

Patrimoine

Le pont du Vernet - Aspects techniques

Voilà maintenant quatre mois et demi que le pont qui permet de traverser l'Ariège pour donner accès au plateau de Clarac est en cours de rénovation. Mais qu'il y avait-il avant ce pont ? Quand et comment a-t-il été construit ?

Il fut une époque où, aux alentours de Pamiers, seulement trois ponts permettait de franchir l'Ariège.

- Le Pont Neuf à Pamiers, construit au XV^{ème} siècle, maintes et maintes fois endommagé ou détruit par des crues. Hé oui, durant tous ces siècles point de barrage en amont pour réguler le flux de l'impétueuse Ariège. Son état actuel date de 1827.
- Le pont de Bonnac, détruit par la crue de 1875 et reconstruit en 1882 à l'emplacement actuel.
- Le pont de Saverdun qui suscitait l'inquiétude des habitants en 1790 par son mauvais état et qui fut bien évidemment réhabilité durant les années qui ont suivi.

Là où les ponts n'existaient pas pour traverser l'Ariège, il fallait donc emprunter un bac pour passer sur l'autre rive. C'était le cas au Vernet comme peuvent l'attester certaines cartes postales de la fin du XIX^{ème} siècle. Au fil du temps, les bacs ont laissé place à de nouveaux ponts.

Matériaux et techniques

Au XVIII^{ème} siècle le fer commença à apparaître dans les constructions pour renforcer les matériaux usuels de l'époque, comme la pierre, les galets ou le bois. C'était également un matériau qui servait à embellir ou orner les ouvrages.

Au XIX^{ème} siècle ce matériau devint plus fréquent dans la construction. En effet, les pièces pouvaient être fabriquées en atelier et ensuite assemblées sur place pour constituer l'ouvrage. L'avènement des profilés et l'apparition des rivets ont ainsi révolutionné la construction. Les plus beaux exemples sont le viaduc de Garabit mis en service en 1888 et la Tour Eiffel fin mars 1889.

C'est donc avec ce matériau que plusieurs ponts ont été construits sur l'Ariège. C'est en 1895 qu'a été construit le pont métallique route d'Escoffe à Pamiers. Et quelques années plus tard celui du Vernet.



Le bac du Vernet d'Ariège (entre 1895 et 1905)
Archives départementales
Cote 26 FI 1909



Le pont route d'Escoffe (Pamiers)

Quelles ont été les étapes de la construction du pont du Vernet ?

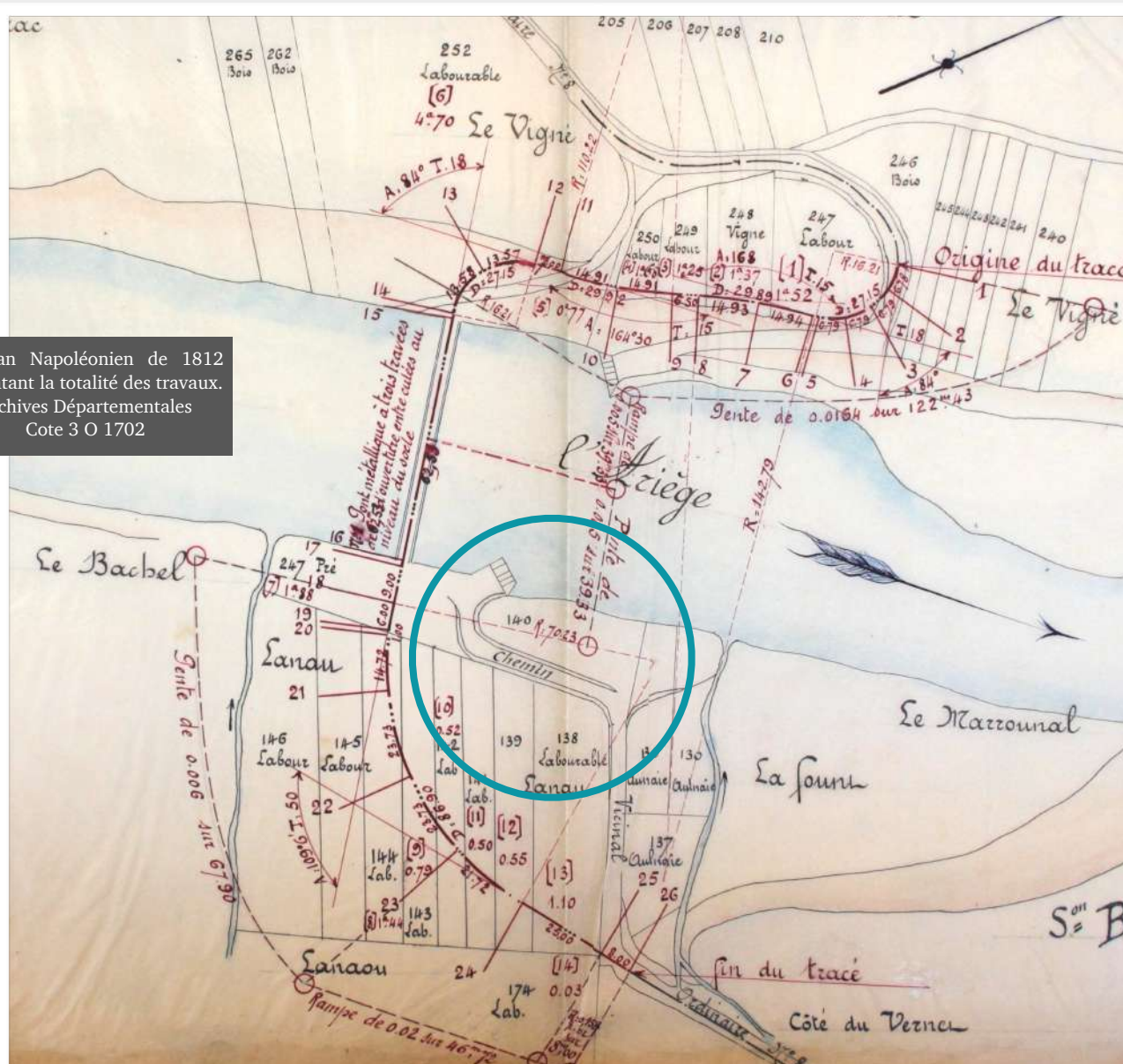
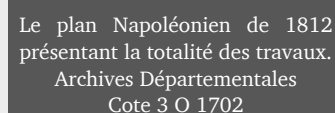
L'étude du projet

La décision de construction de l'ouvrage date de 1908. Une étude globale a donc été menée pour l'implantation du pont:

- Pour la modification de l'accès par le chemin vicinal N°8 (aujourd'hui Chemin de la Fontaine)
- Pour les travaux de terrassement
- Pour l'édification des piles
- Pour l'élaboration de la structure métallique
- pour l'acquisition des terrains de la nouvelle assiette du chemin d'accès.

