



BLAGNAC QUESTIONS D'HISTOIRE

Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 10 (Novembre 1995)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - Maison de l'Histoire - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

DU BAC AU PONT

Les habitants de Blagnac, comme ceux de nombreuses autres cités, grandes ou petites, ont choisi la proximité d'un fleuve pour s'installer et profiter des avantages d'un tel site. La ville de Toulouse, toute proche, apportait un atout supplémentaire à Blagnac pour commercer.

Sans aucun doute, chaque famille, ou presque, devait posséder une barque, dès l'origine de ce village.

Mais lorsque la "capricieuse" Garonne, en déplaçant son lit, a transporté des terres blagnacaises sur la rive droite, un problème a dû se poser : une simple barque ne suffisait pas à porter des bêtes pour le labour ou la rentrée des récoltes.

Aussi, il est normal de penser qu'un bac existait depuis des temps très reculés. Au XIX^{ème} siècle, le progrès aidant, tout naturellement, un pont a pris sa place.

LE BAC

Une très ancienne institution

Son existence sans doute plus ancienne, d'après Bertrand Lavigne, a été légalisée en 1339. En effet, les consuls de Blagnac Bertrand Gilabert, Bernard Guiraud et Jean de Pierre Bex, accompagnés de plusieurs habitants de ce village, ont présenté, dès les premiers jours de cette année-là, une demande au Sénéchal de Toulouse Pierre de Lapalud pour avoir "officiellement" un bac. A la suite de cette démarche, par lettres-patentes de Philippe VI de Valois, en date du 24 février 1339, les Blagnacais ont obtenu la concession d'un bac ou port pour le passage sur la Garonne des bêtes et des gens moyennant la somme de deux cents livres tournois et un tiers du produit du bac, les deux autres tiers restant à la communauté.

Il semble que ce bac, ce "port vielh" ou port primitif se trouvait à la hauteur de l'actuel monastère, au lieu-dit "Notre-Dame du Port". La formation de nombreuses îles et les roches de plus en plus escarpées à cet

endroit ont obligé les Blagnacais à installer ce bac bien plus loin du village, à l'emplacement du pont actuel.

Le fonctionnement de ce bac a dû rester le même de sa "création" à son remplacement. En effet une délibération du Conseil général de la commune datée du 16 mai 1791 (nous reparlerons plus loin de cette réunion) nous apprend "que la communauté a de tous temps jouy paisiblement du droit du port et passage de la rivière de Garonne, qu'elle l'affermait tous les trois ans à cri public, par affiches et enchères, au plus offrant et dernier enchérisseur et le produit en revenant était mis en moins imposé : savoir, les deux tiers au profit de la communauté et le tiers restant à celui du cy devant Seigneur.."

Ainsi après avoir placardé des affiches durant trois dimanches successifs, avoir proclamé par son de trompe et verbalement le jour de l'affermé, la délivrance de celle-ci était donnée. Dans la maison commune, devant les habitants assemblés, trois "feux" ou chandelles étaient allumés et les enchères pouvaient commencer. L'extinction du dernier feu désignait l'enchérisseur gagnant, donc le fermier du bac. Celui-ci, relativement jeune et capable de naviguer, était un pêcheur de poissons, un batelier, un "matelot"... Il avait besoin de la caution de son père ou à défaut d'un frère aîné...

Par exemple le 17 février 1788 dans "la maison de ville" après vêpres, Pierre Delpont, âgé de 38 ans, pêcheur de poissons, fils d'Antoine pêcheur lui aussi et qui le cautionne, a été le dernier enchérisseur "à la somme de 400 livres pour les deux tiers appartenant à la communauté, l'autre tiers appartenant au Seigneur Baron..." Le bail "durera trois ans complets et révolus qui commenceront le 3 may prochain 1788 et finiront à pareil pour l'année 1791..."

