

# PONT, PONT ET RE-PONT.

## Petit historique des ponts de Civray.

*Critiqués des uns, appréciés des autres nos ponts ont été les témoins d'un passé chargé de joies et de peines. Je vais vous conter leur histoire en essayant de la replacer dans son cadre d'époque.*

### HARO AU BAC ! A QUAND LE PONT ?

Insatisfaits des services du bac (longues attentes sur les berges, lenteur de la traversée) les usagers en référèrent aux élus qui forts de ce soutien réclamèrent avec fermeté et insistance la construction d'un pont sur le Cher. La demande fut présentée sous le mandat de François GODEAU, maire de 1871 à 1876 et fut soutenue par son successeur de 1876 à 1878, Louis METIVIER.

C'est alors qu'arriva celui qui est considéré comme étant le PÈRE DU PONT : Etienne GAILLARD.

Il occupa le siège de premier magistrat durant deux mandats de cinq ans de 1882 à 1892.

Originaire de Francueil, tonnelier de son métier, il épousa à Civray en 1884 Mademoiselle Silvine OLIVIER, habitant Thoré, elle-même issue d'une longue lignée de tonneliers. Ces faits donnent à penser qu'il s'est lui-même installé à Thoré.

Ce fut le premier maire élu par son Conseil Municipal car, détail qui m'a surpris, avant le décret du 28 mars 1882 les maires étaient nommés par le Président de la République. Pendant la période qui nous concerne ce furent Jules GREVY (1879 à 1887) et Sadi CARNOT (1887 à 1894). Peu après son élection Etienne GAILLARD ouvrit "une souscription publique pour la construction du pont de Thoré" en 1883 ; c'était d'usage à l'époque. Elle fut clôturée qu'en 1895 par son successeur : Sylvain DESCHAMPS (le père de feu la Gare de CIVRAY-DE-TOURAINÉ).

L'étude du projet dura 12 ans (1874 à 1886).

Durant cette période le pont de BLÉRÉ qui datait de 1160 (Henri PLANTAGENET) menaçait ruines. Or c'était le passage obligé de nos charretiers.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de l'étude était-il un émule d'EIFFEL, qui entre autres travaux venait de réaliser son célèbre viaduc de GARABIT (1882-1884) ? Plusieurs types de ponts ont-ils été proposés à la Municipalité ? Avait-elle son mot à dire dans le choix de l'ouvrage ?

On le penserait du fait de sa participation financière. Ces sujets que j'aurais aimé élucider sont restés sans réponse. Toujours est-il que la formule retenue fut une construction métallique : un tablier constitué de fortes poutrelles supportera la chaussée ; un parapet en treillis d'acier y prendra solidement appui. L'ensemble reposera sur trois belles piles de pierres de taille et sera arc-bouté à chaque extrémité par de robustes culées.

Une voie unique suffira au trafic.

L'ensemble n'était guère plus élégant qu'il l'est aujourd'hui. La construction s'acheva en 1891 par l'édification des rampes d'accès qui furent plantées de faux-acacias.

### INAUGURATION EN... FANFARES

Il ne restait plus qu'à inaugurer. Le déroulement de l'inauguration fut prévu dans les moindres détails. C'était sans compter sur les adversaires du Maire !

La tension politique était très vive à l'époque. Il n'y avait pas de demi-teintes. On était "Blanc" ou "Rouge". Chaque camp organisait ses bals, possédait sa Musique et la tolérance était inconnue des antagonistes. Voici donc l'événement cocasse qui survint.

Tandis que les officiels se préparaient à couper le ruban tricolore qui barrait le pont rive droite et que la musique qui les accompagnait (Rouge en l'occurrence) ouvrait le ban, la Musique Blanche qui s'était discrètement cachée dans l'île, sous le pont, se mit à jouer à tue-tête, couvrant l'harmonie de leurs adversaires. Il s'en suivit une cacophonie

mémorable qui fit la joie des uns et la déception des autres. L'adolescente qui avait été témoin du fait, ma grand-mère, en avait encore du sourire plein les yeux en me le relatant cinquante ans après.

