

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 bâtis 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 il coûtait 100 000 Francs de plus que le projet aboutissant à 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. Les frères Escarraguel étaient déjà bien connus pour avoir construit divers ponts et autres ouvrages à base de structures métalliques 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, LOUIS-ISNEL ESCARRAGUEL achète 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'État. 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 : la première pierre du pont est posée.

1868, le 16 novembre : le pont est inauguré et béni par Mgr ANGEBAULT, Évêque 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 (545 m).



Vue du pont d'Ingrande vers 1875-1880



Vue du pont actuel en 2020

Auparavant, afin de s'assurer de pouvoir réaliser leurs travaux, les ESCARRAGUEL s'étaient porté acquéreurs de deux terrains susceptibles d'accueillir leurs deux têtes de pont, l'une sur Ingrandes, et l'autre en face sur la commune du Mesnil.

1867, le 30 juin : vente du quai N° 912 du cadastre (Section A), pour construction du pont d'Ingrandes ; transaction entre NEVEU et LOUIS ISNEL ESCARRAGUEL. Ce dernier, ingénieur civil demeurant à Paris, 11 rue Moncey, adjudicataire du pont à construire sur la Loire à Ingrandes, accepte tant pour lui que pour JOSEPH AUGUSTE EUGÈNE GAUDY, constructeur de ponts demeurant à Châteauneuf sur Rhône, d'acheter à JULIEN NEVEU, serrurier, et FRANÇOISE

FRESNEAU son épouse, une maison avec un petit quai donnant sur la Loire, située près la cale du grenier à sel, partie occupée par la Poste, partie par les vendeurs, N° 912 du cadastre située dans l'emplacement de la tête du Pont ; les vendeurs se réservent les matériaux issus de la démolition du quai et de la maison. Ne se trouve pas inclus dans la présente vente un espace de terrain de 47 m² joignant la maison TESSON et devant former un excédent, une fois le pont construit. Ce terrain fait l'objet d'un autre contrat et restera la propriété privée de M. ESCARRAGUEL.

1867, le 6 décembre : vente du terrain ONILLON à ESCARRAGUEL pour construction du pont. LOUIS ISNEL ESCARRAGUEL, Ingénieur civil demeurant à Paris, rue Émery n°11, adjudicataire du pont à construire à Ingrandes sur la Loire, représenté par AUGUSTE EUGÈNE GAUDY, constructeur de pont, demeurant à Châteauneuf sur Rhône, achète à PIERRE ONILLON, demeurant à La Maison Blanche près le pont, et JEAN ONILLON, cultivateur, et MARIE ALBERT son épouse, demeurant à La Peignerie, commune de Montrelais, une parcelle de terrain située au nord de la levée de Montjean, entre cette levée et la Loire, occupée par JEAN ONILLON, commune Le Fresne, contenant 3,50 ares, joignant au nord la Loire, midi la levée, ONILLON au levant, et couchant BELLION.

Remanié en 1922, le pont d'Ingrande succombe à deux reprises sous les coups de la guerre. Détruit partiellement en 1940, il est remis en état dès 1941. Touché en 1944, il sera le premier à être restauré. En 1948, il recevra à nouveau des véhicules et des piétons.

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. Reconstitué 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

A PROPOS DES Frères ESCARRAGUEL et de leur Société

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

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 (1810-1871) Escarraguel sont frères, architectes et entrepreneurs à Bordeaux au XIX^e 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 XVIII^e 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 Frères –

Fondation : en 1845

Réalisations : 24 ouvrages.

Ouvrages réalisés	
Premier pont suspendu d'Auzon - 1845-1846	Pont suspendu de Sauveterre-St-Denis 1849- toujours en place
Deuxième pont suspendu d'Auzon 1847-1854	Pont de la Trache à Saint-Brice 1843
Troisième pont suspendu d'Auzon 1855-1866	Pont suspendu de Saint Claude 1845-1939
Pont de Beauvoir-en-Royans sur l'Isère 1847	Ponts de Saint-Florent-le-Vieil à Varades 1852-1935
Pont suspendu de Cadillac à Cérons 1846	Pont suspendu entre Saint-Gilles et Croix-de-vie, au Pas d'Opton 1838
Pont de Castelmoron-sur-Lot 1845-1934	Pont de Saint-Médard-de-Guizières < 1851
Pont de Chatillon (Jura) 1848	Pont suspendu de Saint-Victurnien 1851-1874
Pont de Courcelles 1845-1870	Passerelle Saint-Jacques à Thouars 1848-1890
Pont de La Magistère 1850-1875	Pont de Tonnay-Charente 1842-toujours en place
Pont de Crevant à Maringues 1844-1950	Pont Saint-Michel à Toulouse 1844-1875
Pont de Planeze à Neuvic 1844	Pont Napoléon de Tours 1855-1943
Pont de Cournon à Pérignat-sur-Allier 1839-1959	Pont de Volonne 1846

Société anonyme des Quatre Ponts Réunis, fondée en 1845

	Société anonyme des Quatre Ponts réunis
	Fondateurs : Escarraguel Frères
	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. Avec le pont de Saint-Florent-le-Vieil, il permet de rejoindre Varades à Saint-Florent-le-Vieil, dans les Pays de la Loire en France.

Le premier ouvrage à cet emplacement fut également un pont suspendu, conçu, réalisé et inauguré en 1852 par la société ESCARRAGUEL & Frères qui devint concessionnaire de l'ouvrage pour une durée de 49 ans et 11 mois.

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

Ponts de Saint-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 Frères Compagnie(s) : ESCARRAGUEL Frères Nombre d'arches/travées : 4 Décret : le 25/4/1849 Durée concession : 49 ans 11 mois Subvention : 200000 Francs
---	---

Source Art et Histoire : Vie et Œuvre des Frères ESCARRAGUEL

Sud Ouest : Numéro du 10 Janvier 2012 – Article sur les frères ESCARRAGUEL