



◀ Fin du 19^{ème} siècle, des passants se croisent sur le pont (Collection privée Michel Chrétienne).

La genèse

Louis XVIII entreprit la construction du pont de pierre, à sa mort, son frère Charles X achèvera l'ouvrage un an après, en 1825. Ce pont est composé de cinq arches en arc de cercle, de douze mètres d'ouverture chacune, et de deux petites arches en plein cintre, pratiquées dans l'épaisse des culées. Une arche supplémentaire, vers la sortie de la Gourdan-Polignan, permet le passage d'un chemin longeant la berge. Alors que les travaux ne sont pas encore terminés, le passage sur le nouveau pont est autorisé au public dès le 1er janvier 1825. En 1826, les abords du pont restent encore à aménager. ⁽¹⁾

Sa construction était nécessaire après une succession d'inondations toutes aussi désastreuses les unes que les autres. Le pont de bois détruit par la crue de septembre 1772 est reconstruit l'année suivante, et à nouveau partiellement emporté quelques années après.

Malgré plusieurs tentatives de restauration, à cause des agressions constantes de la Garonne, le vieux pont de bois est dans un état de dépérissement, qu'il semblait difficile d'en prolonger l'existence plus de 3 ans. ⁽²⁾ La décision est prise de le remplacer. Dès 1819, Honoré Henry Eudel ingénieur en chef des Ponts et Chaussées élabore un projet de pont de pierre, approuvé par son Directeur le 10 février 1820.

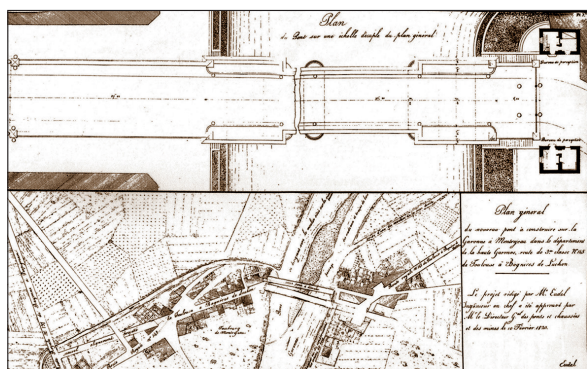


Ce plan daté de 1774, et établi pour la construction de la route entre Montréjeau et Bagnères-de-Luchon, nous donne un aperçu du pont en bois partiellement détruit en 1778, composé de six arches identiques et d'une septième plus petite du côté de Gourdan. Il est construit sur un principe bien établi en chevrons de chêne. Ce plan nous permet également de constater le peu de constructions à cet endroit, uniquement quelques maisons sur chaque rive. (Photographie François Portet).

Financement et construction ⁽²⁾

L'État subventionna le tiers de la dépense, pour les 200.000 francs restants, le Préfet lança un emprunt de 100 actions de 2.000 francs, qui faute d'investisseur dans le département fut un échec. Se présenta Urbain Sartoris, proposant de couvrir la totalité de l'emprunt, remboursable par annuité de 4.000 francs en 50 ans, moyennant un intérêt de 6 pourcent, plus 2 pourcent de prime. La proposition acceptée, l'adjudication pour

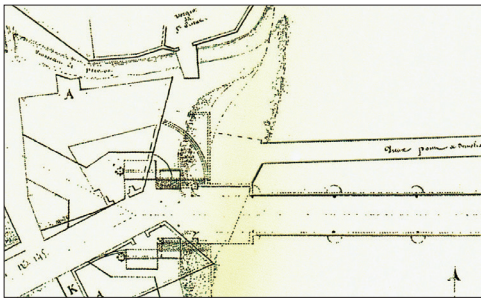
connaître l'entrepreneur en charge de la construction s'ouvrit à la Préfecture le 26 novembre 1821. Laurent Gleizes, entrepreneur à Toulouse enleva le marché après un rabais de 2 pourcent sur les 238.925 francs de travaux évalués. Les travaux furent rondement menés. Les ouvriers travaillaient même de nuit, mais uniquement lorsque cela était possible, car faute d'éclairage suffisant il ne pouvait en être autrement. Trois années suffirent à la construction de ce pont, soit deux années de moins que prévues. Livré à la circulation le 1er janvier 1825, le droit de passage fut tout de suite mis en place.