Une difficile restructuration

Mais , de graves événements allaient bientôt se produire. En 1789, la

Révolution déclencha de grands bouleversements et des troubles, jacqueries, émeutes éclatèrent un peu partout en France. Le 8 juin 1790, le Maire de Blagnac, François Cantayré a réuni les officiers municipaux Guillaume Nadal, François Marceillac, Antoine Lussan, Jean Lussan, et Antoine Marques, en présence du Sieur Dupré, procureur de la commune, pour adresser une demande à Monsieur Villeneuve, inspecteur général de la marine, afin que le Sieur Delpont passeur "ne parte point pour le service de mathelot". Il "a été dit par le Sieur Cantayré que de tous le temps, la commune a jouy du privilège de dispenser le fermier du port et passage du service du Roy..." Il a fait remarquer aussi "la perte réelle qu'éprouverait cette communauté si elle est privée de son passager dont elle est très satisfaite... que Delpont en sa qualité de passager sur une rivière navigable et royale était censé servir le Roy, qu'en outre cette communauté en perdant ce privilège serait privée d'un revenu considérable... que le fermier est même tenu de passer et repasser les gens de guerre et la maréchaussée gratis... que ce port est infiniment utile tant aux habitants (de la commune) qu'à ceux des lieux circonvoisins..."

Les raisons évoquées ont été convaincantes car, semble-t-il, Pierre Delpont n'est pas parti "pour faire une campagne" et "a servi le Roy" en restant passeur. Mais d'autres "tracasseries" l'attendaient.

En effet, après l'abolition des privilèges et des droits féodaux dans la nuit du 4 août 1789, les Blagnacais, considérant que le Baron percevait une partie du péage du bac "ont cru que ce droit était aboli et ont troublé le vray fermier". Les habitants de Blagnac refusaient donc de payer pour traverser la Garonne et la communauté n'a pas pu "affermer le 3 may 1791 suivant l'usage".

Devant cette situation, le Conseil municipal de Blagnac était bien embarrassé. Le Maire François Cantayré, les officiers municipaux et tous les notables du lieu se sont réunis le 16 mai 1791 en conseil général de la commune (nous comprenons la véritable raison de cette réunion que nous avons évoquée plus haut) et ont demandé, par l'intermédiaire du Sieur

Dupré procureur, à Messieurs les administrateurs composant la direction du district de Toulouse de "les diriger dans cette circonstance".

Le 24 juin 1792 seulement, suivant le pouvoir donné par les dits-administrateurs et un arrêté du département de la Haute-Garonne du 11 juillet 1791, se fera une nouvelle afferme. Mais le Maire Jean Miquel et les officiers municipaux, avant de procéder aux enchères, établirent une sorte de "cahier des charges" pour que "le fermier et les citoyens" comprennent que le péage existait bel et bien.

Ainsi "le fermier sera tenu de passer et repasser tous les habitants du présent lieu 6 deniers par personne et lorsqu'ils mèneront cheval ou ânesse autre 6 deniers plus 3 sols par paire de boeufs ou vaches et 1 sol 3 deniers par tête de cochon et 3 deniers par tête de mouton ou de brebis... il sera en outre chargé le dit-fermier de placarder à l'endroit le plus apparent du dit-port sur un poteau le taux de passage... convenu que le paiement de la dite ferme se fera chaque trois mois du moment qu'il sera en possession du port..."

Ce cahier des charges définissait aussi le travail du fermier, ce qu'il devait fournir (bateaux et outils nécessaires au passage) etc... Après la lecture de toutes ces clauses aux citoyens de Blagnac, les enchères ont commencé entre Jean Tirul et le Sieur Bentaboly. "Le dernier feu s'étant éteint sans autre enchère" l'adjudication revenait au Sieur Tirul pour la somme de 485 livres, mais il s'est désisté au profit du Sieur Gervais Debax fils d'Achille.