L'implantation et la modification d'emprise des accès

On peut remarquer sur l'extrait du plan cadastral napoléonien ci-dessous, que l'actuel Chemin de la Fontaine permettait d'accéder à l'embarcadère du bac en rive droite. L'implantation du pont a donc modifié son emprise en rive droite mais également en rive gauche. Cela aura pour conséquences, des travaux de terrassement importants. L'atout majeur de cette implantation sera la prise en compte de l'amplitude des crues. En effets vous pourrez remarquer sur certains croquis que le niveau de la crue de 1875 est mentionnée. Le choix de cette implantation n'est pas le fruit du hasard mais d'une réflexion visant à mettre le futur ouvrage à l'abri des crues exceptionnelles. Comme déjà évoqué plus haut, les barrages visant à réguler le flux de l'Ariège en fonction des besoins humains, n'étaient pas encore construits.



Étude et travaux

C'est le 08 avril 1908 que l'**agent-voyer**¹ d'arrondissement du service vicinal de Pamiers, M. Labatut, propose la construction d'un pont métallique à sa hiérarchie qui valide le projet.

Une **étude géologique** est menée dans le lit de l'Ariège. Le dossier est remis le 02 novembre 1908. Elle s'est basée sur des sondages réalisés sur les futurs emplacements des **pires**² et des **culées**³.

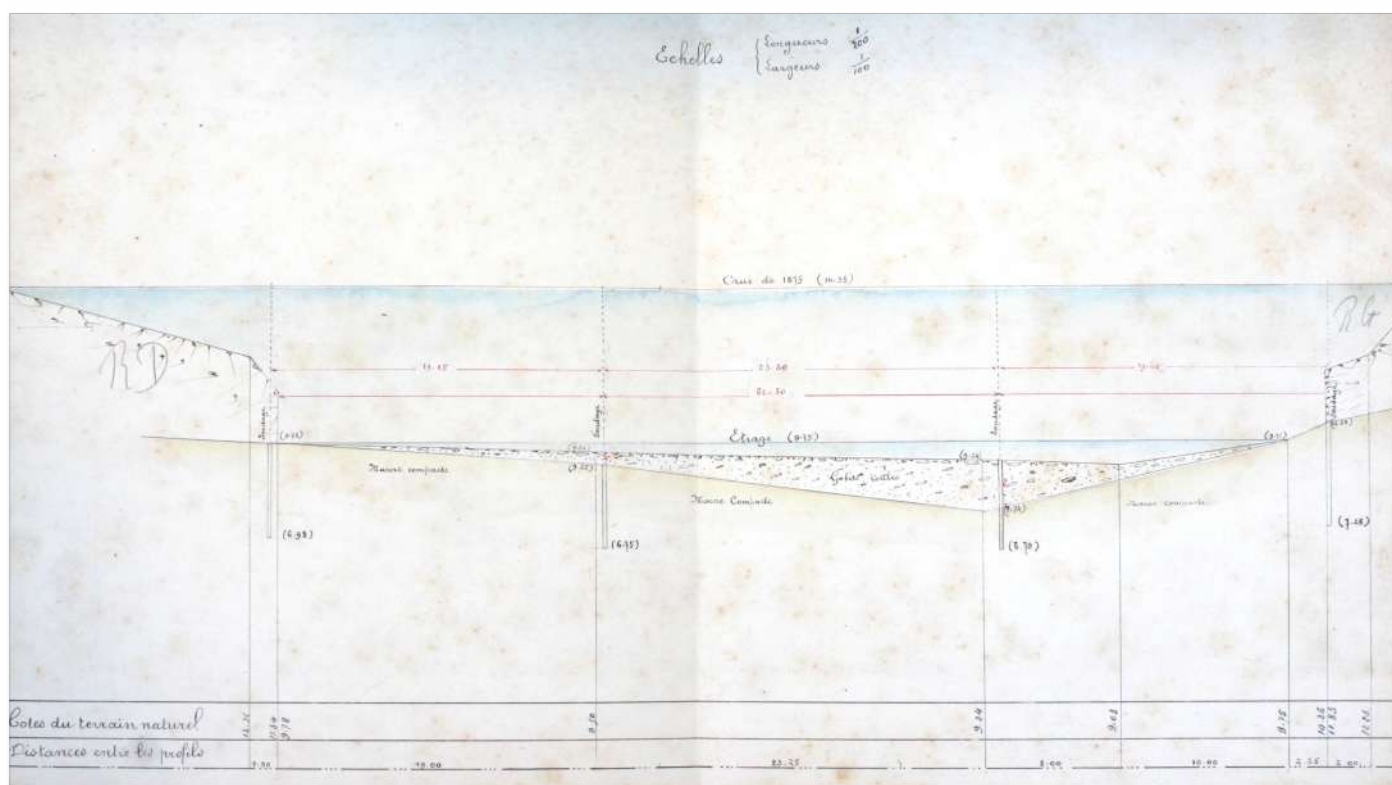
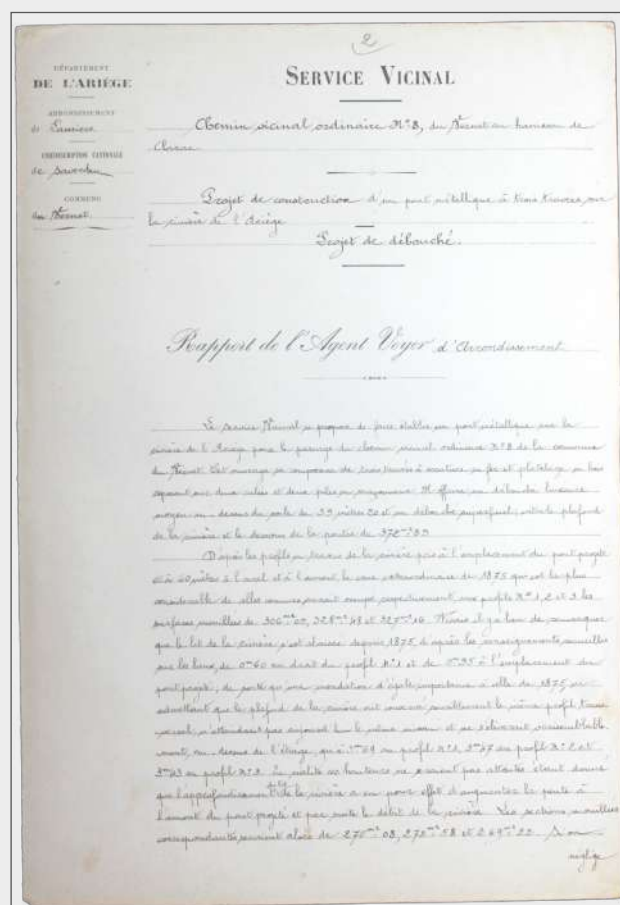
En observant la coupe, on remarquera que le sondage de la culée de la rive droite a été mené jusqu'à 2,80 m de profondeur dans des **marnes**⁷ compactes.

