

# Le pont de Saint-Jacques



La communication entre Thouars et Saint-Jacques est fort ancienne. Suivant le développement de la circulation, le changement des moyens de communication, le passage s'effectue d'abord au moyen d'un bac, puis d'un pont suspendu, enfin du pont actuel.

## 1- Le bac

Avant le bac, les auteurs parlent de l'existence d'un pont au XI<sup>e</sup> siècle. Hugues Imbert le mentionne dans son "Histoire de Thouars". Ce pont reliant Saint-Jacques de Thouars dépendait du couvent de Saint-Jean de Bonneval. Un nommé Rainaud est préposé de ce pont à la fin du XI<sup>e</sup> siècle, Don Fonteneau le confirme. Au XV<sup>e</sup> siècle, il paraît ne plus exister : dans le chartrier, en 1448, il est mentionné uniquement l'existence d'un gué. Pour le passage, il est installé un bateau et ce bateau appartient au Vicomte de Thouars.

Ce dernier le baille avec droit de passage.

La propriété du bac passa des Vicomtes de Thouars aux d'Amboise puis aux La Trémoille. Ils l'affermèrent. Le dernier bail était *affermé* à 400 francs an, sans caution.

A la Révolution, il devint propriété de l'Etat. Le 26 mars 1802, le maire de l'époque, Richou, propose dans un mémoire adressé au Conseil Municipal, d'accepter un abonnement du bac de 30 ans moyennant 100 francs par an, à charge pour la Ville d'y effectuer les réparations ou la reconstruction nécessaires. Mais ce projet ne semble pas être suivi d'effet car le 14 août 1804, le Préfet ordonne l'adjudication du bac.

C'est le sieur Blatteau qui devint fermier du bac moyennant 600 francs par an.

A sa mort, sa femme Marie Daveau prit la relève. Or, l'usure du bac se fit sentir; le danger qu'il présentait obligeait les passagers à prendre une autre route. Ainsi, le 7 avril 1809, la fermière demanda d'être déchargée de son bail. Le 12 novembre de la même année, le câble se rompit, coupant toute circulation.

Il est projeté aussitôt de reconstruire le bateau : il aura 12 mètres, de longueur, 4 de largeur et 70 centimètres de hauteur. L'adjudicataire en est chargé sur les instructions de l'ingénieur en chef, Creton, du 4 septembre 1810.

Le 25 septembre 1814, Pierre Gourjault, maçon à Saint-Jacques remplaça Marie Daveau à la ferme du bac. C'était son gendre. En janvier 1820, le mauvais temps s'abattit sur Thouars ; le bac prit l'eau, les piliers furent arrachés..., des réparations furent nécessaires. En 1822, le même problème se reproduisit. le câble de passage fut emporté par les crues du Thouet. Le 1er janvier 1823, Monsieur Blatteau devint le nouveau fermier du bac, mais le bail est aussitôt résilié par le Préfet, le sieur Blatteau refusant d'exécuter les travaux de calfatage nécessaires au bateau. Le sieur Baillargeau lui succède à la ferme, puis Millaut, Bernard et enfin Millaut. Ce fut le dernier fermier du bac (1837).



*Le bac en 1699*

## ***2-Le pont suspendu***

Trois facteurs poussèrent la Ville à remplacer le bac par un pont suspendu à péage : l'aménagement de la route royale n°138, la croissance du trafic routier et l'insuffisance du bac face à cette circulation.

Dès 1842, un projet d'établissement d'un pont suspendu en fil de fer fut proposé aux habitants des communes concernées. Le Ministre de l'intérieur accorda une subvention de 47000 francs pour sa construction. Il accorda aussi la concession d'un péage. La ville participa financièrement pour 8000 francs. Une ordonnance royale du 2 décembre 1844 entérina le projet.

Par adjudication du 30 janvier 1845, MM. Fouché et Escarraguel devinrent les concessionnaires. Ils construisirent le pont en 1847, mais le Préfet refusa son ouverture à la circulation le chemin aboutissant aux abords du pont (rive gauche) n'était pas établi. La question était : à qui revenaient les frais de son aménagement, l'Etat ou la Commune ? En outre, la ville refusait de payer les entrepreneurs car l'objet fini ne correspondait pas au projet initial. Finalement, tout rentra dans l'ordre en 1848. Le pont fut ouvert à la circulation le 15 juillet 1848 ; un droit de péage fut

établi et l'utilisation du bac supprimée.



*Le pot suspendu vers 1880.*

En 1849, les concessionnaires portent plainte contre un particulier, Monsieur Chousamy, qui utilisait un bateau sans payer de droit de péage. Le Préfet l'autorisa le 3 décembre 1849, mais sous conditions. En fait, les concessionnaires se faisaient prier pour entretenir ce pont. Un arrêté préfectoral, du 24 août 1849, les mit en demeure d'appliquer une couche de peinture sur les bois et fers du pont suspendu. Cet arrêté était renouvelé le 21 septembre 1850. Il leur fallait en plus consolider les amarres de la suspension.