Fonctionnement du bac

Le 26 novembre 1798, une loi régira les bacs sur le plan national. Le fermier avait à sa charge le salaire des mariniers. Un seul suffisait à Blagnac dans les eaux "ordinaires", mais il en fallait deux lors des "grandes eaux". Ces mariniers ou passeurs devaient avoir au moins 21 ans, être "de bonnes vies et moeurs, décents envers le public, bien fait à la navigation". Ils présentaient au maire leur "certificat de capacité" délivré par "le commissaire ou l'administrateur de la marine de l'arrondissement". Le bac de Blagnac était desservi par "un bateau passe-cheval" de 15,70 mètres de

long sur 1,80 mètre de large garni d'un gouvernail, d'un mât, de deux perches ferrées, de deux avirons et d'une chaîne avec son cadenas, et par un batelet ou "gabarro" de 8,40 mètres de longueur sur 0,90 mètre de largeur avec seulement une perche ferrée et un aviron et toujours une chaîne et son cadenas pour l'amarrage.

Soixante personnes pouvaient monter sur le bateau et seulement huit sur le batelet y compris le marinier. Deux charrettes attelées occupaient tout l'espace du bateau.

Le fermier devait veiller à ce que ces bateaux soient toujours propres, "vides d'eau" et garnis de planches "pour sièges de manière que les passagers y soient en sûreté".

Le passage se faisait tous les jours sans interruption du lever au coucher du soleil. Lorsqu'une seule personne voulait emprunter le bac, le fermier était tenu de la faire passer sans aucun paiement supplémentaire mais à condition qu'elle ait "attendu sur le port un laps de temps d'une demi-heure". Durant la nuit, seuls les personnages importants ou porteurs d'ordres pouvaient être transportés d'une rive à l'autre.

Comme auparavant, le fermier ou "ses employés" faisaient payer un droit de passage. Un piéton donnait 3 centimes, le conducteur d'un cheval ou d'un mulet chargé 12 centimes, celui d'une voiture à 2 roues 60 centimes, à 4 roues 75 centimes. Pour aller vendre un boeuf ou une vache, il fallait verser 10 centimes, par contre pour la même bête allant au pâturage ou au labour sur la rive droite 5 centimes suffisaient. De même, pour une charrette chargée de récolte, le propriétaire ne payait que la moitié du droit. Tous les cas étaient envisagés et les prix variaient : charrette tirée par un cheval, deux ou trois chevaux ou par une ânesse, chargée ou vide; les chariots de ferme selon leur nombre de roues; les volailles, les troupeaux etc... Selon la loi, les différents tarifs étaient affichés sur les deux rives.

Les années passèrent. Après tant de services rendus, le bac va être remplacé par un pont suspendu. Le 22 décembre 1839, le Maire Jean Louis Miquel, déclarait devant les conseillers municipaux, appelés à prendre une décision : "il faut considérer l'insuffisance et les dangers de

communications établies entre les deux rives de la Garonne à l'aide d'un bac que la moindre inondation rend inutile et dangereux, le service de ce bac lorsqu'il porte des charrettes pesamment chargées occasionne des retards qui peuvent avoir une heure de durée, que ce retard peut être dangereux pour des piétons que la chaleur du climat ou la fatigue de la route a couvert de sueur..."

LE PONT

Un pont suspendu à péage



Par lettre en date du 14 décembre 1839, Monsieur le Préfet avait chargé Monsieur le Maire de réunir le Conseil municipal pour se prononcer "sur le projet d'un pont suspendu sur la rivière de Garonne en remplacement du bac existant à Blagnac". Aussi dans la séance du 22 décembre suivant que nous venons de citer, le maire et les conseillers municipaux "considérant les développements immenses que les communications

acquerront dans la suite par l'existence d'un pont aussi utile, jeté au point projeté; les facilités que ce pont offrira à la circulation soit pour les piétons soit pour les voitures", adoptèrent "d'un avis unanime" le projet en question.

