

Savonnières

Fin de la navigation à Savonnières

Canal de jonction de la Loire au Cher

Conçu par l'ingénieur Cormier, le canal de jonction est creusé entre 1824 et 1828. L'inauguration officielle a lieu le 4 novembre 1828.

La navigation amont n'arrive plus à Savonnières, sauf quelques « bés de cane » pour l'approvisionnement local. Le trafic vers la Loire continu en partance de Savonnières.



Deux bés de cane dans le port de Roanne, dans les années 1880.

(Document du Musée Déchelette, Roanne)

La Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes.

La gare de Savonnières est ouverte le 20 décembre 1848. C'est la fin du commerce fluvial et la mort du port.

Les ponts de Savonnières

La rivière du Cher coupant la paroisse de Savonnières en deux parties, il est très facile d'imaginer que le « passage d'eau », ou Bac, existe très tôt au Moyen Âge. Les seigneurs ont vite compris l'intérêt financier qu'ils peuvent en tirer en s'appropriant et en réglementant ces passages. La châellenie de Savonnières dépendant du puissant Archevêque de Tours a le droit de passage sur le Cher. Le seigneur de Savonnières est autorisé à continuer le service du Bac en 1744.

LE PONT SUSPENDU À CHÂÎNES

En 1850 la Municipalité demande au Conseil Général d'étudier la possibilité de construire un pont à Savonnières. L'adjudication a lieu le 23 juillet 1851 en faveur de l'entreprise de Louis Isnel Escarraguel, moyennant le péage de 13 ans et 6 mois et une subvention de 29 500 francs. Le pont est livré à la circulation en 1852, la préfecture résilie le fermage du Bac.

Pendant quatre années les habitants des deux rives ont apprécié les services du nouveau pont, le trafic est en nette augmentation. Mais l'année 1856 s'annonce avec son lot de catastrophe pour les Saponariens.

La première crue du 13 mai a éprouvé durement les habitants, la montée des eaux du Cher est tellement rapide que tout le bourg est envahi., sans que les habitants puissent sauver leurs effets et mobiliers. La deuxième crue commence le dimanche 1er juin par une montée sérieuse des eaux. Le lundi 2, vers onze heures les eaux atteignent la hauteur du 13 mai. Dans la journée le Cher monte toujours et vers vingt-quatre une brèche s'ouvre en aval du pont, renversant six maisons. Le mercredi suivant la Loire ayant rejoint le Cher en plusieurs endroits, le flot arrive balayant tout sur son passage.

À treize heures le pont est recouvert par 50 centimètres d'eau et le tablier ainsi chargé s'effondre entraînant avec lui les haubans et les colonnes de suspension. La pile, ne se trouvant plus chargée par les chaînes et le courant de la brèche du port la poussant de côté, s'effondre dans la rivière. Le Bac est rétabli par Monsieur Escarraguel par obligation du règlement du péage qui lui a été concédé.

C'est cette pile qui est couchée sur le fond du Cher sous le pont actuel.

LE PONT DE FIL

Le nouveau pont suspendu est reconstruit seulement en 1860 par l'Entreprise Escarraguel grâce à une souscription, et moyennant le péage de 15 ans et 10 mois au lieu des 9 ans et 3 mois restant. C'est un pont suspendu par câble de fil de fer, suivant une nouvelle technique à la mode. La Préfecture autorise l'ouverture du pont le 7 février 1861, soit 4 ans et 7 mois après son effondrement. Il est construit avec les culées du pont précédent et une nouvelle pile au milieu.

La traversée rapide du Cher relance le trafic entre la varenne et le bourg, la vie redevient facile pour les habitants du port et de la varenne. Cela dure pendant une dizaine d'années, mais déjà une autre catastrophe, humaine celle-là, va anéantir ce « *pont de fil* ».

La courte occupation de Savonnières par les Prussiens en janvier 1871 n'a laissé qu'un mauvais souvenir. Pour protéger leur retraite ils coupent les suspentes du pont et le tablier s'effondre dans le Cher. Monsieur Escarraguel, le concessionnaire du péage du pont pour encore 5 ans, refuse de rétablir le bac, malgré ses obligations. Devant la volonté du péager de ne pas céder, la municipalité est autorisée par la Préfecture d'organiser l'adjudication du bac. C'est un marchand de bateaux de Tours, Monsieur Besnard, qui est retenu. Le passage se fait désormais avec une Charrière à câble et deux bateaux. Le pont est reconstruit pour la somme de 55 320,67 francs et remis en service le 31 mai 1873.

LE PONT EIFFEL

En 1878 un nouveau pont est construit, c'est un système de pont avec treillis métallique, rapide à construire, inventé par la société de Gustave Eiffel, et connu sous le nom de « pont Eiffel ». Il est construit par une société tourangelle Gustave Eiffel, crée pour la durée des travaux, en gardant les culées et la pile du pont suspendu. Sa longueur est de 100 mètres en 4 travées de 25 mètres et sa largeur est de 2,50 mètres avec 2 trottoirs de 75 centimètres chacun. Il peut supporter une charge de 4,5 tonnes.

Pendant 62 ans le pont a résisté aux assauts du Cher, mais ce sont encore les hommes qui en viennent à bout. En juin 1940 l'armée Française couvre sa retraite en détruisant 29 ponts en Indre et Loire, celui de Savonnières n'y échappe pas. La travée près du bourg est entièrement détruite sur 20 mètres.

La construction d'un pont provisoire en bois pour charge de 4,5 tonnes en remplacement de la travée détruite et la construction d'une palée de soutien en bois en renforcement de la palée métallique existante sont terminées le 1er décembre 1940.

La guerre continue et notre pont rend tranquillement son office malgré quelques escarmouches entre occupants et résistants, dont il était l'objet. Il parvient même à se hisser au rang des héros. Un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, daté du 25 octobre 1946 nous en indique les circonstances : « la circulation a été rétablie par un ouvrage provisoire en bois, qui a rendu les plus grands services pendant les hostilités, et a permis en particulier, oublié par les troupes allemandes fin août, de ravitailler la ville de Tours, complètement isolée par ailleurs ».

Mais le lourd trafic ainsi supporté à la libération, s'ajoutant aux fatigues de plusieurs hivers très durs, où crues et embâcles se succèdent, a conduit le pont provisoire à sa limite d'existence. Au début de l'année 1946, sérieusement déversé, prenant une forte flèche permanente, il n'offre plus aucune sécurité. La reconstruction définitive de la travée détruite est effectuée pendant l'été 1946.

LE PONT ACTUEL

Le marché est signé le 26 novembre 1970 par l'entreprise CITRA-FRANCE, pour la construction d'un pont en béton précontraint à trois travées reposant sur deux piles neuves en béton armé et sur les deux culées anciennes aménagées. Sa largeur est de 10 mètres, la chaussée de 7 mètres et deux trottoirs de 1,50 mètre. La circulation est maintenue grâce au ripage de l'ancien pont en aval des travaux.

Les travaux se déroulant bien, la circulation des véhicules légers est autorisée dès juin 1971. Ce nouveau pont a coûté 1 500 000 francs. L'ancien « pont Eiffel » est démonté entre juin et juillet de la même année, après 93 ans de bons et loyaux services. Avec l'inauguration du pont actuel le 18 juin 1972, s'arrête l'histoire mouvementée des ponts de Savonnières.

Gérard Labruyère

Sources

Archives Départementales: Savonnières série O.

Conseil Général d'Indre et Loire, Unité Ouvrages d'Art.

Histoire de tours, 1985, éd. Privat, page 379.