

HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DU 1^{ER} PONT DE CADILLAC

1 - Entre 1750 et 1800, plusieurs inondations importantes (notamment celle de 1770) ont modifié sensiblement le lit de la Garonne. Une île s'est formée côté Cérons allant de BARSAC à CERONS en face de CADILLAC (île de la Veuve Burgade). Cette île se trouve alors située sur la trajet du bac de CADILLAC (face à la Porte de la Mer).

2 - Le 11 Mai 1831, à la suite d'une réunion du Conseil Municipal de CADILLAC, le maire de l'époque, Monsieur COMPANS écrit au préfet pour lui demander la suppression du bac devenu dangereux en raison de la présence de l'île, qu'il fallait contourner, et son remplacement par un pont.

3 - A cette époque, Louis-Philippe gouverne la France depuis un an (1830). Son règne durera jusqu'en 1848.

4 - Après plusieurs années de tractations politiques et d'études techniques (surtout au niveau des crues) par les ingénieurs des Ponts et Chaussées du secteur, qui s'occupaient en ce temps là des routes, des ponts, de la navigation de la Garonne, de la voie ferrée Bordeaux-Hendaye, un "profil en long" et un premier "cahier des charges" sont définis afin que la route menant au futur pont soit au dessus de la ligne des "plus hautes eaux" (inondations les plus fréquentes mais pas obligatoirement les plus hautes).

5 - En 1839, sur la base de ces divers documents d'étude fournis par l'administration, une adjudication est lancée auprès d'entreprises spécialisées afin qu'elles proposent des projets détaillés (plans, devis, mémoire explicatif des calculs).

Cinq projets sont alors proposés au choix :

- un pont tout en pierre avec 19 arcades.
- un pont avec quatre piles en pierre et un tablier en fonte
- un pont en maçonnerie sur les côtés et une seule travée suspendue
- un pont avec pile centrale en pierre et tablier suspendu en deux travées
- un pont avec deux piles en pierre et tablier suspendu en trois travées

6 - Une commission chargée d'étudier les offres est désignée. Après plusieurs mois d'étude, c'est le 5ème projet qui est retenu (du moins dans son principe).

7 - Le 15 mai 1840, l'enquête d'utilité publique est lancée par le préfet de la Gironde afin de connaître l'avis de la population des alentours sur ce projet.

Une fois cette enquête terminée, le niveau de la route projetée est abaissé afin qu'elle ne constitue pas un barrage à l'écoulement des eaux en cas d'inondation.

De plus, la hauteur des colonnes soutenant les câbles est augmentée afin que le pont supporte plus de poids.

8 - Ce projet inquiète quand même la population riveraine. Entre 1840 et 1844, il est au point mort en raison de plusieurs pétitions qui circulent contre ce pont.

9 - Toutefois, le 13 Février 1844, une ordonnance royale signée de Louis-Philippe décide la construction du pont. Elle définit en même temps le financement par une subvention de

200 000 F collectée sur les budgets des communes avoisinantes et sur les budgets de l'Etat et du Département, prescrit un système de péage d'une durée à déterminer par adjudication, impose un cahier des charges fixant la durée des travaux (2 ans), la construction et l'entretien de la route d'accès côté Cérons et côté Cadillac, la forme et les principes de la construction du pont suspendu. L'adjudication est donc lancée pour le péage.

10 - Le 6 avril 1844, l'entreprise DEBANS ayant fait l'offre la plus avantageuse puisqu'elle propose une durée de 27 ans est désignée adjudicataire par le Préfet de la Gironde Monsieur SERS.

Cette entreprise charge deux ingénieurs civils, Grégoire et Jacques Escarraguel de construire le pont.

La date officielle du début des travaux est le 22 avril 1844.

11 - D'après le journal de chantier du conducteur de travaux Monsieur Victor Flix, on peut dire que le 1er pieu en pin destiné aux fondations, a été enfoncé le 8 mai, que la partie maçonnerie constituée des deux culées et des deux piles a été achevée le 5 août 1845, que la partie: tablier (câblerie et chaussée en bois) a été terminée en avril 1846 ainsi que la route d'accès.

Les essais de mise en charge du pont ont eu lieu en juillet 1846 et l'ouverture au public s'est faite le 8 août 1846 (avec 108 jours de retard par rapport aux deux ans prévus).