Le plan du pont suspendu avait été présenté dès le 15 février 1839 par Sieur Jacques Quenot, ingénieur civil, demeurant à Paris. Une ordonnance du 7 avril 1841 permettra cette construction. Le 10 juin de la même année, l'adjudication, approuvée par Monsieur le Ministre de l'Intérieur un mois plus tard, se fera en faveur du Sieur Quenot, déjà nommé, pour une durée de péage de 34 ans, 8 mois et 14 jours. L'épreuve de réception faite les 14 et 15 mars 1844 réussira parfaitement et le pont sera ouvert au public le 28 du même mois.

La veille, le dernier fermier François Rocolle fils avait définitivement mis fin à l'existence du bac. Il était prévenu, car dans son bail obtenu le 25 octobre 1841, il était bien spécifié que "dans le cas où le gouvernement autoriserait l'établissement d'un pont en remplacement du bac, le présent bail sera résilié de plein droit sans aucune indemnité".

Ce pont se composait d'une seule travée de 140,63 mètres. Le premier plan, modifié en 1842, prévoyait une pile centrale.

Le plancher de bois avait une largeur de 4,20 mètres entre les garde-corps dont 2,20 mètres pour la voie charretière (passage pour une seule charrette) et 1 mètre pour chaque trottoir. Une partie de trottoir avait été supprimée d'un côté pour permettre dans des cas "exceptionnels et rares" à une charrette de fourrage par exemple de se garer pour qu'une autre la croise. Le gardien du pont veillait personnellement à cette manoeuvre.

Les câbles de suspension en fil de fer au nombre de quatre pour chaque côté étaient supportés par des portiques établis sur les deux culées, puis ils s'infléchissaient vers les puits d'attache où à 6,80 mètres de profondeur, ils étaient fixés dans un fort massif de maçonnerie. Les deux "portes" étaient parementées en briques et pierre de taille.

Une barrière qui sera enlevée à la fin de la concession, étaient placée à l'entrée du pont. Elle était ouverte en janvier, février, novembre, décembre

depuis 6 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir, en mars, avril, septembre, octobre de 5 heures du matin à 9 heures du soir et enfin en mai, juin, juillet et août, de 4 heures du matin à 11 heures du soir. Elle était fermée pendant la nuit "mais le concessionnaire des droits de péage (ou son préposé) sera tenu de l'ouvrir toutes les fois qu'il en sera requis".

A cette barrière avait lieu la perception des droits. Le prix du péage était sensiblement le même que pour le bac et même légèrement inférieur. Le passage d'une voiture suspendue pour voyageurs à deux ou à quatre roues ne coûtait plus que 50 centimes (au lieu de 60 ou 75); celui du char, du chariot, de la charrette, du tombereau à deux ou quatre roues, employés au transport des engrais, à la rentrée des récoltes et autres travaux d'agriculture revenait toujours à 20 centimes... Comme pour le bac, les Blagnacais bénéficiaient d'un tarif préférentiel soit pour aller travailler leurs terres sur la rive droite soit pour vendre leurs produits de jardinage à Toulouse. Toujours dans la séance du 22 décembre 1839, le conseil municipal avait revendiqué ce privilège car, disait-il, "presque tous les habitants de cette commune se rendent tous les jours à Toulouse avec des charrettes soit pour y opérer la vente du jardinage, soit pour le blanchissage du linge, que dès lors s'ils étaient tenus de payer les entiers droits du tarif, l'existence du pont ne leur procurerait aucun avantage et ils préféreraient s'affranchir de ces droits onéreux en prenant la route de la rive gauche de la Garonne c'est-à-dire la route de Toulouse à Lectoure..." Il concernait aussi "les particuliers de Blagnac qui avaient des propriétés sur la rive droite de la Garonne." Pour en bénéficier "ils étaient porteurs d'une carte délivrée par le Maire pour se faire connaître".

Difficultés d'exploitation et d'entretien

Dans la séance du 7 octobre 1860, sous la présidence de Jean Rocolle, Maire, un conseiller municipal, Monsieur Monnereau pensait que "le moment était opportun pour solliciter du gouvernement le rachat du péage du pont suspendu de Blagnac car, Sa Majesté l'Empereur, a conçu la généreuse pensée d'appliquer aux grands travaux d'utilité publique les

sommes restées disponibles après la guerre d'Italie..." Il voulait, avec l'accord des autres conseillers, envoyer une lettre à "Son Excellence Monseigneur le Ministre de l'Intérieur" signée à la fois par le Maire de Blagnac et celui de Toulouse.

