu'il dépose les statuts de la société qui va construire le pont :

« Présents M. Jean Pierre Adolphe Balguerie négociant habitant Bordeaux, fossés du Chapeau Rouge n°13, patente à la mairie de Bordeaux suivant la patente délivrée le 31 mars 1830 première classe n°233 et 234 agissant 1° pour sa maison de commerce établie à Bordeaux sous la raison de Balguerie et Cie, 2° pour M. Jean Isaac Balguerie, son père, chevalier de la Légion d'honneur, ancien député habitant Bordeaux même maison n°13 fossés du Chapeau Rouge, 3° pour M. Pierre Bosc fils aîné son beau-frère, négociant à Bordeaux rue du Chay des Farines, 4° pour M. Jules Pommez négociant à Bordeaux fossés de Bourgogne, pour tous lesquels M. Jean Pierre Adolphe Balguerie se porte fort.
M. Henry Boué, propriétaire, habitant aux Auzides, commune de St-Brice,
M. François Jonathan Victor de Maleprade, propriétaire, habitant Poudepé,
M. Jean Salomon Félix de Maleprade, habitant Poudepé,
M. Barthélemy Martineau, avocat, habitant Clairac,
M. Jean Buglose de Salomon, habitant Clairac,
M. Pierre de Laguehay aîné, habitant Clairac,
M. Jacques Sauzet, habitant Lafitte,
M. Jacques Delpech, maire de la commune de Lafitte, habitant Laluque,
M. Jean Chaumel aîné, propriétaire, habitant Clairac,
M. Guillaume Ambroise Gripière de Moncroc, habitant La-Tour-de-Rance,
Et Mme Marie Larrat, veuve de M. Jean Antoine Crébessac, habitant Longueville (...)
M. Balguerie ayant reconnu combien l'établissement d'un pont sur le Lot serait avantageux à la ville et à ses environs ont poursuivi auprès du Gouvernement la mise en syndication de cette construction pour laquelle on a adopté le genre des ponts suspendus.
Le 30 juin 1831, ils ont été déclarés adjudicateurs de cette entreprise moyennant la concession pendant 99 ans d'un droit de passage. Ils ont fourni le cautionnement exigé. Et ayant résolu de faire de cette opération l'objet d'une société anonyme ils s'en sont entendus avec les comparants et ils ont arrêté comme suit les statuts de cette société.
Nom de la société Compagnie du Pont de Clairac
Elle aura son siège à Bordeaux.
275 actions de 1 000 frs ».

275 000 francs ont donc été investis par les « bonnes familles » de Clairac, avec un taux d'intérêt de 4%. Mais à eux seuls, Adolphe et son père possèdent 197 actions... 72% de l'investissement ! Dès lors, peuvent être imprimées à Bordeaux les 275 actions, qui portent sur leur en-tête : « Compagnie du pont de Clairac, société anonyme pour la construction d'un pont sur le Lot à Clairac, par bail emphytéotique de 99 ans, en vertu d'une ordonnance du roi du 11 juin 1832 ».



Action de la Société du pont de Clairac.

« *L'administration est autorisée à acquérir, en se conformant au mode prescrit par la loi du 8 mars 1810, les terrains nécessaires pour établir les abords de ce pont et les raccorder avec les communications existantes* ». Le pont fut construit légèrement en aval du pont actuel, et la topographie clairacaise changea peu : la grande rue qui autrefois descendait vers le quai Bourbon (aujourd'hui quai de la République) donne désormais accès au pont. Et du côté de Longueville, c'est la route de Saint-Brice qui en est l'accès.

Tarif du Péage à percevoir sur le Pont de Clairac-sur-le-Lot.