Au niveau de la première pile, cette couche se retrouve à 25 cm de profondeur sous une couche de galets roulés. Elle a été mise en évidence par un sondage de 2,50 m de profondeur.

Au niveau de la deuxième pile, cette couche de marne compacte est trouvée à 1,50 m sous la couche de galets roulés. Le sondage est réalisé jusqu'à 2,54 m de profondeur pour la mettre en évidence.

Enfin, le sondage réalisé en rive gauche a été fait jusqu'à 3 m de profondeur dans la couche de marne compacte.

Une fois ces constatations faites, l'étude globale pouvait véritablement commencer.

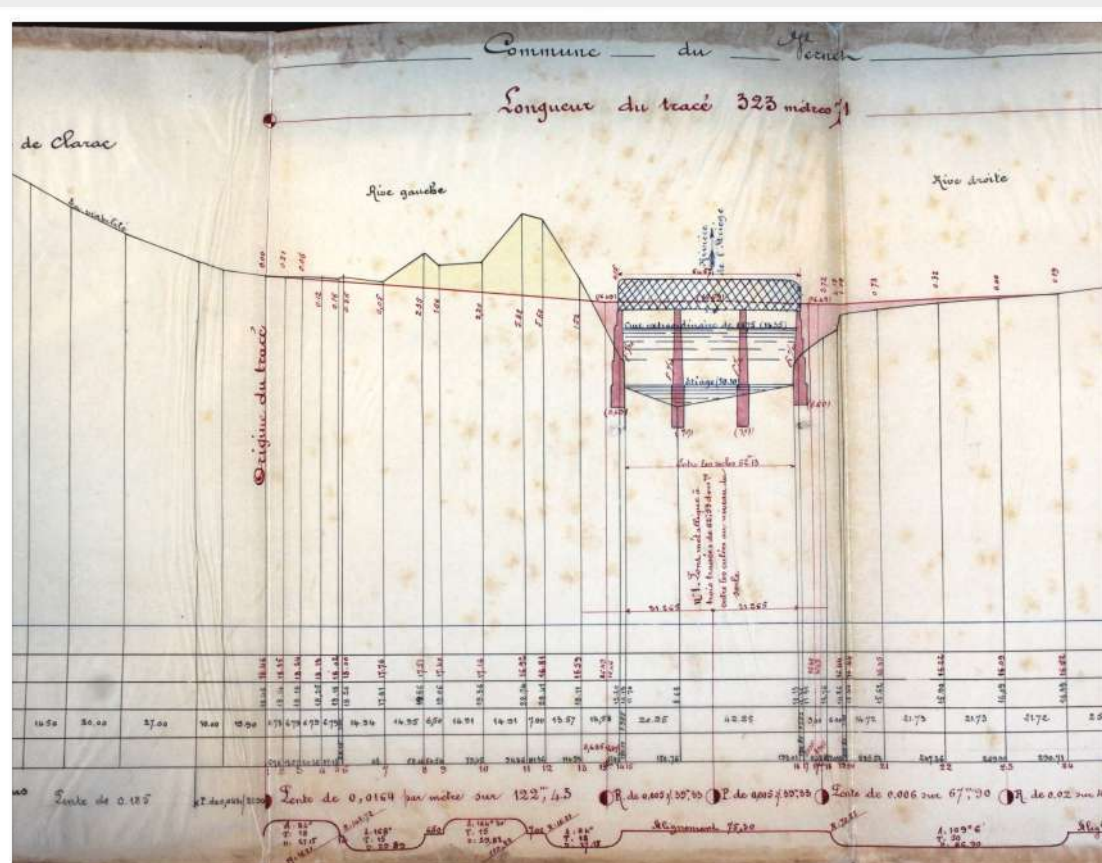


Plan de l'étude géologique

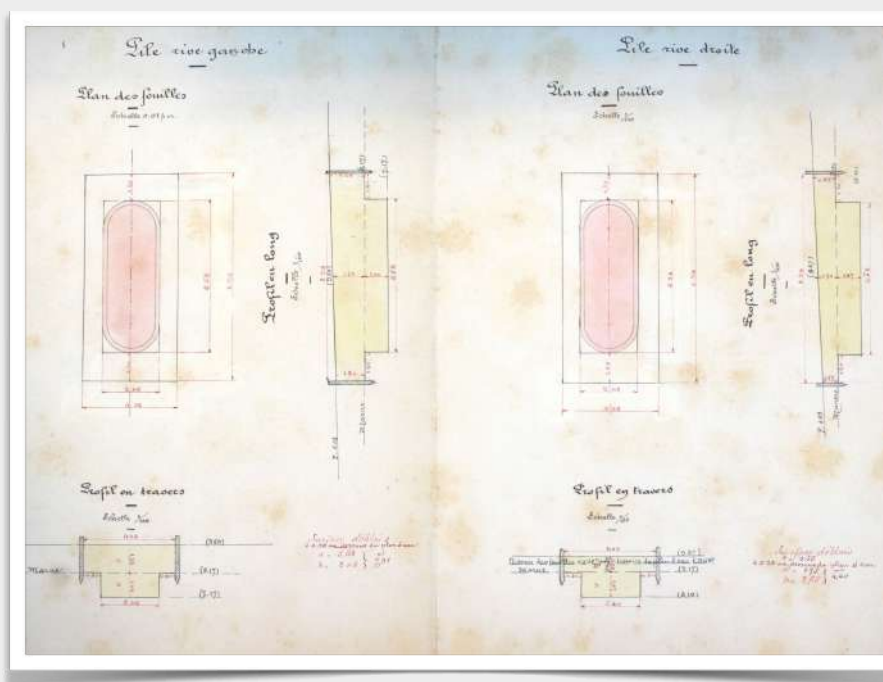
L'étude globale

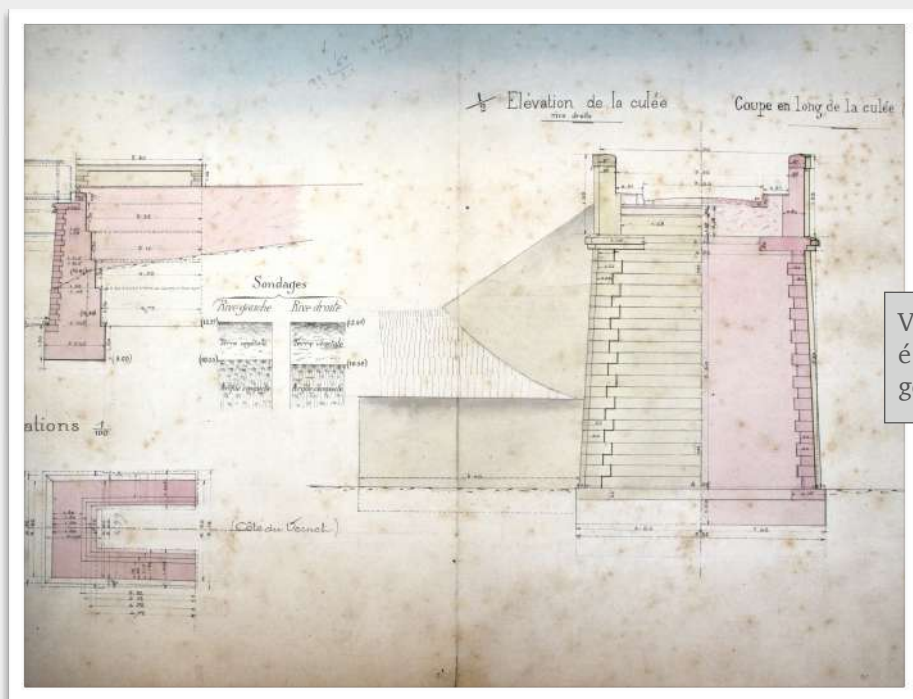
Premier lot: terrassement, chaussée et maçonnerie

Cette étude a été menée de l'été 1909 au printemps 1910. Le **profil en long**⁴, premier document établi, a pour objectif de situer l'ouvrage par rapport au relief immédiat.



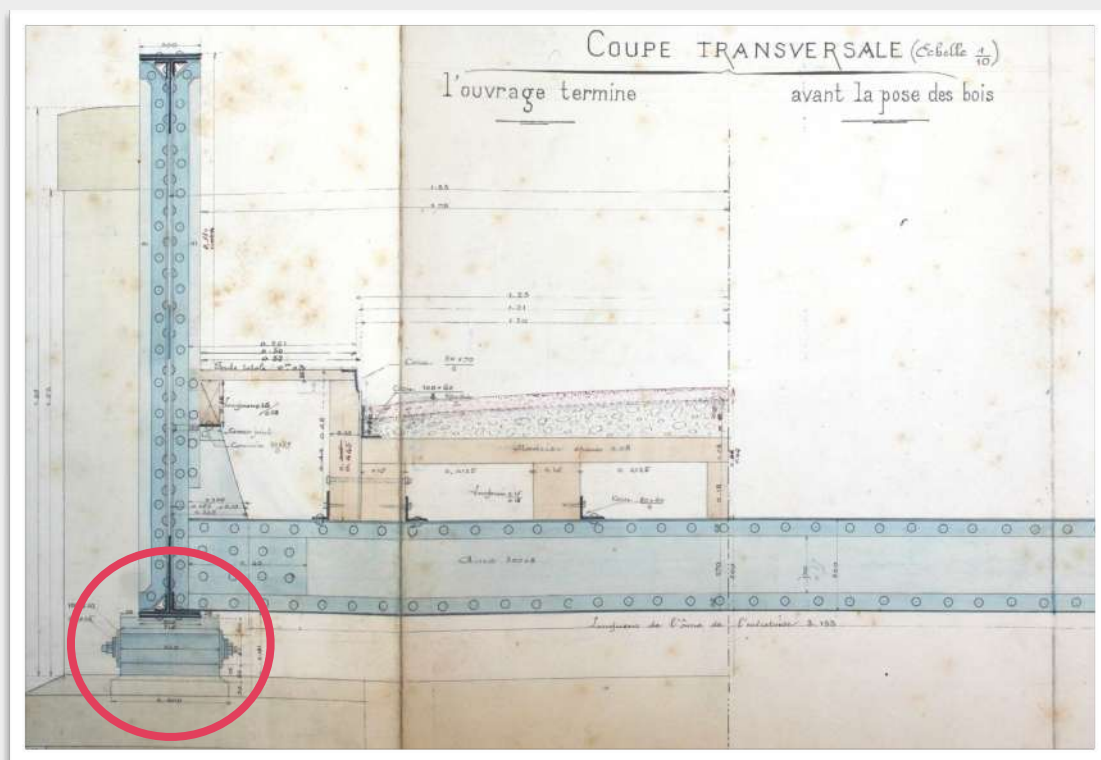
Les **profils en long** et **en travers**⁵ des piles et de leurs fouilles, ainsi que des culées viendront compléter le dossier.





Visuel des culées. On remarque également la coupe des sondages géologiques réalisés.

La coupe transversale de l'ouvrage (ci-dessous) permet de voir également le procédé technique retenu pour la mise en place de la bande de roulement et des trottoirs (madriers bois de différentes section et empierrement). Ces deux éléments feront l'objet d'une rénovation totale en 1935 avec des matériaux plus pérennes.



On remarquera également l'appareillage qui permet à la structure de se dilater et de se contracter, sans dommage, en fonction de la température ambiante. Ce système est détaillé page suivante.