Malgré l'intensification du trafic qui en était à ses débuts le pont donna toute satisfaction. Après la guerre de 1914-1918, de triste mémoire, survint une période de calme relatif. Puis vingt et un ans plus tard survint ce que Roland DORGELES qualifia de "Drôle de Guerre".

### LA DROLE DE GUERRE

En Mai 1940 notre pont vit passer le long cortège des réfugiés à pied, en charrettes, en automobiles, qui fuyaient l'avance allemande sans destination précise. Ils faisaient peine à voir avec le chargement hétéroclite de leurs biens les plus précieux dissimulés sous leurs menues provisions de route.

Aussi triste était le spectacle de notre armée en déroute ; les soldats se repliaient à la recherche de leurs unités sans armes ni bagages !

### LA MORT DE NOTRE PONT

Les troupes allemandes viennent de franchir la Loire. Un vent de panique souffle sur CIVRAY attisé par les vétérans de 14-18 qui ont gardé un souvenir douloureux de "leur Guerre". Dans la nuit du 19 au 20 juin 1940 le "Génie français tente de détruire le pont afin d'exécuter les ordres de Mission Retardatrice". En fait la charge explosive placée au niveau des premières piles côté rive droite sectionne le tablier et le parapet sur trois travées qui se retrouvent une pointe dans le Cher, maintenues comme par une charnière aux deux premières piles et à l'extrémité de la rampe de la rive droite.



Le Pont après sa destruction

Les envahisseurs ne chercheront pas à l'utiliser contrairement à celui de BLÉRÉ qu'ils répareront dès le 28 juin. Ils ont leurs plans établis de longue date et cet ouvrage ne présente aucun intérêt ne serait-ce que par le faible tonnage pour lequel il est prévu (6 tonnes).

### LE PONT DES MISÈRES

Malgré la résistance des Tirailleurs Sénégalais qui retardèrent l'exécution le Génie allemand construisit un pont de bateaux au lieu-dit "Le Port", une trentaine de mètres en aval de l'ouvrage détruit. Celui-ci fut d'une importance indéniable. Pendant plusieurs jours, il draina sans discontinuer le flot des envahisseurs : à pied, en vélo, en fourgons hippomobiles, en autos, en camions et chenillettes.

Le nazisme triomphait ! Les soldats exultaient ! Les musiques exécutaient des pas redoublés à grands renforts de "cuivres". La route du Sud était ouverte, la Victoire assurée... pour l'heure ! Et notre pont regardait passer ces troupes avec mépris.

Puis en sens inverse ce fut le passage de nombreux prisonniers de guerre français que leurs gardiens conduisaient au camp d'Amboise.

Parallèlement, les réfugiés que nous avons vu fuir quelques

semaines ou quelques jours plus tôt tentaient de regagner leurs domiciles en utilisant cet ouvrage mobile dont la solidité ne pouvait pas être mise en doute.

Le pont de BLÉRÉ redevenant opérationnel, les bateaux quittèrent le lit du Cher. Les clauses de l'Armistice du 23 juin 1940, mises à exécution une semaine plus tard, partagèrent la France en deux zones (libre et occupée) et la ligne de démarcation fit office de frontière. En ce qui nous concerne, son tracé suivait le cours du Cher du sud de VIERZON, le coupait à BLÉRÉ et obliquait vers le sud-ouest pour gagner ANGOULEME et la frontière espagnole.

Par conséquent CIVRAY se trouva démembré.

La rive droite fut occupée et la "Ligne" gardée par des douaniers allemands, assistés d'énormes molosses. Thoré vit s'ériger un poste de garde (actuelle rue de Bléré) et bénéficia quelques temps de l'avantage de se trouver en zone libre. Administrativement le village se trouva rattaché à FRANCUEIL. Une école fut ouverte au Château ; elle fonctionna jusqu'à la réalisation de la passerelle (fin décembre 1945).

A moins d'être muni d'un Ausweis, autorisation délivrée par les autorités allemandes de la Kommandantur de BLÉRÉ, il devenait impossible de se rendre à Thoré et vice-versa.

A partir du 10 juillet 1943, les troupes allemandes ayant envahi la zone dite "libre", on put à nouveau se rendre d'une rive à l'autre du Cher en faisant appel au passeur et à son bac, service rétabli par la Délégation Spéciale qui administrait la commune sous le régime de VICHY.