Dans celle-ci il faudrait insister sur le fait que "le territoire de la commune de Blagnac composé de terres légères et d'alluvions se prête depuis fort longtemps et merveilleusement à la culture maraîchère, que ses produits, justement appréciés, sont transportés journellement à Toulouse où ils forment à eux seuls les trois quarts de la consommation, le surplus est expédié sur Bordeaux et sur Paris par le canal latéral ou le chemin de fer..." Ainsi "le rachat du péage serait profitable aux Blagnacais et aux habitants de Toulouse en rendant leur passage sur la Garonne bien moins onéreux". Le conseil municipal était bien sûr d'accord avec ces arguments. La réponse ne viendra que sept ans plus tard, le 11 novembre 1867, dans une lettre du Préfet. Celui-ci ne donnait pas de suite favorable à cette demande car "comme pour le rachat du pont suspendu de Grenade, il n'y avait plus de fonds disponibles".

Ce pont pouvait supporter un poids maximum de 50 kilogrammes par mètre carré ce qui déterminait le nombre de piétons, de cavaliers ou d'animaux autorisés à passer. Une voiture à deux roues ne devait pas dépasser 5100 kg tout compris, celle à quatre roues 8400 kg. Ces poids correspondaient à des charges bien précises de blé, vin, bois de chauffage, houille, plâtre, briques, sable, gravier etc... Le gardien du pont veillait à ce que cette réglementation soit respectée.

Les chevaux étant mis au pas, les rouliers ou voituriers devaient tenir les guides ou cordeaux et les conducteurs ou postillons restaient sur leur siège. Une voiture attelée de plus de cinq chevaux ne pouvait pas s'engager sur le tablier "quand il y avait déjà sur le pont une voiture ou attelage supérieur à ce nombre de chevaux et les piétons marchant en corps devaient rompre le pas". Le pont de Blagnac, même sur un chemin vicinal, n'échappait pas à la surveillance administrative et les autorités locales avaient "en vertu de la loi du 16 et 24 août 1790, le droit et le devoir de veiller à ce que la sûreté du passage ne soit pas compromise".

Par contre il n'était pas protégé par la loi du 30 mai 1851 "sur la police du roulage" qui ne s'occupait que des "routes tant impériales que départementales".

C'est pourquoi l'ingénieur des Ponts et Chaussées (ou son représentant) effectuait des visites annuelles du pont et des vérifications plus poussées appelées "l'épreuve" tous les quatre ou cinq ans ou lorsqu'un incident important se produisait : grand rassemblement de cavaliers et de chevaux d'artillerie en 1849, grave inondation comme celle de 1875... Le procès-verbal des visites annuelles, signé par le Préfet, portait mention des travaux à exécuter par le concessionnaire. En 1861 celui-ci a du faire repeindre la suspension et les fers en 1864. En 1865, 9 poutrelles de la charpente ont été remplacées ainsi que 12 croisillons du garde-corps et 48 mètres de trottoir réparés. Presque chaque année du gravier était répandu sur "les avenues" menant au pont. Ces travaux d'empierrement n'étaient pas nouveaux. Même au temps du bac, les chemins étaient entretenus tant par la communauté de Blagnac que par celle de Toulouse, comme en témoigne cette requête envoyée le 24 février 1788 aux Capitouls par les Consuls blagnacais. Ils "les supplient de réparer la route du port de Blagnac allant à Toulouse rendue impraticable au pré des Sept-Deniers par les eaux fluviales... [cela pourrait se faire] à très peu de frais vu la commodité du gravier qui se peut prendre à pied d'oeuvre... [et serait] de la plus grande nécessité dans l'intérêt public... et de la plus grande utilité à tout le public à raison de l'exportation des denrées... Son mauvais état porte préjudice aux pêcheurs, blanchisseurs, bouchers, tuiliers... à tous les gens de la commune ou autres..."

