

# Le Pont Submersible...

## une page d'histoire.

### • Le pont passage

Situé sur la Beume, il raccorde le chemin d' Auriolles au village.  
Dès l'origine, les habitants ont manifesté le désir d'aller cultiver les terres d'alluvions.  
Ils désiraient également un accès plus facile en direction d' Auriolles.  
...Il fallait créer un passage sur la rivière!

Ce ne fut pas chose simple, un lit changeant au gré des crues, difficultés de déplacement sur un lit de galets non homogène. Depuis bien longtemps, le lieu-dit les Lauses était un gué. Puis le progrès implanta un bac avec péage réclamé à chaque passage, enfin un pont

de notre monument.

En 1874 le Conseil examine l'idée de créer un pont car le contrat de fermage allait arriver à son terme.

Une enquête sera établie le 27 décembre 1874. Elle rendra son rapport constitué de 10 pièces, comprenant:

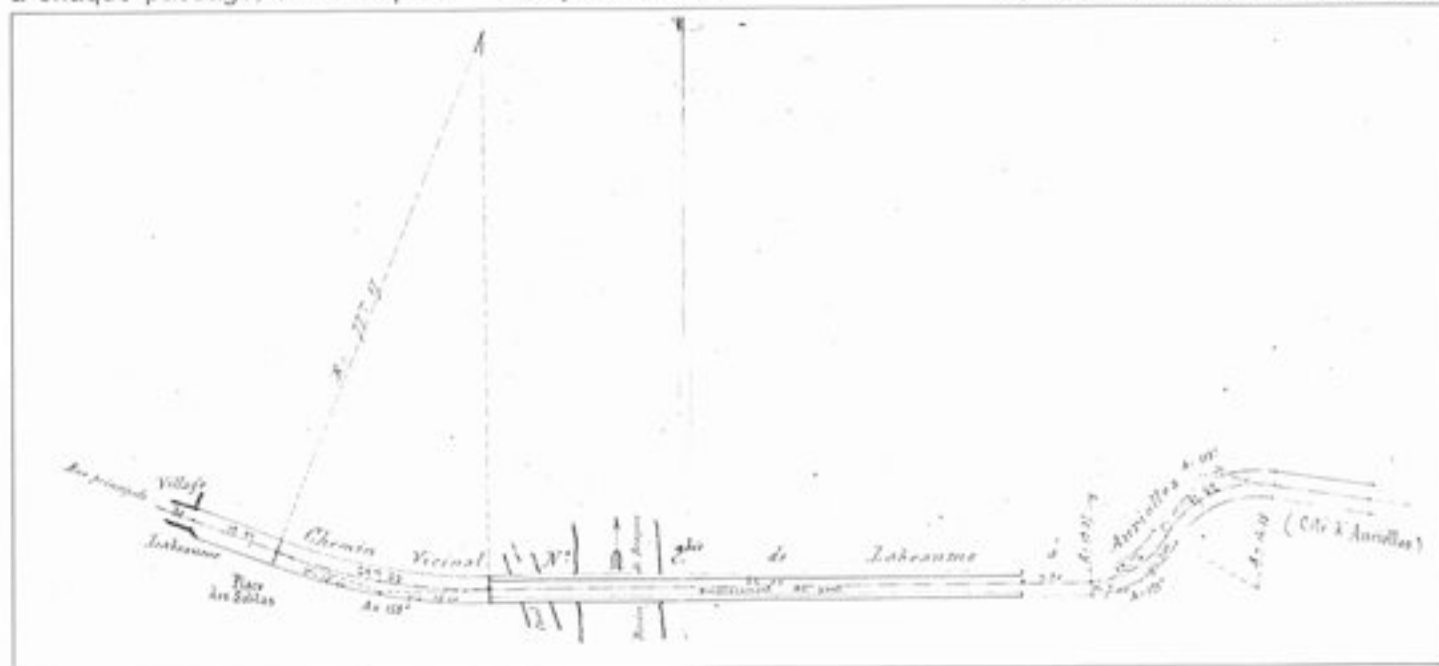
• un plan des lieux

• l'analyse des prix

• le détail estimatif

• le rapport

Par la suite d'autres pièces viendront compléter ce dossier: l'état des dépenses faites en régie, la situation des dépenses au 20 décembre 1875, un rapport sur l'augmentation du prix



submersible vit le jour.