Le 18 juin 1851, le Sous-Préfet demanda des travaux supplémentaires de sécurité car il craignait une catastrophe comme celle d'Angers. Le 6 novembre 1860, les concessionnaires étaient mis en demeure d'exécuter les travaux nécessaires. Le 18 décembre 1865, une épreuve du pont en fil de fer fut effectuée. Chaque année, avait lieu une visite portant sur l'état des câbles et des matériaux. En 1876, les câbles et les garde-corps furent goudronnés.

Dès 1875, la suppression du péage était une question d'actualité. Cela supposait le rachat des droits par les communes concernées. Même avec une participation financière du Conseil Général, cela représentait une trop grosse somme pour les communes. En 1879, le Préfet relançait le projet en se montrant pressant. Ce fut chose faite par décret du 6 juillet 1881. L'entretien du pont revint à la charge de Thouars et Saint-Jacques. Ainsi, en mai 1884, les 1400 francs de réparation incombèrent aux deux communes.

L'état du pont se dégradant, la circulation augmentant, le pont n'offrait plus une sécurité suffisante : le 24 novembre 1888, le Préfet interdisait le passage aux véhicules et limitait à 20 le nombre maximum des passagers à la fois sur le pont. Les réparations à effectuer étaient énormes. Les deux communes se refusaient à payer ces réparations, malgré les relances du Préfet.

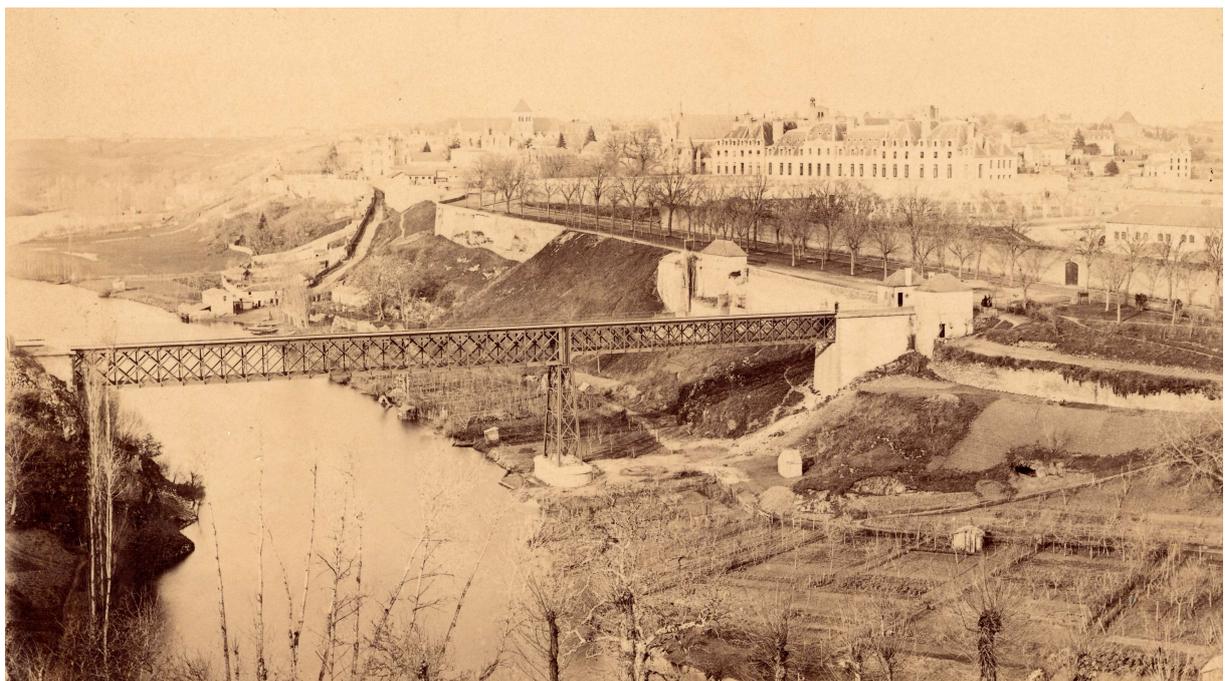
Le 21 janvier 1890, le pont suspendu s'effondra sous l'action d'un ouragan. Pour maintenir la communication entre Thouars et Saint-Jacques, un bateau fut remis en circulation. Les vieux matériaux du pont détruit furent vendus et récupérés. Il fut construit une barque pouvant contenir une vingtaine de personnes. Elle était actionnée par les personnes elles-mêmes, au moyen de chaînes. Le 11 mai 1891. le Préfet en publia le règlement.