Le coût total de ce premier lot de travaux sera estimé à 23400 francs. L'adjudication du 24 octobre 1910 verra l'entreprise Lucien JOULÉ de Montgailhard remporter le marché.

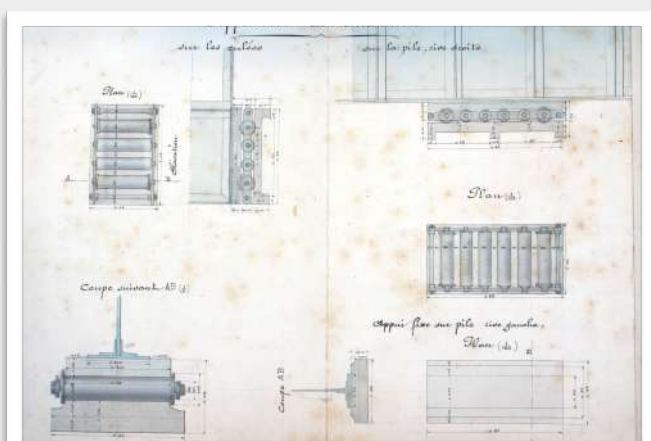
INDICATION DES OUVRAGES	QUANTITES	Sur des pays d'ap- prou- ver	PRIX de l'UNITE	DEPENSES		
				par mètre carré	par mètre carré de travail	par mètre carré de surface de ciment
1^{re} Section. Berrassements						
Dallage de toute surface pour revêtement de l'eau	1289.45	2	0.85	1096.00		
Idem de paille de l'eau de toute surface	180.58	2	0.22	39.72		
Transport à la bousille	1259.31	3	0.22	277.00		
Transport au berrassement	425.31	4	0.87	369.72		
2^{re} Section. Chaussée						
Construction de la chaussée de la chaussée	247.64	5	0.22	54.48		
Construction de la chaussée de la chaussée	74.28	11	4.26	314.74		
Construction de la chaussée de la chaussée	74.28	64	0.22	16.34		
Construction de la chaussée de la chaussée	12.57	62	1.11	14.23		
Construction de la chaussée de la chaussée	12.37	15	0.26	3.21		
Construction de la chaussée de la chaussée	246.705	16	2.75	67.84		
Construction de la chaussée de la chaussée	2	61	6.50	39.70		
Construction de la chaussée de la chaussée	6	54	4.75	25.50		
3^{re} Section. Ouvrages d'art						
Déblais pour fondations						
Déblais de toute surface pour revêtement de l'eau	277.98	17	1.10	305.77		
Idem jusqu'à 0.50 mètre de la surface de l'eau	12.09	18	2.30	27.81		
Idem de surface pour revêtement de l'eau	119.28	19	2.77	330.41		
Idem de la surface pour revêtement de l'eau	160.34	2	0.22	35.27		
Sablonnage						
Bord de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	4.06	30	68.75	276.75		
Idem de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	4.06	31	11.25	45.66		
Idem Report						
				185.00	811.62	2974.61