Mais voyons de plus près les archives que nous ont laissées nos anciens. Elles sont là pour nous révéler l'histoire

• un dessin de l'ouvrage

• le devis

• le cahier des charges

• l'avant métré

des travaux daté du 19 février 1876, les heures avec les noms des personnes qui ont travaillé.

Une soumission sera lancée, six

répondront à l'appel, deux se retireront trouvant les prix trop faibles. Sur les quatre restant en compétition, un offrira un rabais.

Le Maire convoque le Conseil Municipal pour une séance extraordinaire, quelques mois se sont écoulés... Nous sommes le 6 avril 1875, à 9h du matin, les conseillers présents sont:

M. le Maire Charles Tourre, Victor Heyraud adjoint, Henri Perbost, Adolphe Perbost, Pierre Mounier, Jean-Pierre Maigron, Gabriel Azalier. Monsieur le Maire présente les plans et devis. Le projet est évalué à 9000F, y compris une somme à valoir pour

le projet présenté et autorisera le Maire à traiter de gré à gré avec l'entrepreneur.

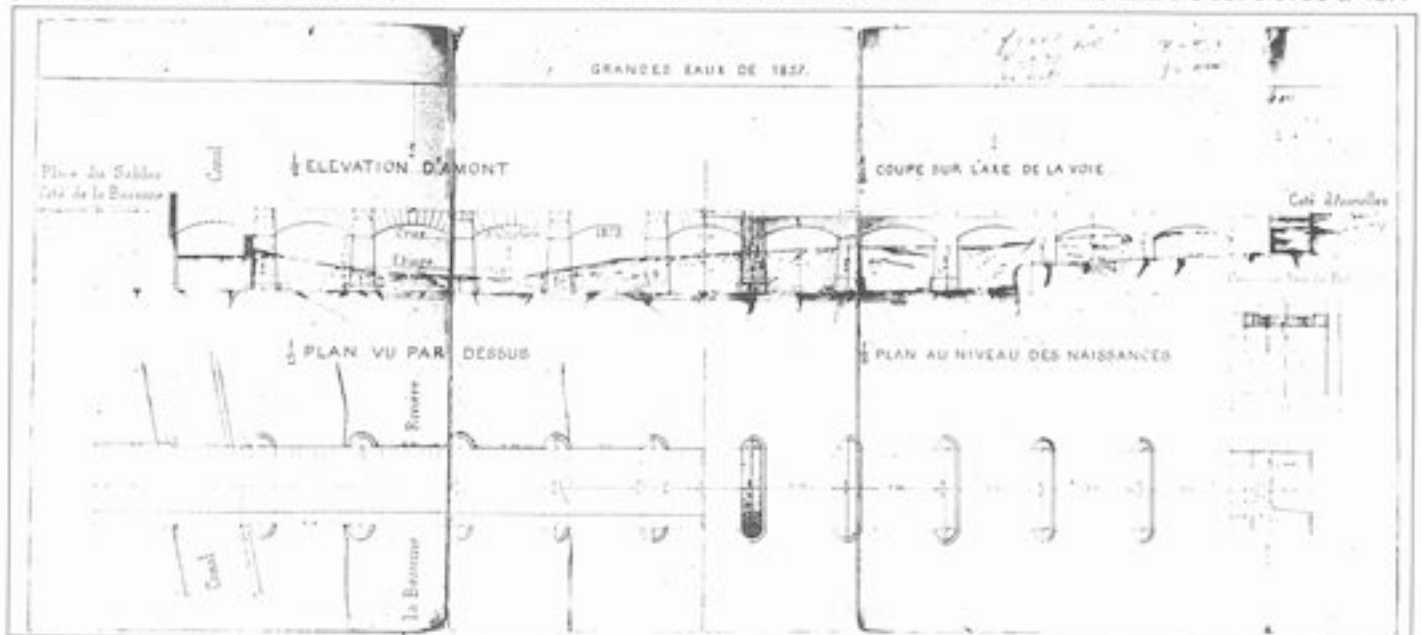
Le cahier des charges prévoit entre autre que l'entrepreneur devra commencer les travaux dans les huit jours qui suivront la notification qui lui sera faite de l'approbation du marché. Il devra les avoir terminés dans un délai de trois mois après cette notification. Toutefois elle pourra être prolongée si les fonds venaient à manquer ou pour cause de mauvais temps, etc...

