

LE PONT d'INGRANDE :



DESCRIPTION SOMMAIRE :

Ce devait être l'un des deux premiers ponts suspendus à armature métallique, sur la Loire, avec celui de Chalonnes. Ce fut en fait l'un des derniers construits entre Ancenis et Angers puisqu'il fallut attendre 1868 pour voir sa construction.

On parle de construire ce pont dès 1835.

Mais ce n'est qu'en 1868 qu'il sera inauguré, construit par la Société des frères ESCARRAGUEL désignés comme adjudicataires

Il aura le mérite de redonner une certaine attractivité à la cité d'Ingrandes affectée par le déclin de la voie fluviale au profit du transport par voie ferrée, et d'éviter désormais d'avoir recours au bac pour traverser le fleuve à cet endroit.

Il sera financé à hauteur de 40 000 par une subvention du département du Maine et Loire, 15 000 par le département de Loire Inférieure, 30 000 par le Ministère de l'Intérieur, 155 000 par l'Etat. 40 000 seront versés par des particuliers d'Ingrandes et de Montrelais sous forme de souscription, et 300 000 seront récupérés sous la forme de péages.

Il sera soumis à péage jusqu'en 1903.

Avec ses 545 mètres, il est l'un des plus longs ponts suspendus sur la Loire.

Il sera détruit par les troupes françaises en Juin 1940 dans l'espoir de ralentir l'invasion allemande, puis sera à nouveau détruit par les bombardements alliés d'Août 1944, avec malheureusement une partie du village et de l'église d'Ingrandes.

POUR EN SAVOIR PLUS :

Le PONT SUSPENDU d'INGRANDES :

Ce devait être l'un des deux premiers ponts suspendus à armature métallique, sur la Loire, avec celui de Chalonnes. Ce fut en fait l'un des derniers construits entre Ancenis et Angers puisqu'il fallut attendre 1868 pour voir sa construction.

On parle de construire ce pont dès 1835. Des délibérations de 1835 et 1836 émettent *« le vœu qu'il soit établi deux ponts suspendus sur la Loire, l'un devant Chalonnes, l'autre à Ingrandes »*

Et une Ordonnance Royale du 24 Août 1838 ordonne même de procéder aux adjudications correspondantes :

« Il sera procédé par voie de publicité et de concours séparé, aux adjudications des travaux de constructions de deux ponts suspendus sur la Loire, l'un devant la ville de Chalonnes, l'autre devant Ingrandes. Les adjudications seront passées au rabais de la durée d'un péage, dont la perception aura lieu au profit de l'adjudicataire, la durée maximum de ce péage étant fixée par l'Administration ».

« Indépendamment de la perception de ce péage, l'adjudicataire recevra les subventions ci-après :

Pour le Pont d'Ingrandes : 75 000 Francs sur les fonds du Trésor Public, 20 000 Francs sur les fonds de la Commune d'Ingrandes, et 20 000 Francs sur celle du Mesnil»

Mais, tandis que le pont de Chalonnes est construit en 1840 et inauguré dès le 12 Août 1841, celui d'Ingrandes devra attendre encore 27 ans pour l'être seulement en 1868, en raison d'un projet concurrent de Montrelais qui proposait d'établir un tel pont dans le prolongement de la rue de la Pierre de Bretagne, mais qui finit par être abandonné au bout de plusieurs années car coûtant 100 000 Francs de plus que le projet débouchant sur Ingrandes.

Ceci explique que le contenu définitif du projet ne sera finalisé qu'au début de 1867, date à laquelle est lancée la procédure officielle d'adjudication.

L'adjudicataire sera la Compagnie ESCARRAGUEL Frères, devenue par la suite « Société des Quatre Ponts Réunis ». Les frères Escarraguel étaient déjà bien connus pour avoir construit le phare du Cap Ferret, et divers autres ponts dans le sud de la France,

En 1845, ils fondent à Bordeaux leur nouvelle société qu'ils appelleront « Société des Quatre Ponts Réunis », avec l'appui d'importants financiers bordelais. C'est cette société qui construira notamment le pont de Montjean achevé en 1850 et celui reliant Varades à Saint Florent le Vieil en 1852.