INDICATION DES OUVRAGES	QUANTITES	Sur des pays d'ap- prou- ver	PRIX de l'UNITE	DEPENSES		
				par mètre carré	par mètre carré de travail	par mètre carré de surface de ciment
Report						
Bord de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	2.61	32	12.25	32.26		
Idem de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	2.61	33	9.00	23.50		
Bord de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	231.16	34	2.58	596.58		
Idem de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	231.16	35	0.90	208.04		
Idem de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	231.16	36	0.50	115.58		
Idem de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	110.99	37	2.75	305.21		
Bord de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	231.16	38	2.75	635.69		
Bord de l'eau pour l'eau de la surface de l'eau	42.702	39	2.00	85.40		
Macaneries						
Macanerie de la surface de l'eau	220.98	40	12.85	2839.98		
Macanerie de la surface de l'eau	220.98	41	25.45	5625.91		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	42	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	43	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	44	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	45	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	46	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	47	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	48	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	49	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	50	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	51	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	52	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	53	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	54	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	55	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	56	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	57	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	58	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	59	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	60	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	61	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	62	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	63	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	64	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	65	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	66	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	67	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	68	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	69	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	70	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	71	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	72	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	73	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	74	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	75	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	76	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	77	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	78	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	79	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	80	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	81	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	82	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	83	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	84	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	85	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	86	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	87	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	88	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	89	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	90	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	91	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	92	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	93	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	94	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	95	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	96	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	97	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	98	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	99	10.25	95.54		
Macanerie de la surface de l'eau	9.32	100	10.25	95.54		
Total des dépenses à l'entreprise						
				185.00	811.62	2974.61
pour l'entretien						
				100	200	400
pour l'entretien						
				100	200	400
pour dépenses imprévues						
				100	200	400
TOTAL GÉNÉRAL						
				185.00	811.62	2974.61

L'étude globale

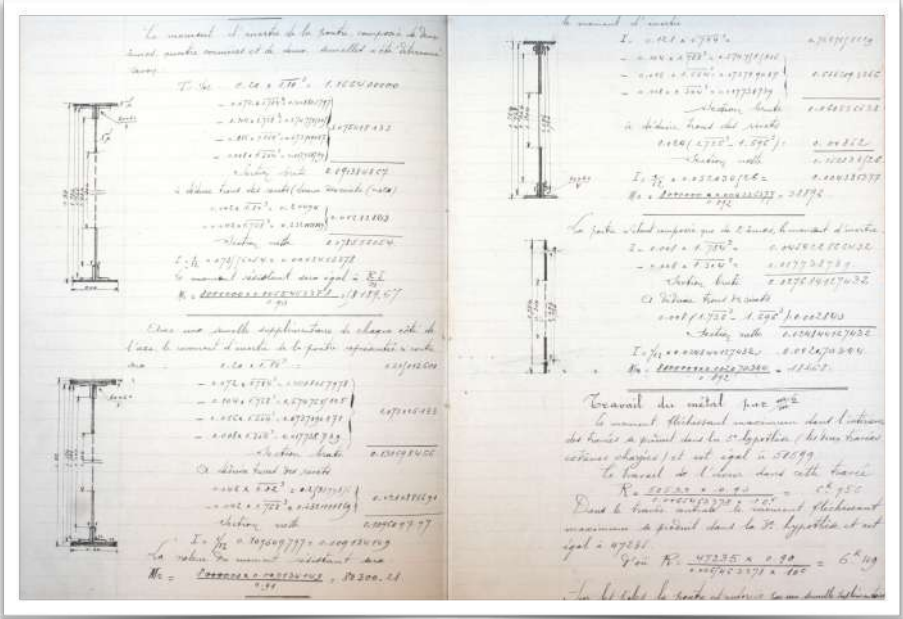
Deuxième lot: tablier métallique

La mise en place du tablier métallique viendra compléter les ouvrages maçonnés. Les contraintes liées à l'acier, notamment la dilatation et la contraction en fonction de la température ambiante, vont contraindre les ingénieurs à positionner sur les culées et les piles un appareillage spécifique (encore en place aujourd'hui) permettant une mobilité sans dommage des éléments les plus longs de l'ouvrage.



Un complément d'étude sera mené pour la résistance des aciers constituant le tablier des trois travées solidaires avec longerons et madriers de bois supportant la chaussée empierrée.

Dans cette étude ne ressort pas la charge maximale admise par la structure. Aucune épreuve de charge ne semble avoir été réalisée.



Le coût total de ce deuxième lot de travaux sera estimé à 25300 francs. L'adjudication de ce lot verra les Ateliers du Sud-Ouest de Toulouse dirigés par M. Verdier, remporter le marché moyennant un rabais de 2563 francs.

INDICATION DES OUVRAGES	QUANTITÉS	No des pays d'appli- cation	PRIX de Fourni	DÉPENSES		
				par mètre cubé	par mètre cubé de travail	par mètre cubé de travail
1 ^{re} Section - Grèzes						
Grèzes pour tablier	14000 m ³	1	0.25	1600.00	1600.00	
2 ^e Section - Pont et Pont						
Pont pour l'écoulement de l'eau	1000 m ³	2	0.25	250.00	250.00	
Pont	200 m ³	3	0.50	100.00	100.00	
3 ^e Section - Charge en élène						
Chargement de la voie	30 m ³	5	1.10	330.00	330.00	
Chargement de la voie	100 m ³	6	0.30	300.00	300.00	
4 ^e Section - Chaussée d'empierrement						
Chaussée de la voie	20 m ³	10	5.00	1000.00	1000.00	
Chaussée de la voie	20 m ³	10	0.50	100.00	100.00	
Chaussée de la voie	20 m ³	10	0.50	100.00	100.00	
Chaussée de la voie	20 m ³	10	0.50	100.00	100.00	
5 ^e Section - Maçonnerie						
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	18.10	1810.00	1810.00	
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	7.30	730.00	730.00	
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	17.71	1771.00	1771.00	
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	1.00	100.00	100.00	
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	13.70	1370.00	1370.00	
Maçonnerie de la voie	10 m ³	20	2.50	250.00	250.00	
TOTAL DES DÉPENSES À L'ENTREPRISE						
						25300.00
Somme à valoir						
pour						250.00
pour						130.00
pour dépenses imprévues						130.00
TOTAL GÉNÉRAL						25300.00

L'acquisition des terrains

L'autre conséquence du choix du lieu d'implantation sera l'obligation de la commune d'acheter les terrains supportant la nouvelle emprise du chemin vicinal N°8.