Les matériaux de construction étaient de la région pour la plupart (pierre de taille de St Macaire et Cérons, moellons de Cérons, pin des Landes pour les pieux et diverses parties, en bois du tablier).

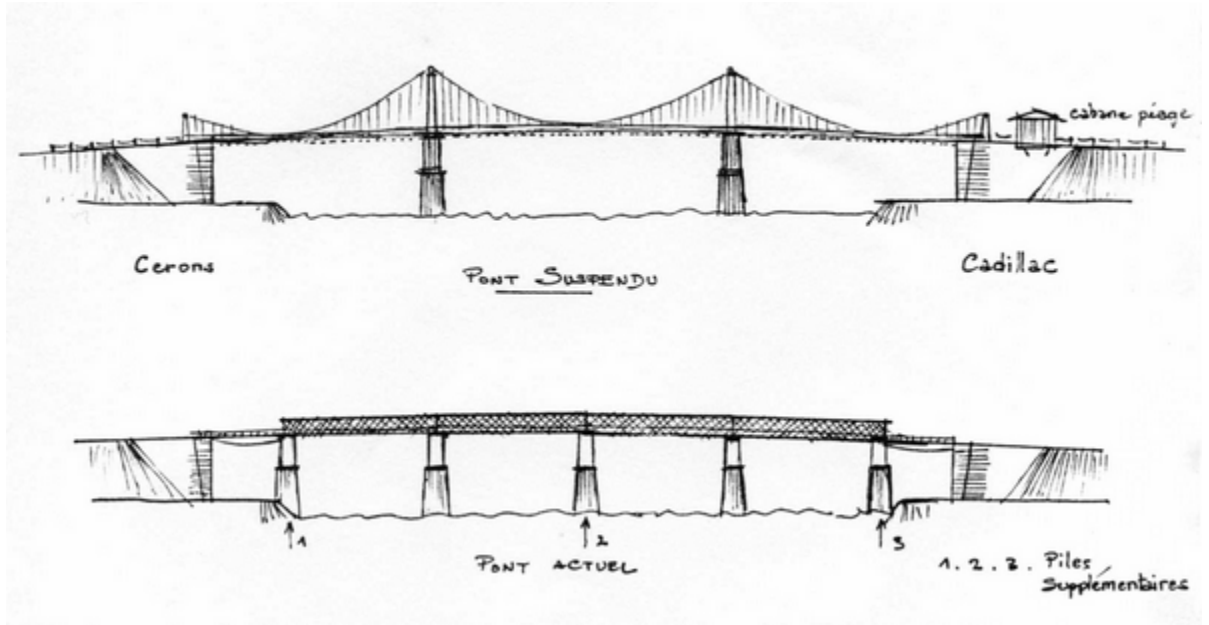
Les câbles ont été faits sur place et sur mesure. A cette époque on travaillait du lever au coucher du soleil tous les jours de la semaine. Des femmes et des enfants ont participé à la construction (atelier de câblerie).

La route d'accès a été réalisée en macadam, assemblage de pierres calcaires de différents calibres arrosées et compactées pour rendre la surface uniforme et étanche.

12 - La concession de 27 ans se terminant le 5 août 1873, le Préfet demande que le pont soit soumis à une nouvelle épreuve de mise en charge afin d'en éprouver la solidité avant que le Département ne le prenne à sa charge. L'essai est concluant car le pont est déclaré en bon état.

13 - Plusieurs années plus tard, il est décidé de construire un nouveau pont plus large à l'emplacement du premier, en raison de maints accidents et d'accrochages entre véhicules qui obstruaient la chaussée de 2,50 m de large pendant des heures (plus de péage, donc plus de police pour régler la circulation). Afin de réaliser des économies, on a démonté le tablier, enlevé les câbles et rasé les colonnes. De plus, on a construit 3 piles supplémentaires identiques aux deux restantes sur lesquelles on a posé une sorte de cage métallique de 5 m de large, construite suivant un procédé Eiffel par un ingénieur nommé Lebrun. Son nom est gravé à l'entrée du pont, côté Cadillac. Il a été mis en service en 1880.

LE PREMIER PONT DE CADILLAC (1846) ET SA MODIFICATION EN 1880



J.M. FRANCA DDE CADILLAC