Une fois sa société désignée adjudicataire et sa candidature officialisée pour la construction du pont d'Ingrande, on voit Louis-Isnel Escarraguel acheter en 1867 les terrains nécessaires à la construction de la tête de pont côté Ingrandes pour la construction duquel il a été déclaré adjudicataire, notamment cette parcelle du quai de La Perrée qu'il acquiert de Julien Neveu le 30 Juin 1867 avec la maison qui lui appartient.

En 1865 le projet est enfin bouclé sur la base **d'un devis de la société ESCARRAGUEL s'établissant à 580 000 francs**. Il est prévu que la somme soit financée à hauteur de 40 000 par une subvention du département du Maine et Loire, 15 000 par le département de Loire Inférieure, 30 000 par le Ministère de l'Intérieur, 155 000 par l'Etat. 40 000 seront versés par des particuliers d'Ingrandes et de Montrelais sous forme de souscription, et 300 000 seront récupérés sous la forme de péages.

Un péage est alors établi pour 25 Ans selon un décret du 19 Janvier 1867. Une personne logée à la place de l'actuel square du Halgouet sera chargée de la surveillance du pont et de la perception des péages au profit de la société adjudicataire.

1867 Le 9 Juin : est posée la première pierre du pont.

1868 Le 16 Novembre : Le pont est inauguré et béni par Mgr ANGEBAULT, Evêque d'ANGERS,

Le pont d'Ingrandes sur Loire date de Napoléon III (1868). C'est l'un des derniers et des plus longs de la première génération des ponts suspendus sur la Loire : 545m selon certaines sources.

VUE du PONT d'Ingrande Vers 1875 / 1880 :



VUE du PONT ACTUEL En 2020 :



SITUATION ACTUELLE :

Aujourd'hui, il mesure entre 515 et 545 mètres selon les sources ou modes de calcul, pour 8 travées, et peut supporter des véhicules de 12 tonnes.

Il s'agit d'un pont suspendu à travées multiples avec des piles réalisées en maçonnerie. Réalisé au départ par la Société des frères ESCARRAGUEL, il sera reconstruit quelques années plus tard par l'entreprise ARNODIN créée en 1872, qui invente le câble à torsion alternative ainsi que la poutre "Arnodin" permettant de rigidifier la structure des ponts métalliques, il est achevé en 1922, puis reconstruit à nouveau par l'entreprise BAUDIN - Châteauneuf en 1941, puis en 1948.

Les travées sont au nombre de 8 et la pile centrale est plus importante que les autres.

La hauteur maximale tolérée pour un véhicule est de 3 m, le PTAC maximal est de 12 t et la limite de vitesse est de 30 km/h. Les convois importants empruntent le pont de Montjean-sur-Loire qui possède des capacités bien supérieures.

Jean-Louis BEAU

Vie et Oeuvre de Escarraguel freres

L'immense notoriété de Gustave Eiffel (1832–1923) eut pour effet d'éclipser quelques-uns de ceux qui, avant lui, ont inventé des techniques permettant la réalisation d'ouvrages remarquables. Les renommées ont parfois l'inconvénient de laisser dans l'ombre d'autres grands génies.

Symboles maçonniques

Les frères Escarraguel font partie de ces oubliés, dont parlent rarement les livres d'histoire ; c'est fort dommage, car cette fratrie d'ingénieurs civils bordelais possède à son actif une œuvre considérable. **Dominique (1810–1882), Louis-Isnel (1808–1873), Grégoire (1815–1863) et Jacques (1) (1810–1871) Escarraguel sont frères, architectes et entrepreneurs à Bordeaux au XIXe siècle.** Ils sont issus d'une famille originaire de l'Aude mais tous les trois sont nés à Pauillac en Médoc. Parmi leurs premiers chantiers figurent le phare du Cap-Ferret et le Bazar bordelais rue Sainte-Catherine, mais leurs activités dépassèrent largement le cadre aquitain, puisque nous les retrouvons auteurs de plusieurs ponts, viaducs et ouvrages portuaires dans 26 départements français. Un empire comparable, aujourd'hui, aux groupes de travaux publics Bouygues ou Eiffage. Les frères Escarraguel furent les acteurs majeurs de la révolution technique du Second empire qui encouragea les grands équipements. La liaison entre les rives se faisait encore au moyen de bacs ; les ponts, parfois antérieurs au XVIIIe siècle, étaient devenus vétustes. Les crues successives les avaient malmenés, il fallait donc les reconstruire. Fleuves et rivières ont besoin de nombreux franchissements. **Ainsi la société Escarraguel frères fut l'une des plus actives sur le territoire avec plus d'une cinquantaine de ponts réalisés sur les principales rivières françaises ; l'Allier, la Garonne, l'Ain, la Dordogne, la Charente, la Loire, etc.** La naissance du chemin de fer ouvrant d'immenses chantiers, ils construisirent aussi le chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Société Escarraguel frères