La longueur du pont prévu dans le 1<sup>er</sup> plan est de 62 mètres, la largeur de 4 mètres à une voie charretière

- un maçon: 3F
- un tailleur de pierre: 3,50F
- une voiture à un cheval avec conducteur: 6F
- une voiture avec deux chevaux et conducteur: 9F
- une voiture avec trois chevaux et conducteur: 12F.

Les travaux se sont étalés du mois de Mai à septembre 1875, presque la totalité des ouvriers sont de Labeaume. On peut dire que toutes les familles ont eu un ancêtre qui a contribué à la construction du pont.

• En mai: 7 personnes ont travaillé, tous étaient des terrassiers. La somme totale s'est élevée à 40F.



imprévu de 2 344,47F. Pour trouver les ressources financières, le Maire propose:

1- Une souscription approuvée par Mr le préfet, du 11 mars 1874 s'élevant à 7000F

2- Les journées de prestation que la commune entend y affecter à 1 400F, le tout formant un total de 8 400F, somme suffisante car Mr Babois, entrepreneur, retenu pour la construction offre un rabais de 11%.

Le Conseil approuvera à l'unanimité

de 2,60<sup>m</sup>, avec un trottoir latéral de chaque côté. La plus grande hauteur sera de 4,10<sup>m</sup>, réduite à 2,50<sup>m</sup>, pour les deux dernières arches.

Les matériaux, sable, galets et cailloux seront pris dans le lit de la rivière. Toutes les pierres de tailles seront prises sur les bancs de roche en bordure de la rivière rive droite.

La base des prix est de l'ordre de:

- une journée de manoeuvre ou terrassier: 2F
- un carrier ou mineur: 2,50F

• En juin: 28 ouvriers, se décomposant en 1 maçon, un piqueur, le reste étant des terrassiers. Le total du mois des salaires était de 235,19 F.

• En Juillet: 76 ouvriers dont 12 maçons, 6 carriers, 9 manoeuvres, le reste étant des terrassiers pour une somme totale de 1289,07 F.

• En août: 55 personnes ont travaillé pour une somme totale de 527,28F, 26 maçons, 2 carriers, le reste étant des terrassiers.

• En septembre: le nombre d'ouvriers

n'est pas connu. Seul est retenu le total des salaires qui s'élève à 284,75F. Les quatre mois font un total de 2376,29F plus 3/40 du cahier des charges soit 178,21F faisant 2554,50F. La construction ne fut pas terminée en 1875, car des imprévus se sont greffés au projet du pont initial. Ceci entraîna une augmentation du coût pour différentes causes.

Construction de deux nouvelles arches dont l'ouverture a été reconnue nécessaire en cours d'exécution et dont l'une sert au passage du canal du moulin (aujourd'hui sous le passage de la route), des fouilles de plus grande dimension, des cubes supplémentaires de béton.

Le coût total du pont, en février 1876, s'élevait à 10 470,37F rabais déduit. Le 6 Mai 1876 Mr Marron de Saint-



Alban ancien fermier du bac rédige une réclamation pour le préjudice que cela lui occasionne. Il réclame qu'on le fasse rentier ou qu'on lui alloue une indemnité équivalente, vu qu'il est en possession de son droit de passage jusqu'à l'achèvement du pont. Demande qui fut rejetée.