Le projet rédigé par M. Honoré Henry Eudel Ingénieur en chef des Mines et approuvé par le Directeur Général des ponts et chaussées et des mines le 10 février 1820.

Sur la partie haute du plan (Montréjeau est à droite) on distingue en noir les deux octrois situés sur la rive montréalaise afin de collecter les droits de péage. Sur la partie basse du plan (Cette fois Montréjeau est à gauche) on identifie l'ancien pont conservé durant les travaux. Malgré sa vétusté, il sera utilisé pour le transport des matériaux nécessaires à la construction du nouvel édifice ⁽²⁾. En très mauvais état, le vieux pont sera démolì à la fin des travaux. On remarque également que le quartier du Plan s'est étendu avec une densification des

habitations. (Ponts et Chaussées - Archives de la ville de Montréjeau).



Sur ce plan détaillé de la rive gauche de la Garonne on distingue précisément les deux arrivées sur la rive.

L'accès du vieux pont de bois se situant entre le pont actuel, à quelques mètres seulement, et en amont de la confluence du Pécoupe dans la Garonne. Autre constatation, le plan étant à l'échelle, le tablier du vieux pont était moitié moins large que l'actuel. Peu probable qu'il permette le croisement d'attelages de bœufs, la circulation devait y être alternée. Aujourd'hui on qualifierait ce pont de passerelle. Sur le pont de pierre, les demi-cercles dessinés à l'extérieur des parapets représentent les piliers qui dépassent de chaque côté du tablier. Chose curieuse, les piliers du pont ne sont pas protégés par des têtes de ponts. Les bâtiments marqués d'un « A », de chaque cotés de la route Royale n°145, sont des

auberges qui ont été détruites pour laisser la place aux octrois et permettre l'accès au nouveau pont.

Une nouvelle rue est également ouverte à travers les habitations, baptisée « Rue des Deux ponts ». (Ponts et Chaussées - Archives de la ville de Montréjeau).

Un péage insupportable (2)

Placé sous le contrôle des Contributions Directes, avec un percepteur et deux préposés, le péage ne sera jamais toléré par la population. Trois semaines seulement après l'ouverture du pont, le lundi 24 janvier 1825, jour de marché à Montréjeau, la foule enfonce les barrières provisoires, car si le pont était praticable, il n'était pas terminé. Lasse de patienter devant l'étroit passage de la perception, la foule de piétons fonça bousculant tout sur son passage. A partir de ce jour, deux gendarmes furent mobilisés tous les lundis pour assurer la sécurité des fonctionnaires et le paiement du péage. Le péage était très lucratif, pour les lundis la recette était de 700 francs, insupportable pour les paysans.

A la Révolution de 1830, des la connaissance des événements le 4 août 1830, barrières et bureaux furent brûlés et jetés à l'eau. Malheureusement la gratuité du passage ne dura que onze mois, la Révolution de Juillet n'avait supprimé ni emprunt, ni intérêts, que seul le péage pouvait rembourser. Le 28 mai 1831, la reprise des droits fut annoncée pour le 14 juin. Cette décision eut pour conséquence la destruction du bureau et de la barrière à peine rétablis. Le lundi 13 juin les gens de la Barousse se réunirent à Montréjeau pour manifester une nouvelle fois leur mécontentement au cri de « La liberté de passage ou la mort ». Le lendemain, jour de la reprise du péage, à l'appel du tocsin des clochers de la plaine de Rivière et de la Barousse, 400 personnes se réunirent devant le pont pour manifester. Dans la nuit, un drapeau noir fut hissé, ce qui fit écrire sur le rapport envoyé au sous-préfet de Saint-Gaudens : « on craint d'y voir bientôt un drapeau rouge ». Le sous-préfet ne resta pas passif, il lui fallait un coupable. Le maire de Montréjeau, de Lassus-Camon qui avait appuyé les pétitions fut relevé de ses fonctions. Pour assurer l'autorité de l'État et le bon fonctionnement du péage, le sous-préfet requiert 1000 hommes. Les soldats sont armés, mais leur nombre est ramené à 200 fantassins de Tarbes et 100 cavaliers d'Auch. La ville de Montréjeau aurait bien voulu maintenir l'ordre avec sa Garde Nationale, mais la préfecture, n'avait pas confiance en elle. Et pas question de la remplacer par celle de Saint-Gaudens « Ces gardes citoyennes se portant une haine qui date de longtemps et celle de Montréjeau est redoutée » !!!