Une des premières "épreuves" s'était déroulée le 25 septembre 1850 car une quinzaine de mois plus tôt "le pont a subi accidentellement une épreuve grave : environ 150 chevaux d'artillerie se sont trouvés entassés sur le pont avec une cinquantaine de cavaliers; en fixant le poids d'un cheval à 450 kg et celui d'un cavalier à 75 kg, la charge totale a été de 71.250 kg, plus de la moitié de la charge normale, 118.130 kg sans tenir compte de l'agitation des chevaux".

Aussi, sur ordre du Préfet, le juge ordinaire des Ponts et Chaussées chargé

de la navigation de la Garonne, assisté de Mr Dubois, conducteur des Ponts et Chaussées au canal latéral de la Garonne et en présence de Mr Marnac, représentant Mr Quenot concessionnaire, procéda à "l'épreuve".

Des caisses contenant des petits cailloux de la rivière d'un poids total de 118.130 kg avaient été déposées sur le tablier du pont. Elles y restèrent de 7 heures du matin jusqu'au lendemain 26 septembre même heure. Un passage provisoire avait été établi pour les piétons tandis que les animaux et les voitures empruntaient le pont de Toulouse éloigné seulement de 4 km.

Les mesures effectuées sur la flèche du tablier furent très favorables au pont qui avait donc bien résisté à "l'incident".

En 1868 "l'épreuve" s'était faite à l'aide de graviers mêlés de sable, le représentant de Mr Quenot était le préposé au péage Mr Retournat. Après avoir examiné le rapport, le préfet a écrit "la circulation peut continuer à s'effectuer sur le pont suspendu de Blagnac".

En mars 1873 "l'épreuve" se fera avec de la terre répartie sur toute la longueur de la voie par 14 hommes à l'aide de brouettes. Cette opération "commencée à 4 heures 15 du matin le 31 mars s'est terminée à 10 heures". Comme chaque fois, le pont devait supporter cette charge pendant 24 heures. Mais "4 heures après le chargement il a commencé à pleuvoir sans interruption jusqu'au déchargement et le mètre cube de terre a augmenté d'un poids de 294 kg".

Malgré cette surcharge, le pont résista bien et la circulation put continuer en toute sécurité.

Le 23 juin 1875 l'inondation avait provoqué de graves dégâts. Le pont "a subi une forte secousse par suite du choc que lui a imprimé le bateau-dragueur dit Jupiter; le garde-corps a été dérangé; le tablier a un peu dévié, mais a repris sa place; les abords du pont ont été détruits; le mur de la rive gauche a été emporté sur 15 mètres..."

Le Maire, Mr Ferradou, avait interdit le passage des voituriers. Aussitôt, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées s'était déplacé pour faire toutes les vérifications nécessaires. L'interdiction de passage a pu être

levée le 25 juillet. Le concessionnaire avait été prié par le Préfet d'effectuer toutes les réparations.

Un ouvrage rapidement dépassé

L'expiration de la concession a eu lieu, comme prévu, le 12 décembre 1878. Deux jours avant, le préfet a pris un arrêté portant "injonction au concessionnaire du pont suspendu de Blagnac de cesser la perception de tous droits de péage à partir du lendemain 11 décembre". Un autre arrêté préfectoral daté du 7 mars 1879 a fixé au 7 avril suivant à 8 heures du matin "la remise du pont et de ses dépendances aux communes de Toulouse et de Blagnac".

Mais comme le fait remarquer la Maire de Blagnac, Monsieur Benazet, la gratuité du passage "donne lieu à une circulation bien plus active et plus dispendieuse que si le pont ne servait qu'à l'usage des habitants de Toulouse et de Blagnac... et les ressources de la commune sont insuffisantes pour faire face aux frais d'entretien du pont et de ses abords si elle n'est aidée que par le concours de la commune de Toulouse".