Notre pont eut à subir des dommages au cours d'une inondation importante en 1924 qui abîma fortement le tablier du pont. Le conseil se réunit le 7 mai à neuf heures et demi en session ordinaire sur convocation du maire M. Perbot Iréné. Sont présents: Beaussier Joseph, Thoulouze Félix, Lestra Henri, Chambon Henri, Mirabel Léon, Basset Victorin, Roussel Paul, Maurin Edouard.

Le Maire informe l'urgence de faire

des travaux sur le tablier du pont afin d'éviter tout accident qui pourrait être occasionné par les trous produits dans le bétonnage. Il fait remarquer qu'une main courante est indispensable au moins d'un côté pour éviter le renouvellement de l'accident mortel survenu deux ans plus tôt (d'un jeune homme rentrant à son domicile à Auriolles après une soirée passée au village. (Il était fils unique d'une famille de Cassagne). Le conseil approuve la décision et vote la somme de 3 000 F.

Le 14 décembre, nouvelle séance du conseil réuni à quinze heures, s'ajoute M. Dupland Adrien, aux conseillers pré-cédemment cités. Le Maire fait part du devis dressé par M. Mailhon qui s'élève à 4 720 F environ et le garde-corps d'un seul côté 4 198,80 F. Le Conseil votera la somme de 6000 F pour les réparations à effectuer sur le tablier du pont. L'idée du garde-corps sera abandonnée vu le coût élevé et le risque trop important, d'être démoli à la première crue.

Une plaque commémorative fut placée et scellée dans le mur du Béal comportant cette mention:

**"PONT CONSTRUIT  
SOUS L'ADMINISTRATION  
DE M. TOURRE CHARLES 1877"**

Cette pierre fut fortement endommagée lors de la crue du 22 septembre 1992 et remplacée par celle que l'on voit aujourd'hui qui en est la fidèle réplique. Il faut reconnaître le mérite, qu'ont eu ces hommes de bâtir ce pont qui de nos jours est l'une des curiosités de Labeaume. A chaque crue d'automne et de printemps, le lit de la rivière s'élargit, le débit augmente entraînant avec lui, sous la pression, des troncs d'arbre, cailloux, sable. Le pont est alors submergé, impra-



ticable. Puis la décrue s'amorce, les rives apparaissent alimentées de galets et d'alluvions.

Malgré tous les caprices des temps le pont submersible reste fidèle à lui-même, lieu de passage mais aussi élément essentiel du charme de notre village.

**Commission d'information**

**La Commission a souhaité faire intervenir Mr Chemetov afin d'avoir une vue complémentaire sur ce monument célèbre du village.**

**Voici le résultat de sa réflexion:**

Le 20 mars 1875, le maire de Labeaume Charles Tourre approuvait le projet d'un pont



submersible en onze arches pour établir la communication entre les villages de Labeaume et d'Auriolles. Ce projet avait été établi par les services du Ministère de l'Intérieur. Il fut dressé par M. Godin, conducteur, faisant fonction d'ingénieur ordinaire, agent voyer d'arrondissement (à Largentière) et présenté par l'agent voyer en chef de l'Ardèche le 22 décembre 1874.

Le dossier qui a été conservé à la Mairie de Labeaume est un document remarquable du point de vue de l'histoire des techniques. Il nous informe sur la passation des marchés publics, il y a plus d'un siècle. En quarante deux pages manuscrites et deux plans, la totalité de l'ouvrage, des devis, des règlements de travaux (y compris suppléments) est définie dans le détail. On voit que l'inflation bureaucratique en augmentant le volume du papier n'a pas pour autant fait progresser la conception des ouvrages. Cent vingt ans d'âge, combien de crues et

toujours debout, on ne peut en dire autant de bien de travaux plus récents.

Jusqu'à un bac, affirmé par décision ministérielle du 20 octobre 1870 et jusqu'en 1879, à Jean Marron, domicilié à Saint-Alban-sous-Sampzon, permettait de passer d'une rive à l'autre.

Il est certain que la défaite de 1870 provoqua, par réaction, en France, une soif de perfectionnement et de progrès techniques. La décision de construction du Pont de Labeaume participe de ce mouvement.