1. *Personnes.*

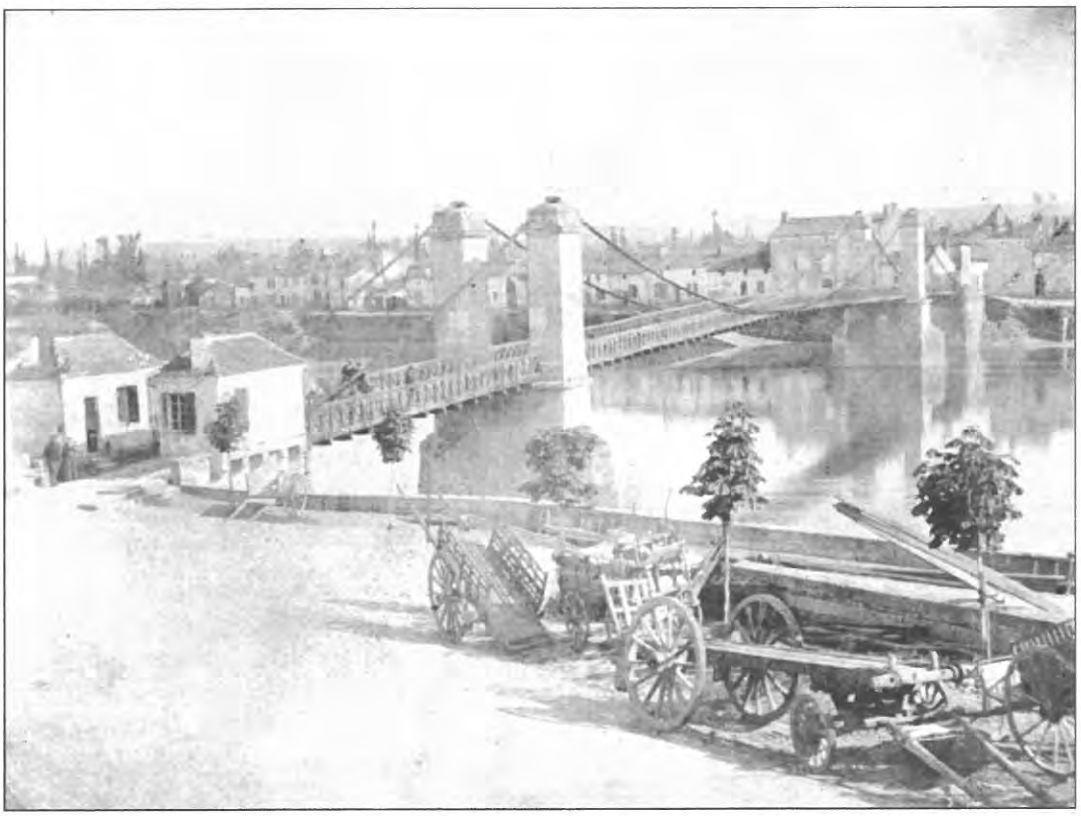
1°	Pour une personne à pied, chargée ou non	0f 25c
2°	*Idem* traînant une brouette ou charrette à bras	0. 075.

2. *Chevaux, Bestiaux, &c.*

3°	Cheval ou mulet monté, avec le cavalier	0. 125.
4°	*Idem* de meunier, chargé ou non	0. 10.
5°	*Idem* mené en lesse, chargé ou non	0. 10.
6°	Ane ou ânesse, chargé ou non	0. 05.
7°	Bœuf ou vache non attelé	0. 10.
8°	Veau ou porc	0 05.
9°	Mouton, brebis, chèvre ou chevreau, cochon de lait	0. 025.
10°	Paire d'oies ou de dindons	0. 025.

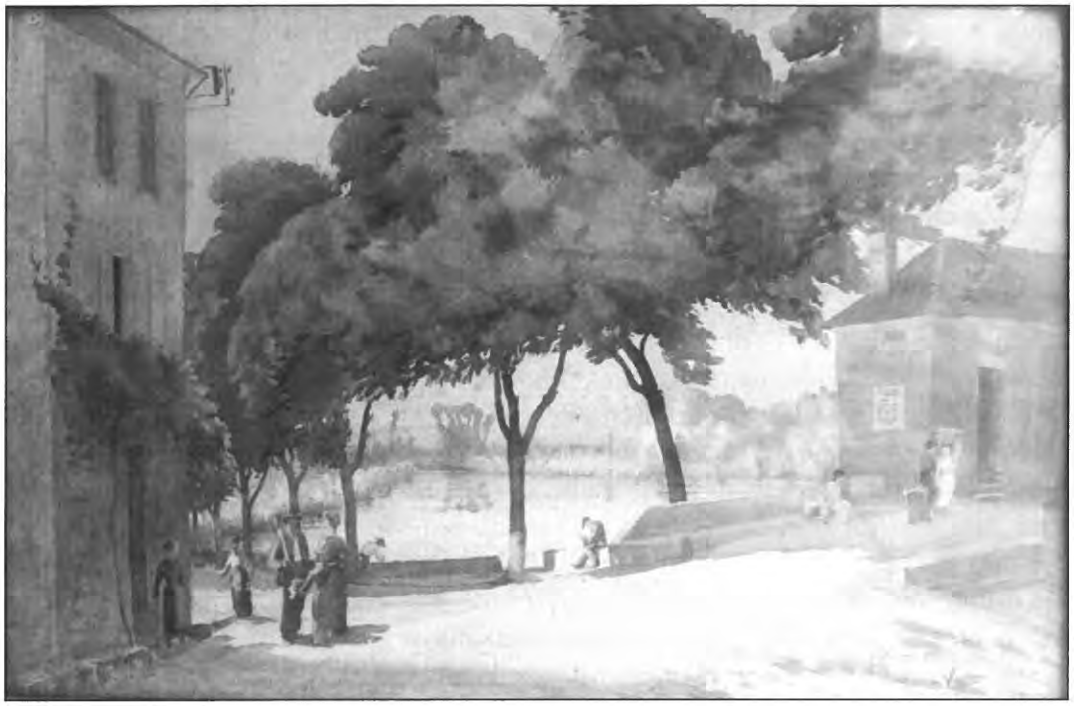
Tarif de l'octroi, détail de l'ordonnance de 1831.

