

G.R.E.C.



45^{ème} anniversaire

Bulletin du Groupe de Recherches et d'Etudes du Clermontais
(Revue culturelle de la Moyenne Vallée de l'Hérault)

42^{ème} année de la Revue - 45^{ème} du G.R.E.C. - 51^{ème} de la fondation du Club d'archéologie du Lycée.

Le pont de Montifort

Construit sur la rivière la Souldre au pied de la colline de Montifort, ce pont est appelé improprement "pont romain" et du fait de sa forme "pont pointu".



Le pont de Montifort

De facture romane, il fut bâti au XIV^e siècle. Il est long de 40 mètres et construit en moellons et pierres de taille en grès. Il était à l'origine formé d'une seule arche de 22 mètres qui enjambait la rivière. Il possède un redent pour permettre aux piétons de se mettre à l'abri lors du passage des véhicules.



Redent

En 1745, à la suite d'une crue, il fut reconstruit et pour faciliter la circulation de l'eau une petite arche fut ajoutée.

Ce pont est aussi appelé de la Bouquerie, du nom de la porte de la ville à laquelle il correspondait.



Arche et redent



Arche de 1745

Cette porte a disparu certainement au XVIII^e siècle.

Il fut construit par le chapitre cathédral à qui appartenait ce quartier. Il permettait d'accéder sur la rive droite au quartier des tanneurs où se trouvaient les bains, les jardins et le moulin du chapitre cathédral.

Ce pont était certainement emprunté par les pèlerins (les Romieux) qui allaient à **Saint-Jacques de Compostelle** en passant par **Toulouse**.

Ce pont remplaça sans doute un gué ou peut-être un pont plus ancien vétuste.

Le pont de Montifort est classé Monument Historique.

La passerelle

Les Lodévois appellent "passerelle" le petit pont établi entre le quai des Ormeaux et le quai de la

Mégisserie. Elle est située entre le pont de Montifort et le pont du Barry ou de Montbrun.

Ce pont est constitué d'un tablier de béton reposant sur deux piliers. Il est bordé d'un garde-corps en fonte pour la sécurité des piétons qui sont seuls autorisés à l'utiliser.

D'après les anciens lodévois, il existait une passerelle construite au début du XXe siècle ou peut-être avant.

Elle était faite de planches de bois qui étaient emportées lors des crues de la rivière Soulondre.

Une autre passerelle, plus solide, mais pas assez haute, avait été réalisée mais elle fut également emportée. C'est après l'orage du 24 septembre 1976 que fut construite la passerelle actuelle.



La passerelle

Le pont du Barry ou de Montbrun

Ce pont permettait de franchir la Soulondre ; il reliait le faubourg du Barry ou de Montbrun, quartier entièrement clos et indépendant, à la ville dans sa partie populaire et commerçante.

Il correspondait au XIVe siècle à la porte Saint-Pierre aménagée dans le rempart.

Selon certains historiens ce pont serait plus ancien XIIe ou XIIIe siècle.

Le pont du Barry mesure 25 mètres de long pour 3 mètres de large. Il est formé de deux arches séparées par un pilier portant des redents sur lesquels les piétons pouvaient s'abriter de la circulation.



Pont du Barry

A quelques mètres en amont du pont se trouve un pilier, est-ce le vestige d'un ancien pont ou une construction destinée à protéger le pont en coupant la force de l'eau en période de crue ? La question n'est pas tranchée.



Pilier placé en amont du pont

Ce pont a subi, comme tous les ponts de Lodève de nombreuses crues dévastatrices.

En 1638, à la suite d'une crue le pont fut réparé avec des pierres provenant du château de Montbrun

détruit sur l'ordre de RICHELIEU en 1633 car l'évêque PLANTAVIT DE LA PAUSE avait conspiré avec Gaston D'ORLÉANS et MONTMORENCY contre le Roi en 1632.

En 1745, une crue le détruisit ainsi que tous les ponts de Lodève.

Ce pont est appelé aussi "pont bossu" par opposition au pont de Montfort nommé "pont pointu".

Le pont de fer

Ce pont fut construit sous le Second Empire, dans le style Eiffel, par l'administration Teisserenc.



Pont de fer sur la Soulondre

Il a remplacé un autre pont emporté 40 ans plus tôt lors d'une crue de la Soulondre. Il est situé près de la confluence de la Soulondre et de la Lergue.