Le montant initial de travaux était estimé à 9000 F, compris une somme à valoir pour tenir compte de fondations mal connues. Ce montant était couvert par une souscription des intéressés et 1400 F de prestations fournies par la commune de Labeaume. M. Babois, entrepreneur ayant consenti un rabais de 11%, emporta le marché. À ce jour, il n'y a pas d'entreprises de ce nom en Ardèche, et dans l'annuaire téléphonique on trouve seulement cinq personnes de même nom à Beaumont, Laurac et Rochemaure. Certains sont-ils les descendants du constructeur du Pont de Labeaume?

L'estimation tenait compte du fait que le sable nécessaire serait prélevé directement de la rivière (elle était encore sablonneuse en ces temps heureux) et que les pierres viendraient d'une carrière dont on voit encore les traces sur Auriolles à une centaine de mètres du pont. Le liant serait obtenu avec de la chaux Lafarge du Teil. Cependant, en cours de travaux la dépense fut portée à 15 000 F pour la construction de deux arches supplémentaires (aujourd'hui malheureusement remblayées) vers ce qui était nommé la place des Sablas, et aussi en raison de l'approfondissement des fondations. Ces augmentations firent que la construction se déroula

en deux campagnes pendant le printemps et l'été 1875-1876. Il était impossible dès l'automne en raison des hautes eaux et ce jusqu'au printemps de poursuivre les travaux. Le principe retenu pour le pont submersible était de celui de piles tronconiques de 5m de longueur et de 5m d'entraxe pour un ouvrage de soixante mètres de long.

Entre ces piles tronconiques dont la hauteur, du rocher à la naissance des voûtes, était de 2,20m, dont 1,50m au-dessus de l'étiage habituel de la rivière, les arches avaient au claveau central, 0,75m d'épaisseur et 1,30m aux naissances, soit environ une septième d'élançement, ce qui donne une grande élégance à leur dessin. On peut y voir l'influence des arches surbaissées de Perronet pour le Pont de la Concorde. Comme dans l'architecture, ou d'autres domaines, la province avec une saveur particulière, une solidité et une rusticité de bon aloi reproduisait les modèles parisiens plus sophistiqués. Le charme du Pont de Labeaume est là, à la croisée de l'élégance technique d'un Perronet et de la stéréotomie plus fruste que Ledoux mit à la mode à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

À l'exécution, est-ce en raison des problèmes d'enrochement, on constate des variations dans les entraxes des piles et même dans leur épaisseur.

Le pont était prévu en 4 m de large avec deux trottoirs latéraux de 70 cm en pierres, et une chaussée pavée de 2,60 m. On constate que le pavage en galets cubiques cassés au marteau, tels que prévu, a été remplacé par un béton de chaux.

Les naissances des arches correspondaient en hauteur à une crue habituelle, celle d'octobre 1873, par contre les crues exceptionnelles montaient (et

montent encore) plus haut. Celle de 1857 dépassait le pont prévu de 6,20 m. On voit que la décision d'un pont submersible était et reste sage.

Une sobre inscription rappelle que ce pont fut construit sous l'administration de Charles Tourre en 1877. Depuis 118 ans, il reste le signe du chef-lieu, trait d'union rectiligne entre les falaises de deux rives. C'est ainsi qu'il a été reproduit sous tous les angles par d'innombrables photographes, c'est ainsi qu'il est devenu, sur les cartes postales, l'emblème de Labeaume.

La construction de la nouvelle route aurait pu amener sa destruction; il fut même question dans les années 1970 d'un pont en béton armé. Aujourd'hui le Pont de Labeaume est un pont promenade au-dessus de la rivière, car l'abandon du CVO n°2 bis dit "des Lauses" sur le territoire d'Auriolles, chemin qui était encore carrossable jusqu'au début des années 1970, fait que ce pont et les quelques maisons et caravanes... qu'il dessert est devenu partie intégrante de Labeaume. Son classement, ou pour commencer son inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques serait un premier caillou blanc pour l'obtention du label que Labeaume pourrait solliciter.

**"Plus Beau Village de France"**

Paul CHEMETOV - 29.12.1995.