L'ordonnance n°3624 détaille longuement le coût de l'octroi qui sera perçu par les adjudicataires : le piéton paiera un écot de 0,25 francs, la paire d'oies 0,025, le bœuf 0,10 ; quant aux voitures 0,60 francs pour le cabriolet à un cheval, mais 3,30 francs pour la voiture de poste à quatre chevaux ! À l'entrée du pont, dans la maison de l'octroi, un agent est chargé d'encaisser les sommes dues.



L'entrée du pont à la fin du XIX° siècle (coll. particulière).

Si l'on veut aujourd'hui avoir une idée plus précise de ce premier pont, il faut se rendre à Roussannes, à 4 km en amont de Clairac, dont le pont suspendu (qui date de 1838) a été récemment restauré, où à Vianne dont le pont sur la Baïse comporte encore ses pavillons d'octroi.



L'octroi de la rive droite. Charles Laffitte, 1918 (coll. particulière).

Mais ce que n'avaient pas prévu les Balguerie, c'est qu'une loi allait être votée le 30 juillet 1880, prescrivant la suppression des péages dans un délai de 8 ans. Aussi, le 31 décembre 1885, une convention de rachat était passée entre le département de Lot-&-Garonne et les concessionnaires, ratifiant le transfert de propriété au 1er janvier 1889. Le dépit des Balguerie fut tel qu'ils se promirent de ne plus investir un seul franc dans la patrie de leurs ancêtres ; ils respectèrent cette promesse…



Clairac et le pont, vus de Longueville vers 1900. Carte postale Bonhotal.

Puis vint le XXe siècle, avec l'invention de la voiture, le développement du trafic routier, la généralisation des camions indispensables pour le commerce lié à l'exploitation agricole. Le pont suspendu ne correspondait plus à ce qu'était devenue la vie commerciale et industrielle d'une petite ville comme Clairac. Comme à Roussannes aujourd'hui, une voiture

ne pouvait s'avancer que si la circulation était bloquée dans l'autre sens. Quant au piéton, il devait être prudent en permanence afin de ne pas être accroché par un véhicule. Aussi, le département lança en 1935 un concours pour la construction d'un nouveau pont. Parmi les impératifs, le nouvel ouvrage d'art devait permettre de raccorder le pont à la route de Villeneuve-sur-Lot, grâce à une nouvelle voie tracée sur des terrains préemptés ; avec pour conséquence un dénivelé de près de 2%, de la rive droite vers la rive gauche. La société Boussiron remporta le concours.