Dans la délibération du 12 février 1862 M. Charles VALLAT, au nom de la Commission des travaux publics explique les raisons du choix de reconstruire un pont de fer et non de pierre :

"Un pont de pierre, Messieurs, doit avoir nécessairement 3 arches, il faut donc deux piles dans le lit de la rivière et comme on ne peut pas surélever le quai, appelé le chemin neuf, il faut nécessairement que le pont soit établi au niveau de ce quai, alors deux piles dans la rivière et une élévation non suffisante doivent exposer le pont à être emporté au premier gros orage, c'est ce qui est arrivé deux fois de mémoire d'homme, aussi venons-nous vous proposer la construction d'un pont dont les culées et les abords seront en pierre et l'arceau en fonte de fer avec les côtés à jours.

Par ce système plus de pile dans la rivière plus de crainte sur l'insuffisance de l'espace pour laisser passer les eaux des grandes crues, puisqu'il n'y a plus qu'un large arceau et que les côtés de cet arceau sont à jours."



Culée en pierre et arceau en fonte



Culée en pierre et arceau en fonte

Ce pont de fer fut réalisé en 1866. Il sera restauré au cours de l'hiver 2004-2005.

Le pont de Lergue

Ce pont desservait la principale entrée dans la ville de **Lodève** ; Il permettait de passer du chemin de **Pégairolle** à celui de **Montpellier**, autrement dit de la montagne à la plaine.

Il dut être construit au XIV^e siècle en même temps que les remparts, remplaçant certainement un gué.



Les 3 arches du pont actuel de Lergue



Porte de la ville

D'après Ernest MARTIN "le pont de Lergue avait deux arches de chacune trois cannes soit 6 mètres d'ouverture ; aux extrémités et au milieu du pont s'élevaient des portes ; celle du côté de la ville était située dans une tour carrée ; entre la porte de la ville et la tête du pont, il y avait, au-dessus du fossé, un pont-levis qui établissait la communication directe avec la ville ou son interruption, présentant les mêmes caractéristiques architecturales.

La porte du côté du faubourg se situait au sommet d'une montée rapide. Elle était flanquée de hauts piliers portant chacun un petit bâtiment et elle-même surmontée d'un troisième "...



Arche du pont de Lergue

"La porte du milieu était arc boutée à deux gros piliers faisant saillies entre les arches et reposant sur l'île. (1)

C'était à la fois une porte de défense et de péage. Sur les saillies des piliers se trouvaient de chaque côté une retraite. Sur celle de gauche, en allant vers la ville, il y avait une petite chapelle dédiée à Notre Dame et à côté un petit logement pour le gardien du pont appelé chasse-gueux. La retraite opposée paraît être demeurée libre puisqu'en 1710 une autorisation d'y construire une boutique fut accordée."

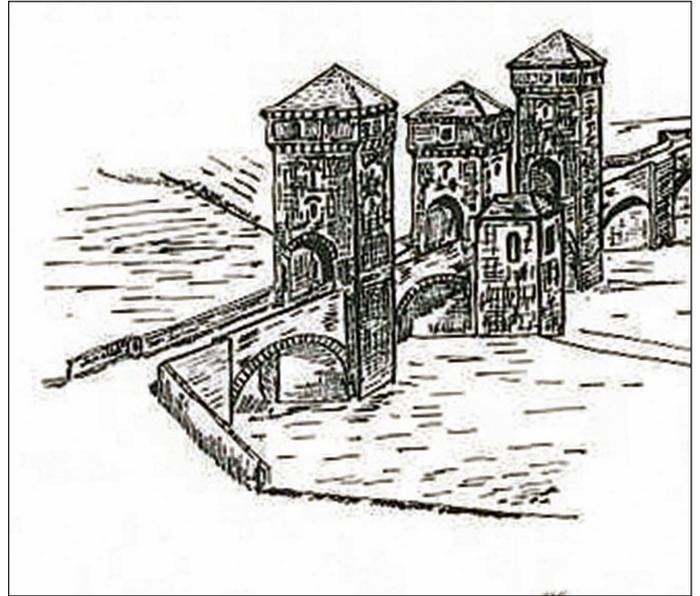
Ce pont subit tout au cours de son existence les colères de la Lergue.