Avant 1878, le concessionnaire exécutait tous les travaux à ses frais, mais après, la charge en revenait aux communes de Toulouse et de Blagnac; ce qui pesait lourdement sur le budget de cette dernière. Aussi dès 1880, Monsieur Benazet, Maire, a fait une demande pour que "le pont suspendu et les chemins y aboutissant soient classés d'urgence et dans le plus bref délai comme routes départementales".

De plus Monsieur Benazet et comme lui les Maires qui lui ont succédé pensaient que "les communes environnantes de Beauzelle, Seilh, Aussonne, Merville, Grenade, Cornebarrieu, Mondonville, Bretz, Launac, Thil, Daux, Montaigut, Saint-Paul, Lévigac, Manville qui profitent des facilités du pont, participent à son entretien ainsi qu'à celui des chemins y aboutissant". Mais toutes ces communes feront "la sourde oreille".

C'était le portier ou gardien du pont qui faisait les travaux d'entretien : empierrement des chemins, changements des planches etc... et même

l'épandage de sable durant les périodes de gel. Il habitait une petite maison à côté du pont. Le dernier, Monsieur Albus est resté dans le souvenir des anciens Blagnacais ainsi que sa femme Marie qui gardait "les petits" de la classe enfantine.

En 1886 une lanterne est installée sur la rive gauche pour éclairer le pont. En 1891, le bec de gaz, à la demande de plusieurs membres du conseil municipal, restera allumé toute la nuit "attendu que son entretien est d'une minime dépense pour donner satisfaction à l'intérêt général des habitants de la commune qui de quatre à cinq heures du matin se rendent à Toulouse au marché d'Arnaud Bernard, pour faire vente de provisions de toutes espèces et de toutes sortes qu'ils y apportent pour alimenter le susdit marché".

BIENTOT UN AUTRE PONT

Lenteurs et tergiversations



Dès février 1885 une commission formée de Messieurs Bessières, Aussal et Rivet est chargée "d'étudier le projet de reconstruction du pont de Blagnac et de la part contributive afférente à la commune".

En juin de la même année le conseil municipal déclare "qu'il donnera un concours financier au projet tendant à la reconstruction du pont de Blagnac en pont métallique", toutefois il croit que "les communes du canton ouest de Toulouse et du canton de Grenade intéressées à l'exécution du projet doivent être invitées à participer à la souscription demandée par le conseil général de la Haute-Garonne".

Mais presque toutes les communes refusent de participer. Aussi dans sa séance de mai 1886 le conseil municipal prévient Mr le Préfet que "les finances publiques ne peuvent pas faire le sacrifice de la somme de 20.000 francs demandée et le prie d'insister auprès des autres communes..."

En novembre 1886, le projet de l'élargissement du pont suspendu existant est envisagé mais le Maire, Monsieur Debax, et les conseillers s'y opposent car cela ne va pas dans le sens de l'intérêt de la commune "vu que par suite du grand nombre de colliers (700 environ) qui traversent ce pont journellement et venant en grande partie des communes de Daux, Merville, Aussonne, Seilh, Grenade etc... elle est obligée au contraire d'employer la plus grande partie des fonds affectés à ses chemins vicinaux pour l'entretien du chemin n°1 (celui qui va du village au pont: aujourd'hui rue du Dr Guimbaud et avenue du Général Compans) que parcourent les charrettes venant de ces communes..." Ils préférèrent que "le pont suspendu actuel qui offre un danger imminent puisqu'il date de plus de 45 ans... soit remplacé par un pont métallique offrant toute sécurité".

En effet, selon le témoignage de Blagnacais qui l'ont traversé, ce pont tremblait au simple passage d'un cheval et il était impressionnant d'apercevoir l'eau de la Garonne entre les planches disjointes. En 1904 M.M les agents-voyeurs présentèrent un projet pour remplacer le pont suspendu par un tablier rigide; ils prévoyaient une pile en rivière et conservaient les culées. Au mois de septembre 1911, ils présentèrent un nouveau projet où les deux travées métalliques étaient remplacées par

trois voûtes en ciment armé. En novembre 1912 Mr l'ingénieur en chef de la navigation de la Garonne approuvait l'exécution immédiate des travaux projetés.