Et ces années "sous la botte allemande" se déroulèrent avec leur cortège de misères, de privations, de brimades parfois sanglantes et de sacrifices héroïques.

### ET QUE LA PASSERELLE SOIT !

Septembre 1944, La Libération ! La joie éclate ! La Liberté retrouvée !

Le 15 septembre 1944, une Délégation est constituée par le Gouvernement Provisoire de la République dans le but d'assurer l'administration de la commune dans l'attente d'élections officielles. Elle est composée majoritairement d'anciens Résistants. Marc DESCHAMPS en est le Maire.

Le 21 mai 1945, c'est-à-dire huit mois après sa nomination, le Conseil Municipal Provisoire demande la réparation des travées du pont, coupées au niveau des premières piles rive droite. Formalités et travaux sont pris en mains par H. GUILBERT, ingénieur TPE de la Subdivision de BLÉRÉ. Le tout est exécuté en un temps record.

Mi-décembre la chaussée est utilisable ; seuls les parapets ne sont pas en place sur une trentaine de mètres de chaque côté.

A la rentrée de janvier 1946, les élèves de Thoré devront nécessairement emprunter cette passerelle en bois, leur école étant définitivement fermée. Afin de protéger les écoliers du risque évident, le Conseil Municipal décide de confier au Garde Champêtre la surveillance du passage des enfants matin et soir. Chaque jour, à tour de rôle, un conseiller le secondera. Il serait inconcevable d'envisager pareille démarche aujourd'hui.

L'inauguration eût lieu le 20 janvier 1946 et se déroula dans la liesse générale. Tous se réjouissaient de la Réunification de notre commune.

Cinq semaines plus tard (26 février 1946), un arrêté préfectoral réglementa la circulation sur la passerelle : 4 tonnes de poids total en charge, espacement minimum de 20 mètres entre les véhicules, vitesse maximum : 4 Km/heure. Priorité au 1<sup>er</sup> engagé.

Et que ça roule !

## COMMUNE DE CIVRAY-SUR-CHER

Dimanche 20 Janvier 1946

# INAUGURATION DU PONT DE THORÉ

Sous la présidence de MM.  
VIVIER, Préfet d'Indre-et-Loire  
Jean MEUNIER, Député-Maire de Tours  
DUPRAZ, GULLON, QUENARD, MOUSSU  
Députés d'Indre-et-Loire  
BUCHET, Chef de Cabinet du Préfet  
CRESPIN, Conseiller Général  
assistés de MM.  
JAMBERT, Ingénieur en Chef du Département  
GRAUD, Ingénieur d'Arrondissement  
GENEST, Ingénieur d'Arrondissement  
GUILBERT, Ingénieur T.P.E.  
RABEUX, Directeur de l'Entreprise Drouard  
LE BRIS, Ingénieur de l'Entreprise Drouard  
Le Conseil Municipal de Civray-sur-Cher



## MENU

Le Consommé de Volaille Princesse  
Le Fém de Veau Sauce Tartare  
Le Timbalé de Ris de Veau Toulousaine  
Le Cuisson de Sanglier Grand Veneur  
Les Champignons à la Crème  
La Noix de Veau Rôtie Cresson  
La Salade Mimosa

### Desserts

Le Délice à la Tourangelle  
Les Surprises de Civray  
Les Bûches de Noël

### Vins

Coteaux du Cher en Carafe  
Bourgueil 1939  
Vouvray 1933  
Café -> Vieilles Liqueurs



Georges GAUCHER, Traiteur, Bléré.

## AVRIL 1953 - RAZ DE MARÉE ÉLECTORAL

Marc DESCHAMPS, maire de septembre 1944 à avril 1953 est évincé avec ses 12 colistiers. Pendant ses mandats successifs, ses plus grandes réalisations sont : sur le plan communal le groupe scolaire - mairie, sur le plan professionnel la Cave Coopérative.

Henri COURAULT, agent immobilier lui succède à la tête d'une équipe de 12 conseillers, la plupart ayant déjà de nombreuses années de pratique de gestion communale. Une lourde tâche les attend.