C'est en 1899, à 26 ans, que Simon Boussiron, qui travaillait jusque-là pour les établissements Eiffel, avait fondé son entreprise dédiée au béton armé dont il avait saisi le potentiel constructif. Pionnier dans son domaine, il fut l'un des fondateurs en 1903 de la chambre syndicale des Constructeurs en ciment armé. Il est à l'origine de nombreux grands projets en France comme à l'étranger, battant souvent des records du monde, comme le pont de La Roche-Guyon détruit en 1940, d'une portée de 161 mètres ; le pont de Tancarville, inauguré en 1959, fut l'un de ses derniers grands projets. Pour Clairac, Boussiron confia le projet à son plus brillant ingénieur, chef d'études des ouvrages d'art, Nicolas Esquillan. À l'image d'un Freyssinet dont le nom est aujourd'hui plus connu que le sien, Esquillan fut l'un des grands professionnels du béton armé. Il y a 60 ans, le CNIT de La Défense fut l'une de ses plus spectaculaires réalisations. C'est lui qui apporta la solution technique au projet proposé par Pier Luigi Nervi aux trois architectes qui avaient dessiné le palais des expositions en 1956 : Bernard Camelot, Jean de Mailly et Bernard Zehrfuss. La couverture en béton à double coque sur trois points d'appui du CNIT pourrait, par ses dimensions, recouvrir la place de la Concorde.



SCIENCE ET INDUSTRIE

TRAVAUX

ORGANE OFFICIEL DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS EN CIMENT ARMÉ DE FRANCE

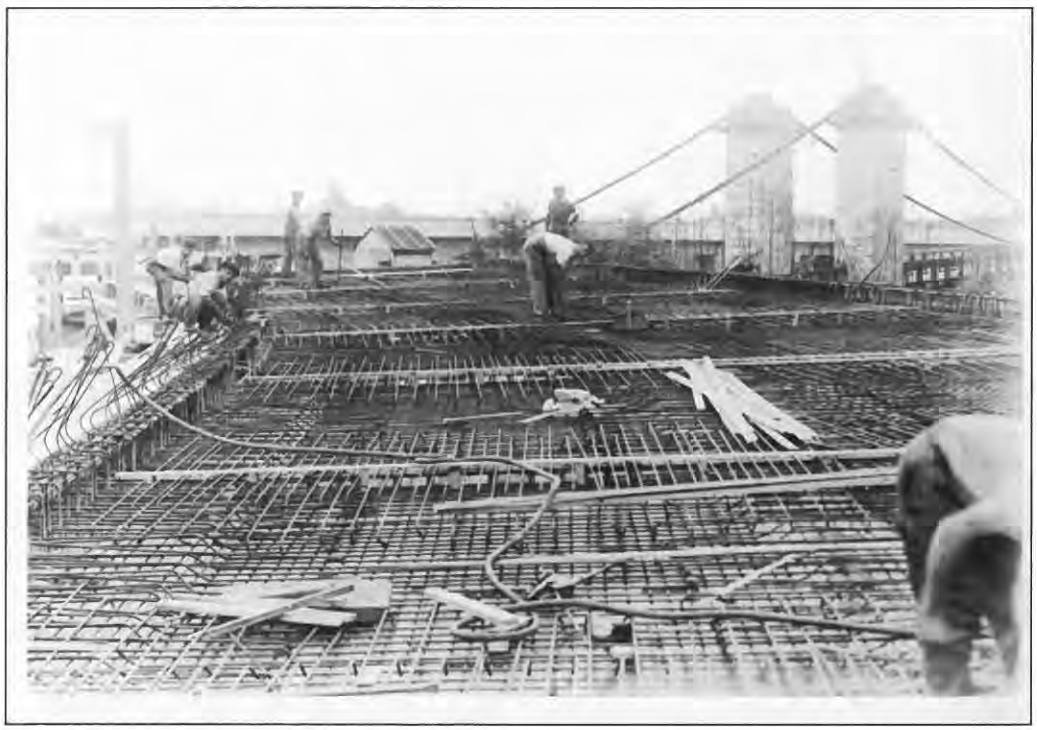
LE PONT DE CLAIRAC
SUR LE LOT

Travaux janvier 1941.

Et c'est Nicolas Esquillan que nous allons suivre, à travers un copieux article de 14 pages qu'il publia en janvier 1941 dans la revue *Travaux*, l'organe officiel de la chambre syndicale des constructeurs en ciment armé de France. Tous les concurrents présentèrent des ouvrages à tablier inférieur, en béton armé ou en métal. Boussiron remit un projet où le Lot était franchi par trois bow-string (comme celui de Castelmoron-sur-Lot) dont le principe renvoie les efforts verticaux sur la culée, le tablier travaillant en traction. Mais la beauté du site devant être respectée, Boussiron modifia son projet avec des arcs en-dessous. Trois arcs en béton armé, sans tirants, qui offraient un caractère de stabilité favorable à la durabilité du pont. C'est cette option qui fut retenue par le jury. Connaissant la violence des crues du Lot, les ingénieurs choisirent des structures les plus ajourées possibles, dessinant ainsi un pont d'une grande légèreté : arcs encastrés amincis du type dit « à égalisation de moments », montants espacés, arrêt des piles au niveau de la naissance des arcs, tout concourrait à ce résultat. Esquillan souligne également la collaboration permanente entre la société Boussiron et l'administration afin de résoudre les difficultés au fur et à mesure de leur apparition. Le pont fut placé légèrement en amont du pont suspendu qui continua à fonctionner pendant plus de deux ans que dura le chantier.