### **3-Le pont métallique**

Dès avril 1890, les communes de Thouars et de Saint-Jacques demandaient la construction d'un nouveau pont pour maintenir le trafic. Mais le Sous-Préfet et la commission départementale ajournèrent la question jusqu'à la décision du financement choisi par les deux communes. Les conseils municipaux respectifs proposèrent d'établir un péage sur le pont pour financer sa construction. Ce péage, temporaire, permettrait aux communes de rembourser, au Crédit Foncier, les annuités de l'emprunt effectué : 80 000F. Pour gérer ces questions, une commission intercommunale fut créée. Ce fut le premier Syndicat. Mais le Conseil Général ne voulait pas participer financièrement à la construction et le Sous-Préfet ne voyait pas d'un bon oeil le rétablissement d'un péage, alors qu'ils avaient été tous abolis par la loi du 30 juillet 1880.

Cependant, la construction du pont fut votée par les conseils municipaux respectifs fin 1894. Ils sollicitaient la création d'un péage concédé pour 50 ans au Syndicat. Une enquête d'utilité publique fut ouverte puis, finalement, le décret du 26 juin 1895 autorisa les deux communes à se constituer en syndicat pour la construction d'un pont à péage et à réaliser un emprunt pour financer le projet.

Le 18 septembre 1895, le Préfet approuva les plans et devis du futur pont. La construction fut confiée par marché de gré à gré aux établissements Cail. Ces derniers avaient établi les plans et les devis à titre gracieux. Les travaux commencèrent le 28 septembre 1895. Le pont fut achevé et testé le 15 novembre 1896 et ouvert à la circulation le même jour par arrêté municipal.



*Le pont métallique en 1896*

Un péager fut désigné. Cette fonction fut occupée par le receveur de l'octroi. Le Syndicat établit les droits de péage. La barque qui assurait le passage de Saint-Jacques à Thouars avant et pendant la construction du pont fut mise aux enchères publiques.

Le pont fut entretenu par le Syndicat jusqu'en 1937 : changement de traverses en bois, plateaux, longrines. De grosses réparations furent effectuées en 1923. En 1924, il fut installé un éclairage électrique.

En 1926, une longue et minutieuse vérification du pont imposa d'importants travaux de réfection. Une nouvelle visite sur l'état du pont en 1933 obligea le Syndicat à interdire la circulation sur le pont aux véhicules de plus de 1500 kg. Vu le mauvais état du tablier du pont, il fut même interdit aux piétons.

En 1936, le Conseil Général, vu l'ampleur de la réfection, décida d'accorder son aide à trois conditions :

- 1- que le Syndicat actuel fut dissous
- 2- que les droits de péage fussent supprimés
- 3- qu'un nouveau syndicat fut constitué

En 1937, le Syndicat actuel fut créé regroupant les communes de Thouars, Saint-Jacques, Mauzé-Thouarsais, Rigné, Coulonges-Thouarsais, Saint-Jean, La Chapelle-Gaudin, Luché-Thouarsais, Sainte-Radegonde des Pommiers et Sainte-Gemme.

Il avait pour mission de « pourvoir aux grosses réparations et à l'entretien du pont sur le Thouet ». Les statuts furent adoptés définitivement en 1938. Le Syndicat prit possession du pont le 1<sup>er</sup> juin 1938. Les travaux et l'entretien se poursuivirent jusqu'à la guerre de 1939-1945.

Tous les ponts du Thouarsais sont détruits le 29 août 1944. Les armées d'occupation avaient prévenu la population de l'heure de l'explosion des ponts.

Dès la libération de Thouars en septembre 1944, un service de passage du Thouet fut institué au moyen de deux bateaux moyennant un droit de péage puis une passerelle provisoire fut construite et conservée jusqu'à la reconstruction du pont en 1949-1950.

L'entreprise choisie pour la reconstruction du pont est la société Fourès de Bordeaux. Celle-ci réalise un levage des éléments de tablier récupérables et reconstruit les portions détruites par l'explosion. Les travaux s'achèvent fin juillet 1950.

Le pont fait l'objet d'une campagne de peinture en 1975 (gris) puis d'une importante campagne de sablage et peinture en 1988 (vert). Le tablier fut adapté en 1977 avec des plaques de métal remplaçant le sol en bois. Des travaux plus lourds furent engagés en 2003-2004 par la Communauté de Communes du Thouarsais avec une reprise complète du plateau par la pose d'un revêtement étanche et à nouveau une campagne de sablage et peinture.

Roseline DE SAINT OURS  
Archives Municipales de Thouars  
Sébastien MAURIN  
Service Architecture et Patrimoines, Ville de Thouars

#### *Bibliographie :*

- *Hugues Imbert, Berthre de Bournizeau, Drouyneau de Brie, Morin, " Une promenade à travers les vieilles rues du passé" (Collaboration de Mademoiselle Aubry,)*
- *Don Fonteneau (T26)- (Collaboration de Rozenn Coutant).*
- *Archives municipales: 2L1, 3O1, 3O2, 113R833, 113R834, 113R1365, 113R2107, 64 WI, 65W2, 66W3, 112W4, Registres des délibérations du Conseil Municipal.*