C'est le 26 mars 1911 que le conseil municipal approuve douze actes de ventes portant cession des terrains nécessaires à la nouvelle assiette du chemin d'accès au pont en rive droite, mais aussi en rive gauche.

Le montant des actes de vente s'élève à 749,30 francs. Cette somme comprend également les indemnités pour destruction d'arbres fruitiers ou modification des accès aux parcelles partiellement vendues. Le préfet adoptera les actes de vente fin mai 1911.

Nom et prénoms des vendeurs	Section et numéros du plan cadastral	Surface à occuper	Montant de l'acte de vente	Précision de l'état parcelles estimatif	Différences		Observations
					En plus	En moins	
Gurfol Bertrand	A 247	1 ^{re} 58	30 ^{fr} 40	30 ^{fr} 40	.	.	
Gos Antoine et Paul hôte d'Anne son épouse	A 252	4 ^{re} 70	94 ^{fr} 00	94 ^{fr} 00	.	.	
	A 248	1 ^{re} 37	27 ^{fr} 40	27 ^{fr} 40	.	.	
Campels Baptiste	A 249	1 ^{re} 35	25 ^{fr} 00	25 ^{fr} 00	.	.	
Joulié Guillaume Bernard	A 250	1 ^{re} 68	33 ^{fr} 60	33 ^{fr} 60	.	.	
Baudouy Pierre	A 251	0 ^{re} 77	20 ^{fr} 00	15 ^{fr} 00	5 ^{fr} 00	.	(1) Indemnité pour rampe et accès
Soulie Joseph	B 147	1 ^{re} 88	56 ^{fr} 40	56 ^{fr} 40	.	.	
Baudouy Eugénie épouse Baudouy Léa	B 144	1 ^{re} 44	132 ^{fr} 00	76 ^{fr} 00	56 ^{fr} 00	.	(1) Destruction d'arbres fruitiers
Baudouy Casimir et Baudouy Jean hôte son épouse	B 143	0 ^{re} 79	98 ^{fr} 00	39 ^{fr} 50	58 ^{fr} 50	.	(1) d'
A Reporter		15^{re} 40	516^{fr} 80	393^{fr} 70	123^{fr} 10	.	

Nom et prénoms des vendeurs	Section et numéros du plan cadastral	Surface à occuper	Montant de l'acte de vente	Précision de l'état parcelles estimatif	Différences		Observations
					En plus	En moins	
Report		15^{re} 40	516^{fr} 80	393^{fr} 70	123^{fr} 10	.	
Baudouy Gabrielle épouse Bontaut Pierre	B 142	0 ^{re} 53	62 ^{fr} 00	26 ^{fr} 00	36 ^{fr} 00	.	(1) Destruction d'arbres fruitiers
Baudouy Marie épouse Lignier Pierre	B 141	0 ^{re} 50	51 ^{fr} 00	25 ^{fr} 00	26 ^{fr} 00	.	d'
Ourgand Jean	B 139	0 ^{re} 55	43 ^{fr} 00	27 ^{fr} 50	15 ^{fr} 50	.	d'
Lapie Baptiste	B 138	1 ^{re} 10	75 ^{fr} 00	55 ^{fr} 00	20 ^{fr} 00	.	d'
	B 174	0 ^{re} 03	1 ^{fr} 50	1 ^{fr} 50	.	.	
Total		18^{re} 10	749^{fr} 30	538^{fr} 70	210^{fr} 60	.	

Ministère de l'Intérieur
DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
ARRONDISSEMENT DE BAYONNE
COMMUNE DE VERNET

SERVICE VICINAL

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION DÉFINITIVE

CHÉMIN VICINAL ORDINAIRE N° 8
partiel comprise entre la parcelle N° 136 et la route séparative des parcelles N° 136 et N° 137 d'un pont métallique sur l'Arriège

(1) **Marché** passé le **24 octobre 1910**
le **2 novembre 1910** en faveur du sieur **(2) Soule Lucien**
entrepreneur, demeurant à **Montpéroux**

(1) Entretien, grosses réparations, travaux neufs.
(2) Nom et prénom.
(3) Profession ou adresse.
(4) Lorsqu'il s'agit de travaux d'entretien, on ajoute pendant l'année 1911.

L'an mil neuf cent **troize** le **trois** décembre
Nous, soussignés, **André Joffres** Maire de la commune
des Vernet, assisté de M. **Gleyse** Agent voyer
cantonal à **Bayonne** et de MM. **Boudouy Bélaso**
et **Boudouy Joseph** membres du Conseil municipal de la commune, en (3) **présence** de
l'entrepreneur dûment appelé.

Nous sommes transportés sur le chemin vicinal ordinaire
N° 8

pour examiner et vérifier les travaux exécutés par le sieur **Soule Lucien**
entrepreneur (4)

Nous avons reconnu que ces travaux satisfaisant aux conditions du devis
et se trouvant en bon état d'entretien.

En conséquence, le délai de garantie étant expiré, nous déclarons qu'il y a
lieu d'en accorder la réception définitive.

André Joffres les jour, mois et an que dessus.
Le Maire, L'Agent voyer cantonal,
Les Conseillers municipaux, L'Entrepreneur.

Boudouy Vu et vérifié
L'Agent voyer d'arrondissement.

Fait, le 10 décembre 1910.