Comme le commandait le concours, trois parties composent l'ensemble : le pont à trois arches sur le Lot, avec une chaussée large de 6 mètres, le viaduc principal de près de 50 mètres du côté de Clairac, destiné à rejoindre la route de Villeneuve grâce notamment à un talus de remblai, et le viaduc latéral de 55 mètres qui rejoignait le quai.

Donnons la parole à Nicolas Esquillan : « *Pour conférer une certaine unité, nous avons adopté systématiquement un thème principal : le portique, dont la forme se répète jusque dans les subdivisions de l'ouvrage. Portique : les pièces de pont reposant sur deux montants minces et profonds. Portique : les ajourements des panneaux du garde-corps, dont les décrochements s'apparentent en outre à ceux des consoles prolongeant les pièces de pont, enfin, décoration en portique des murs de soutènement des rives pour les rendre moins lourds d'aspect.* »



L'exécution du viaduc latéral, octobre 1938. © Girou © Fonds Société des Entreprises Boussiron. SIAF/ Cité de l'architecture et du patrimoine /Archives d'architecture du XX^e^ siècle

Pour permettre à ce chantier de grande ampleur de se réaliser dans les meilleures conditions, un échafaudage a été construit sur des palées de pieux en bois réservant des passes libres de 12 mètres afin de laisser filer les corps flottants, notamment en période de crues. À l'emplacement de chaque pile, des plateformes sur pilotis ont été construites pour l'exécution des caissons en béton armé à l'aplomb de leur emplacement définitif. En juillet 1937, la construction in situ et la mise en place des caissons pouvaient se faire à moindre risque : chaque caisson était ensuite progressivement immergé grâce à un jeu de cales en bois et de vérins hydrauliques, pour atteindre en une journée une profondeur de 5,50 mètres avant d'être échoué. Ensuite, le travail à l'air comprimé assurait le réglage des caissons sur le fond du fleuve.



La descente des caissons. © Girou © Fonds Société des Entreprises Boussiron. SIAF/ Cité de l'architecture et du patrimoine /Archives d'architecture du XX^e^ siècle.

Grâce au dépôt des archives de la société Boussiron au centre d'archives de l'Institut français d'architecture, nous avons la chance de disposer de documents de première main sur cette aventure ; dont de nombreuses photographies prises tout au long du chantier par les photographes locaux, Girou ou Delvert, mais également un film de 11 minutes réalisé par l'entreprise, qui donne à voir le travail des ingénieurs et des ouvriers. Aujourd'hui, nous sommes frappés par les échafaudages en bois, par les ouvriers en blouse, coiffés de leur béret et « le clope au bec », les Clairacais qui depuis le pont suspendu viennent observer le travail des maîtres du béton… Ce film passionnant à plus d'un titre comporte même quelques plans en couleurs. Et comme dans tout film qui se respecte une séquence tient le spectateur en haleine : une crue du Lot hors du commun.

Cet hiver-là, le travail exceptionnel d'Esquillan fit ses preuves ; donnons-lui à nouveau la parole : « *le 7 décembre 1937, une crue soudaine et très forte comme on n'en avait pas enregistré depuis de nombreuses années, eut lieu. Une quantité considérable de troncs*

d'arbres, ramassés sur les berges et charriés par les flots, venaient droit sur l'échafaudage. Toute la journée les ouvriers luttèrent et purent réussir jusqu'à la tombée de la nuit à faire passer au moyen de gaffes ces troncs entre les palées ou par-dessus les échafaudages, soit pour charger ceux-ci, soit pour y être débités et évacués en aval. Mais l'obscurité survint. La fatigue se fit sentir. Deux gros arbres entiers se butèrent l'un contre l'autre (...). Il devint presque impossible de lutter. Cependant un éclairage put être établi et quelques efforts tentés à nouveau. Au cours de la nuit la crue atteignit la cote 33,860 et la dénivellation des eaux entre l'amont et l'aval 0,60. À ce moment le pire put être craint car de nombreux craquements se firent entendre, menaçant le personnel de l'entreprise comme celui de l'administration. (...) Grâce aux précautions prises, tirants immergés, passerelle de service fortement contreventée, liaisons multiples, l'échafaudage avait résisté à l'effet d'une crue supérieure de 0,57 m à celle pour laquelle il avait été prévu. (...) Aucun mouvement ne fut enregistré jusqu'à la fin des travaux et le pont se termina sans autre accident ».