Le second pont suspendu

Mais la première guerre mondiale allait retarder cette construction qui, en fait, ne sera entreprise qu'à la fin de l'année 1923. Le projet de 1911 sera suivi dans ses grandes lignes.

De nombreux Blagnacais: maçons ou autres ont travaillé à l'exécution de ce pont. Même le chef de chantier, Mr Faure, habitait Blagnac.

Pour construire les piles "au sec" une sorte de barrage en amont et en aval avait été aménagé et il fallait sans cesse pomper l'eau. Le travail était très pénible car tout se faisait à la main. Pendant la durée des travaux (deux années environ) une partie de l'ancien pont de bois était réservée à la circulation.

La construction de ce nouveau pont donne des soucis à la municipalité. En effet, les rails du tramway électrique ne sont pas prévus dans le tablier du pont. Grâce aux demandes envoyées au Préfet et à l'élargissement fait par le département du chemin Blagnac - Sept Deniers les rails seront posés, mais ils ne serviront jamais. Le tramway continuera à passer par Purpan et sera remplacé par un autobus qui, lui, empruntera le pont.

Les conseillers municipaux s'inquiètent bien plus de la démolition de la culée et de la pile (côté rive gauche) de l'ancien pont car celle-ci présente "un grand danger en ce qui concerne les propriétés privées riveraines de la Garonne ainsi que le Ramier communal, seule ressource de la commune et dans lequel se trouvent installés les puits, filtres et machines élévatoires du service des eaux".

Le 15 janvier 1925 le Maire, Monsieur Ginestet et quelques conseillers se rendent sur le chantier. L'ingénieur des Pont et Chaussées, Monsieur Larroque leur fait visiter les lieux et les rassure : la démolition des anciennes maçonneries était obligatoire mais ne présente aucun danger pour l'avenir.

Ce nouveau pont suspendu métallique est presque plat et offre une

chaussée d'une largeur convenable pour que les charrettes et bientôt les automobiles se croisent facilement.

D'après un devis daté du 12 juin 1925 établi par l'ingénieur Monsieur Bouts et accepté par le Maire, le pont est en plus éclairé électriquement "par 4 lampes, chacune supportée par une pile". Le courant est fourni par la Société Pyrénéenne d'Energie électrique.

En novembre 1929, le conseil municipal demande que "l'éclairage du pont soit à la charge du département puisqu'il a déjà pris à son compte les dépenses de celui des ponts d'Ondes et de Grenade". Et le chemin vicinal n°1, baptisé chemin 115bis, doit être classé "d'intérêt commun" car "le grand nombre d'automobiles, d'autobus, de camions qui empruntent le pont, l'usent très rapidement".

Que de changement depuis 1930! La "ville" de Blagnac a gardé, autour de son église, le coeur du village d'autrefois, mais s'est agrandie de nombreux quartiers nouveaux.

Pourtant, même s'ils ne se posent pas de la même façon, les problèmes de voirie demeurent. Le pont actuel, construit en 1983-84, a remplacé le pont suspendu, mais est toujours appelé "l'ancien pont de Blagnac" et, si son entretien a changé de mains, il demande et demandera, comme ses prédécesseurs, vigilance et soins constants.

Suzanne BERET
Septembre 1995

SOURCES

Archives municipales de Blagnac

- Série D : D8 à D29

- Série O : 1011

Archives départementales de la Haute-Garonne

- Série S : 6S/20

6S/21

3Sbis 5

3Sbis 34

ECHE G., "Blagnac, ville et village", Toulouse, Eché 1985

LAVIGNE B., "Histoire de Blagnac", Toulouse 1875, réédition Marseille, Lafitte 1978