La fin du chantier

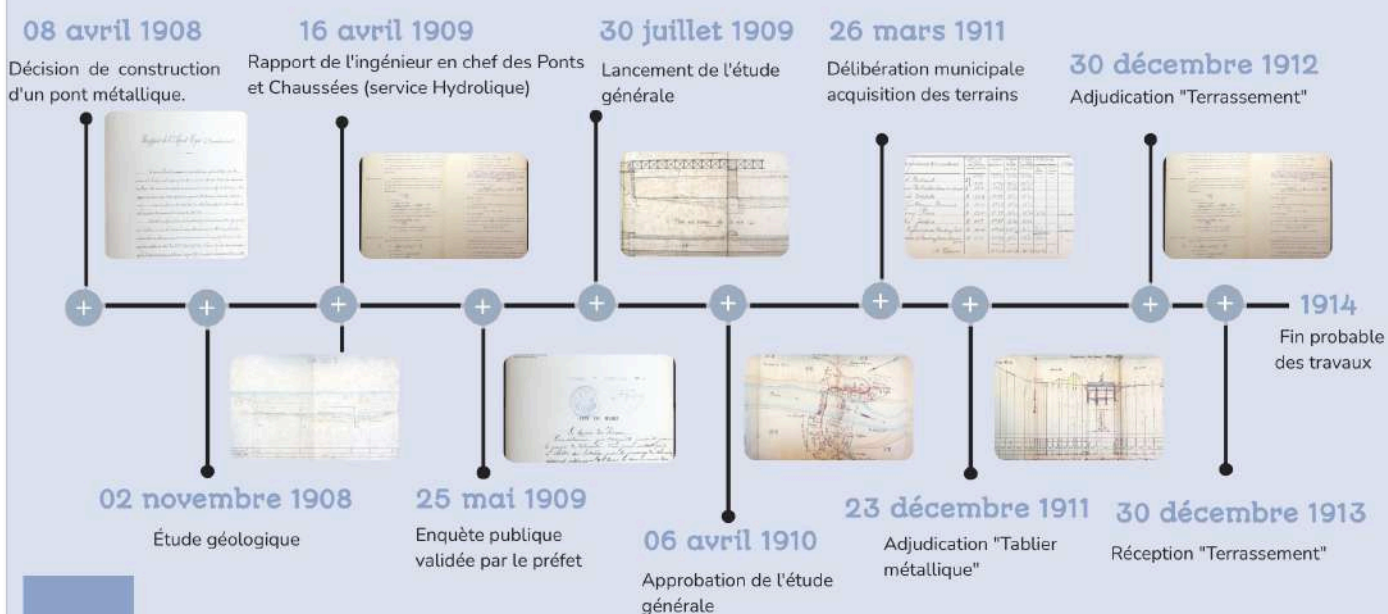
Le procès-verbal de réception des travaux de terrassement (premier lot) est signé le 30 décembre 1913 par M. Le maire (M. André JOFFRES), deux conseillers municipaux (MM BAUDOUY Joseph et BAUDOUY Bélaso), les agents-voyers (cantonal et d'arrondissement) (MM GLEYSES et LABATUT) et l'entrepreneur lui-même (M. JOULÉ Lucien).

Le procès verbal de réception des travaux du tablier métallique (deuxième lot) ne figure pas dans le dossier. Seul un procès-verbal portant modification du choix de la peinture appliquée à la structure est consigné dans le dossier. Il est daté de janvier 1914. Le pont métallique du Vernet d'Ariège aurait été achevé courant 1914.

Le pont du Vernet - Aspects administratifs

La construction du pont du Vernet d'Ariège

CHRONOLOGIE



Les différents intervenants de l'époque

L'organisation administrative

Les agents-voyers : le voyer est l'inspecteur des chemins. C'est l'officier préposé à l'entretien des voies publiques sous l'ancien régime. Au XIX^{ème} siècle l'appellation change pour devenir « agent-voyer ».

Pour la construction du pont métallique du Vernet, trois agents-voyers sont intervenus dans les démarches administratives. Un lien hiérarchique et fonctionnel unissait ces trois niveaux décisionnels techniques. Le préfet se trouvant au dessus pour valider les décisions. Celui-ci pouvait faire saisir l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (service hydraulique pour la construction du pont) pour conseil et avis.

Il est à noter que ces trois personnes sont restées en poste tout le temps de la construction du pont.



Le pont en travaux depuis le coteau de Clarac
Janvier 2024

Les agents-voyers

Cantonal (Saverdun)	Arrondissement (Pamiers)	Départemental (Foix)
M. GLEYES	M. LABATUT	M. MARQUE

Trois préfets se sont succédés durant les 6 ans que dura l'étude et la construction du pont.

Les préfets

Yoan, Fortuné, Léonce LAPAINÉ		Albert, Marie, Georges HENRY		Yvan, Marie, René LAPORTE	
19/10/1909 - 03/10/1910		03/10/1910 - 07/07/1914		07/07/1914 - 13/08/1918	
Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Préfet du Gers	Préfet de la Haute Loire	Secrétaire Gal. des Alpes maritimes	Préfet de la Corse	Chef de cab du ministre René Renoult	Préfet des Vosges

Deux maires se sont succédés au Vernet d'Ariège durant les 6 ans que dura l'étude et la construction du pont.

Les maires

François BOUSQUIÉ	André JOFFRES
1907 - 1908	1908 - 1935



Le pont en travaux
depuis l'aval
Janvier 2024

L'aspect financier

Bien peu de documents concernant cet aspect dans le dossier des archives départementales. Ce que l'on retrouve concerne les estimations et les adjudications. Un document préfectoral évoque cependant le financement des travaux de terrassement ainsi que le montant d'acquisition des terrains. Le montant total de ces deux postes s'élevait à 24149 francs.

La part communale s'élevait à 4926 francs. Un emprunt aurait été contracté par la commune à la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse le 17 novembre 1910 et réalisé 05 février 1911.

Pour ce qui est du tablier métallique, les estimations portaient le coût à 25300 francs.