La crue du Lot, 8 décembre 1937. © Girou © Fonds Société des Entreprises Boussiron. SIAF/ Cité de l'architecture et du patrimoine /Archives d'architecture du XX^{e} siècle.

En février 1938, les 3 arcs continus furent décintrés simultanément à l'aide de 3 vérins de 100 tonnes placés à la clef de chaque arc. À la fin de l'année, le 4 novembre 1938, se déroulèrent avec succès les épreuves de résistance qui virent passer un convoi de camions de 16 tonnes, pour une charge totale de 170 tonnes ; les finitions allaient pouvoir s'achever et le pont s'ouvrir au trafic.

Une nouvelle page s'ouvrait pour Clairac et sa vie agricole, commerciale et touristique. 78 ans plus tard, le pont de Nicolas Esquillan fait définitivement partie du paysage de Clairac. Et il a toujours un bel avenir devant lui.

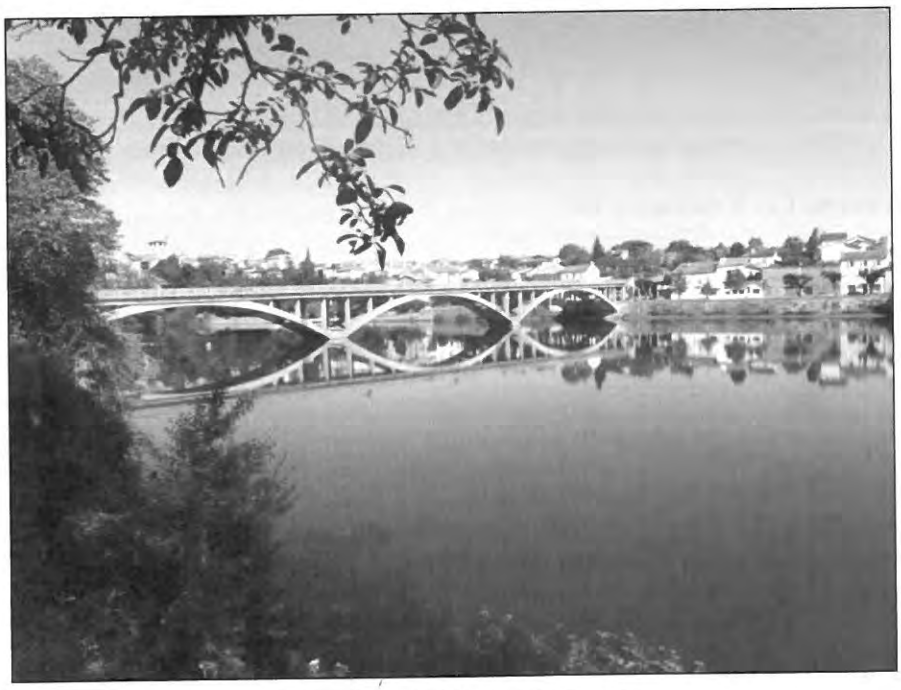
Clair MORIZET

Pour en savoir plus, on peut se référer au site **Structurae** http://structurae.info/ouvrages/pont-de-clairac, mais surtout au site de la **Cité de l'architecture et du patrimoine** : http://archiwebture.citechaillot.fr/fonds/FRAPN02_BOUSI et plus particulièrement à la chronique du chantier, filmée par la société Boussiron : http://www.citechaillot.fr/ressources/expositions_virtuelles/EXPOSITION-VIRTUELLE-BOUSSIRON/01-PARTIE-01.html

Je tiens à remercier les Archives départementales de Lot-et-Garonne, ainsi que Les Archives d'Architecture du XX^{e} siècle/Cité de l'architecture et du patrimoine.



Le nouveau pont pris en amont. Carte postale Cim



Le pont de Clairac, août 2015