Deux mois à peine après leur élection, un arrêté préfectoral " limite la circulation sur la passerelle aux seuls piétons et cyclistes sous réserve qu'ils ne stationnent pas en groupes importants " (29 juin 1953). De toute évidence la passerelle donne des signes de fatigue.

Sans plus tarder, une première demande de reconstruction du pont est adressé à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Par retour celui-ci fait part de son intention de réutiliser le pont PIGEAUD d'AMBOISE qui va se trouver libéré du fait de la reconstruction du nouveau pont dont les travaux arrivent à terme.

Vraisemblablement cette solution satisfait les deux parties : l'Ingénieur qui trouvait le réemploi immédiat de cet ouvrage qui eût pu l'encombrer longtemps et la Municipalité de CIVRAY qui par voie de conséquence allait bénéficier rapidement de la remise en service de son pont.

Le pont PIGEAUD à usage militaire, prévu pour être monté par éléments, avait été mis en place en 1940 à 100 mètres environ du pont actuel. Ses piles de béton sont toujours visibles dans le lit de la Loire. Il disposait d'une chaussée constituée d'épais madriers de bois ; une étude s'avérait nécessaire pour s'assurer de la possibilité de la revêtir de béton.

## ET UN SECOND PONT METALLIQUE A CIVRAY

Presque un an après les premières démarches, M. le Ministre des Transports et du Tourisme fait connaître l'affectation des 105 mètres d'éléments nécessaires à CIVRAY. Le complément sera stocké à ST PIERRE-DES-CORPS. Un crédit est ouvert pour le démontage et le transfert. Pour la construction proprement dite, il faudra attendre ! Trois mois plus tard (septembre 1954), l'entreprise parisienne adjudicataire précise que 75 jours seront nécessaires au démontage et 200 jours ouvrables au remontage. Fort heureusement les délais annoncés se sont trouvés sérieusement écourtés. Un bac (encore un !) sera mis en service pendant la durée des travaux pour permettre la traversée des 35 écoliers, des piétons, des cyclistes... et du facteur.

23 novembre 1954 : L'entreprise locale LEBRIS est mise en demeure de dégager le plus rapidement possible tous les éléments du vieux pont afin de ne pas retarder la mise en œuvre de ses collègues parisiens.

18 juillet 1955 : Le pont repose sur ses piles mais certaines vérifications essentielles restent à effectuer. Avisée que " l'ouvrage devrait pouvoir être mis en service fin juillet prochain ", la Municipalité fixe l'inauguration au Dimanche 31 juillet 1955.

Les festivités se déroulent comme prévu en partageant les manifestations entre Bourg et Thoré. Toutefois le pont n'est que partiellement utilisable : seuls les piétons, cyclistes et véhiculent d'un P.T.C. inférieur à 3 tonnes sont autorisés à en faire usage. Les essais en charge s'étant révélés satisfaisants, le 3 octobre 1955 l'arrêté officiel paraît. Le pont pourra être utilisé sans limitation de tonnage. Bravo !

Et voici le pont à voie unique que nous empruntons aujourd'hui, depuis bientôt 48 années de bons et loyaux services.

Dès 1954, il a donné lieu à bon nombre de polémiques. Le Conseil déchu affirmait : " Elus, nous n'aurions pas construit un ouvrage au rabais mais un pont digne de ce nom ".

Si telle avait été leur réalisation peut-être aurions-nous aujourd'hui un élégant ouvrage à deux voies s'intégrant parfaitement dans le cadre de notre belle vallée... Mais on ne change pas le cours de l'Histoire !

Depuis de nombreuses années, vos Elus ont œuvrés pour la réhabilitation de ce pont. Leurs démarches sont restées vaines jusqu'au jour où... le Conseil Général a pris la demande de M. Alain BERNARD, notre Maire, en considération et l'a avisé de la mise en route de la procédure.

Dernièrement, nous avons eu connaissance " d'un avis d'attribution d'études préliminaires concernant le pont de CIVRAY-DE-TOURAINNE " dans notre journal local.

Peut-être bénéficierez-vous, dans le courant de la prochaine décennie, d'un ouvrage qui fera pâlir d'envie tous les voisins...

M. Robert GODEAU  
Ancien Adjoint au Maire