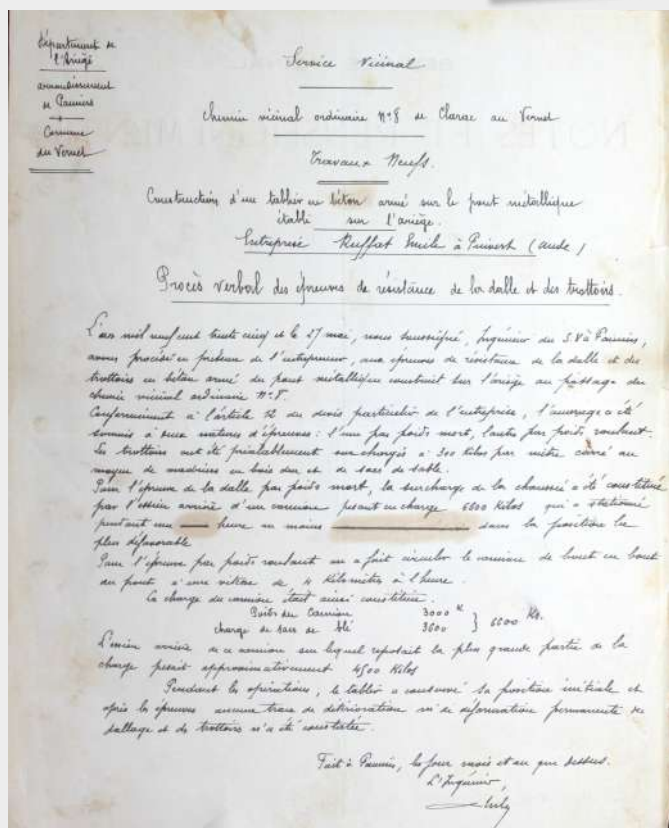
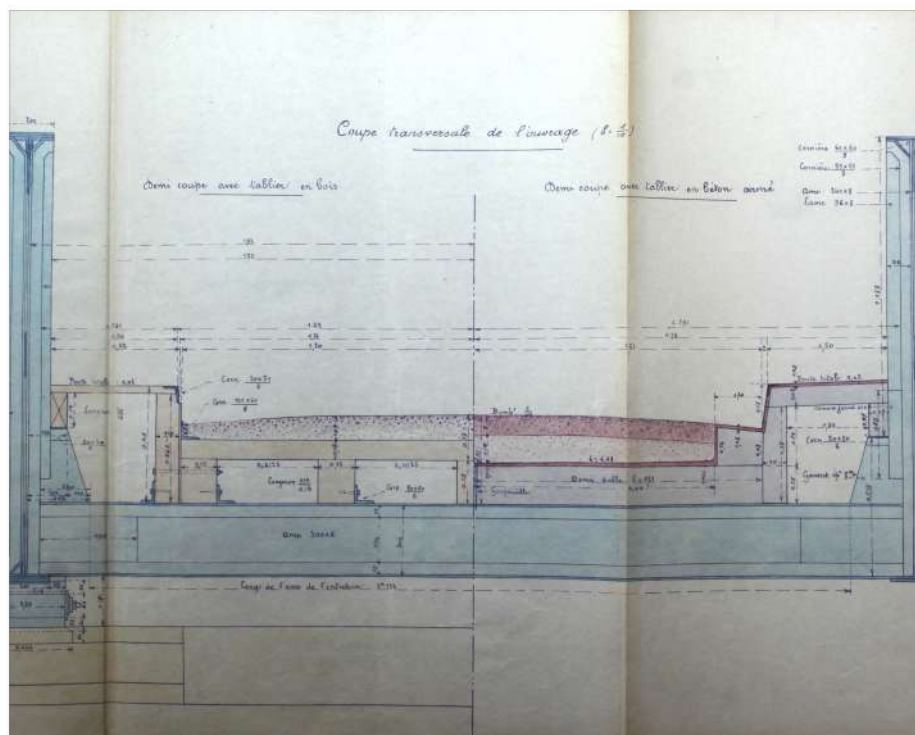
Le montant total de la construction s'élevait donc à 49449 francs

Le pont du Vernet - La réhabilitation de 1935

La rénovation du tablier

Vingt ans après sa construction, en 1934, avec l'avènement des véhicules automobiles, le pont doit subir un « lifting » de sa bande de roulement. Celle-ci, empierrée depuis son origine, ne répondait plus aux contraintes « modernes » de 1934.

Il est ainsi décidé de remplacer le tablier en bois par un tablier en béton.



Une adjudication est ouverte le 16 novembre 1934 pour un montant de 31500 francs. C'est l'entreprise RUFFAT Émile de Puivert (11) qui remporte la mise avec une proposition plus basse de 27% soit 22995 francs. C'est le préfet, M. Paul DUPUY, tout juste arrivé dans le département qui approuve l'adjudication le 23 novembre 1934.

Les travaux sont achevés en mai 1935.

Le pont subit alors des tests de résistance (dalle et trottoirs) le 27 mai 1935 dont les résultats sont mentionnés dans le procès verbal ci-contre. On peut remarquer que le test s'est limité à positionner un camion chargé de blé (6600 kg) sur le pont et à observer les déformations produites par la charge. Le compte-rendu ne fait état d'aucune déformation permanente et d'aucune détérioration.

La réception des travaux à lieu le 28 août 1936. Elle est signée par l'adjoint au maire Paul Baudouy et les conseillers Laurent Antonin et Léon Laborde.



C'est à l'occasion des travaux menés en 2023 - 2024 qu'il a été observé, sous le tablier du pont, une date, « 1935 » écrite au pinceau et à la peinture noire.

La réfection en cours du tablier a effacé cette trace du passé, immortalisée ci- dessous.



Ministère de l'Intérieur
DEPARTEMENT DE L'ARIÈGE
ARRONDISSEMENT de Saint-Girons
COMMUNE de Vernhet

SERVICE VICINAL
Modèle N° 41
Art. 202 de l'instruction générale
Art. 103 du règlement

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION DÉFINITIVE

CHEMIN VICINAL ORDINAIRE N° 8
Construction d'un tablier en bois sur le pont métallique existant sur l'Arize
(1) Prévaut, ouest

Adjudication passée le 16 novembre 1934 et approuvée le 25 novembre 1934 en faveur du sieur M. Ruffat, Emile, entrepreneur, demeurant à Vernhet (Aude)

L'an mil neuf cent trente six, le vingt huit Août
Nous soussigné Paul Baudouy, Adjoint au Maire de la commune de Vernhet, assisté de M. Louis Cabat, ingénieur à Saint-Girons et de MM. Laurent Antonin et Léon Laborde, membres du Conseil municipal de la commune, en (1) l'absence de l'entrepreneur dûment appelé,
Nous sommes transportés sur le pont du Vernhet (chemin V. N. n° 8)

pour examiner et vérifier les travaux exécutés par le Sr Ruffat, Emile, entrepreneur (1)
Nous avons reconnu que ces travaux satisfont aux conditions du devis, et se trouvent en bon état d'entretien.
En conséquence, le délai de garantie étant expiré, nous déclarons qu'il y a lieu d'en accorder la réception définitive.

Am Vernhet, le 28 août 1936, nous et au que dessus
Le Maire, L'adjoint, Le conseiller municipal, L'ingénieur subsidiaire, L'entrepreneur, L'ingénieur principal,

Paul Baudouy, Louis Cabat, Laurent Antonin, Léon Laborde, Ruffat, Emile

Président du jury, Louis Baudouy

Lexique

- 1- Agent-voyer : Personne en charge de gérer les biens communaux et l'entretien des voiries. Ils sont placés, à partir de 1834, sous l'autorité du préfet.
- 2- Pile : La pile d'un pont est un appui intermédiaire supportant le tablier de l'ouvrage.
- 3- Culée : La culée d'un pont est la partie située sur la rive destinée à supporter le poids d'un tablier à poutre ou la poussée de la voûte d'un pont en arc.
- 4- profil en long : Un profil en long est la représentation d'une coupe verticale suivant l'axe d'une route, d'une rue, d'une voie ferrée, d'un pont, etc.
- 5- Profil en travers : Un profil en travers est la représentation d'une coupe verticale d'une chaussée, d'un pont, perpendiculaire à son axe.
- 6- Batardeau : Digue ou barrage provisoire, établi en site aquatique pour mettre à sec la base d'une construction que l'on veut édifier ou réparer.
- 7- Marnes : Mélange d'argile et de calcaire.

SOURCES

- Archives départementales (cote du dossier 2 O 1702).
- Wikipedia : historique « préfets de l'Ariège ».
- Crédit photos : Jean-Pierre MOURIÈS.