Fondateurs : **Escarraguel freres** -

Fondée en 1845

Réalisations : 24 ouvrages.

Ouvrages réalisés

Premier pont suspendu d'Auzon - 1845 - 1846
Deuxième pont suspendu d'Auzon - 1847 - 1854
Troisième pont suspendu d'Auzon - 1855 - 1866
Pont de Beauvoir-en-Royans sur l'Isère - 1847
Pont suspendu de Cadillac à Cérons - 1846
Pont de Castelmoron-sur-Lot - 1845 - 1934
Pont de Chatillon (Jura) - 1848
Pont de Courcelles - 1845 - 1870
Pont de La Magistère - 1850 - 1875
Pont de Crevant à Maringues - 1844 - 1950
Pont de Planeze à Neuvic - 1844
Pont de Cournon à Pérignat-sur-Allier - 1839 - 1959

Pont suspendu de Sauveterre-St-Denis - 1849 - Tjrs en place
Pont de la Trache à Saint-Brice - 1843
Pont suspendu de Saint Claude - 1845 - 1939
Ponts de St-Florent-Le-Vieil à Varades - 1852 - 1935
Pont suspendu entre St-Gilles et Croix-de-vie, au Pas d'Opton - 1838 -
Pont de St-Médard-de-Guizières - < 1851
Pont suspendu de St-Victorien - 1851 - 1874
Passerelle St Jacques à Thouars - 1848 - 1890
Pont de Tonnay-Charente - 1842 - Tjrs en place
Pont Saint-Michel à Toulouse - 1844 - 1875
Pont Napoleon de Tours - 1855 - 1943
Pont de Volonne - 1846

Sté anonyme des 4 ponts réunis - fondée en 1845

Sté anonyme des 4 ponts réunis - fondée en 1845

Société Sté anonyme des 4 ponts réunis

Fondateurs : Escarraguel freres -

Fondée en 1845

Réalisations : 4 ouvrages.

Le **pont de Varades** est un pont suspendu sur la Loire reliant Varades (Loire-Atlantique) à Saint-Florent-le-Vieil (Maine-et-Loire), entre l'ancien village de pêcheurs de La Meilleraie et l'île Batailleuse. Le premier pont sera également **conçu et réalisé 1852 par la société Escarraguel & frères qui devint concessionnaire de l'ouvrage pour une durée de 49 ans et 11 mois, et par là même autorisée à percevoir des péages.**

Celui de Montjean d'une longueur de 496 mètres dans sa version primitive, sera mis en service dès **1850**.

Ponts de St-Florent-Le-Vieil à Varades - 1852 - 1935

Fleuve franchi : **la Loire**, département : **Maine-et-Loire**, à proximité : **St-Florent-Le-Vieil**

Type d'ouvrage : Pont suspendu en fil de fer

Destruction de l'ouvrage : 1935

Architecte(s) : **Escarraguel freres** ,Compagnie(s) : **Escarraguel frères** .

Nombre d'arches/travées : 4

Décret, le : 25/4/1849 - Durée concession : 49 ans 11 mois - Subvention : 200000 Fr

POUR ENCORE DAVANTAGE DE DETAILS sur l'histoire de cette Maison et ses différents propriétaires , reportez vous à la Partie « Publications TCP » sous la rubrique « Maisons d'Ingrandes au 18^{ème} siècle : LE PONT sur le PLAN.