Ce déploiement de forces calma les esprits et l'on se résigna à payer le droit de passage rétabli le 21 juin. Toutefois, à la fin de l'année, deux arrêtés accordent une dispense aux habitants de Montréjeau et Gourdan-Polignan, ainsi qu'à leurs animaux.

La fin du droit de passage (2)

En 1839, le péage du pont est mis en régie, la première adjudication le 1^{er} juillet de la même année est remportée par M. Dastugue de Montréjeau pour 18 900 francs. Ce contrat terminé en 1842, une nouvelle adjudication allant jusqu'en 1850 est enlevée par M. Dedieu. Mais nul ne pouvait prévoir l'avenir du péage et l'offensive des Montréjeaulais lancée contre lui en 1846. Fatigués de ne pas être entendus depuis des années par la préfecture et la sous-préfecture, les élus rédigent un mémoire de 15 pages qu'ils envoient à la Chambre des députés. « Las d'implorer sans succès la hiérarchie administrative et gouvernementale et la rigueur avec laquelle on les traitait, trahissant que jusque dans les hautes sphères du pouvoir la compagnie Sartori avait des coassociés déguisés, ils prennent la décision d'en référer à la Chambre des Députés ». S'appuyant sur l'énormité des recettes engendrées par le péage, sur l'incohérence du calcul des droits de passage par rapport au remboursement de l'emprunt sur 50 ans et posant le problème des Régions privilégiées, les élus également soutenus par le Conseil Général et le Conseil d'Arrondissement, qui avaient eux aussi demandé la suppression du péage des 1845, obtiennent gain de cause et le péage est enfin définitivement supprimé le 6 février 1847.



Sur la rive droite, coté Gourdan-Polignan, on devine l'emplacement où arrivait le vieux pont de bois, entre les maisons et le pont de pierre. De part et d'autre du tablier on identifie les bornes de protection des parapets.
(Collection privée)



L'arbre au premier plan était l'Arbre de la Liberté, planté pour commémorer la Révolution de Juillet des trois journées du 27, 28 et 29 Juillet 1830, dites «les Trois Glorieuses». L'arbre n'a malheureusement pas résisté à l'ignorance et à l'automobile.
(Collection privée)



Vue aérienne du pont avec les deux pavillons d'octroi sur la rive gauche de la Garonne.
(Collection privée)



Emplacement où se situait l'arrivée du vieux pont de bois sur la rive gauche de la Garonne.

Les bornes présentent sur les photographies anciennes sur ce bulletin, implantées de part et d'autre du tablier pour la protection des parapets ont été sûrement supprimées pour permettre la circulation automobile dans les années 1920. Les deux pavillons en pierre bâtis à l'entrée du pont coté Montréjeau en 1835 pour le paiement de l'octroi, ont également été détruits à la fin des années 1970. Aujourd'hui de telles agressions ne sont plus possibles, le pont est inscrit aux Monuments Historiques depuis le 21 décembre 1984.

Cette histoire n'est pas s'en rappeler une problématique bien actuelle, où il est ici aussi question de gros sous et d'injustice, le demi-échangeur autoroutier de Ponlat qui enclave Montréjeau et son canton.

Documentations :

- (1) Ministère de l'Intérieur - Rapport au Roi sur la situation des canaux au 31 mars 1826, - A Paris de l'Imprimerie Royale - Avril 1826 BNF.
(2) Revue de Comminges tome LXXXVI - 3^{ème} trimestre 1971 - Le pont de pierre de Montréjeau par José Dhers.