Piliers renforcés du pont de Lergue

Le 23 août 1422, le pont fut emporté par une terrible inondation. Sa reconstruction fut longue et difficile car la ville était pauvre. Mais l'importance du pont rendait cette reconstruction primordiale.

Outre les 500 pierres données par l'évêque aux Sigilliers les autorités décidèrent de faire appel à une solution répandue dans le Sud de la **France** au Moyen Âge : l'œuvre du Pont (2).



Pont du XIIIe siècle conçu comme le pont de Lergue.

En 1424 une certaine Lucie MONTAGNAC fit à cette occasion une importante donation à l'œuvre et y gagna la postérité : son nom, déformé en MONTAHANGUE puis MANTAGANGUE fut donné à une tour et à un boulevard entre la Lergue et le Boulevard de la Liberté.

En janvier 1425 le gros œuvre du pont était terminé mais il restait à reconstruire les tours qui le défendaient à chaque extrémité. Ce qui fut fait en 1428.

Pendant le temps de la reconstruction, pour rétablir les communications, on jeta un pont de bois un peu en amont.

Ernest MARTIN signale qu'il y avait en amont du pont de Lergue un gué très fréquenté par les véhicules.

Le 8 octobre 1628 une nouvelle crue emportait à nouveau une partie importante du pont.

En 1645, le pont sur Lergue menaçant ruine du

côté du faubourg, Michel LAGARDE "s'engagea à refaire l'arche du côté du faubourg, à la soutenir par deux piliers, dont l'un à l'extrémité du pont, d'une canne de buttée, à faire vers le terral une pointe pour couper l'eau, de même hauteur que l'arche et une semblable vers le marin ; à bâtir une grande muraille le long de la rivière et la lier au pilier, à établir un garde fou tout le long de l'arche refaite en y donnant deux pans d'épaisseur et trois de hauteur."

En 1744 pour faciliter l'accès au pont, en venant de **Montpellier**, on adoucit sa pente qui était très raide, donc dangereuse.

Ernest MARTIN pense que c'est vers 1745 que la porte du milieu du pont fut supprimée (elle n'est plus représentée sur une vue postérieure).

Au cours des siècles le pont de Lergue évoluera en fonction des crues mais aussi de l'importance de plus en plus grande de la circulation et des risques encourus par les piétons.

Dans la délibération du Conseil Municipal du 27 mai 1863 M. MELLET, de la Commission des Travaux publics, explique que l'exiguïté des trottoirs du pont "empêche à ce point deux piétons de se croiser que l'un est obligé de descendre sur la voie au risque de s'embourber par temps de pluie et de se faire écraser en tout temps par les nombreuses charrettes qui circulent sur ce pont."

Il poursuit que ce pont est la seule voie qui relie le faubourg des Carmes, où se trouvera bientôt la gare de chemin de fer, à la ville et la route nationale 9 à la route départementale 8. Il souligne aussi que ce pont constitue le passage obligé des matières nécessaires à la fabrication de drap de troupe.

Ce pont est donc le point de passage fondamental pour l'économie de **Lodève**.

Après cet élargissement du pont d'autres suivront donc le dernier en 1936 afin de permettre à deux automobiles de se croiser.

Actuellement le pont de Lergue est composé d'un tablier posé sur deux piliers dessinant une arche principale et deux demi-arches. Les piliers sont munis d'éperons destinés à fendre les eaux tumultueuses par temps de crue et à préserver les assises du pont.

Le Pont de Celles

Il fut bâti sur la Lergue au XVIII^e siècle par l'évêque Monseigneur DE FUMEL. Ce pont permettait de passer des quartiers nord à la route royale qui montait vers le Larzac par **Soubès, Saint-Etienne, Saint-Pierre de la Fage**, sans traverser la ville. Il était aussi très utile pour les usines installées dans ce quartier.



Le pont de Celles

Le Pont Vinas

Ce pont de pierre de 3 arches est situé sur la Lergue après sa confluence avec la Soulondre.

Dans les années 1875 - 1877, il fut construit à ses frais, par Monsieur César VINAS, riche négociant de **Lodève**. Il ne demanda à la ville de **Lodève** que de prendre en charge l'élargissement de la ruelle qui y aboutira.

*Dans la séance du 8 mai 1877 du Conseil municipal de Lodève, le maire Monsieur ARRAZAT indique les avantages de ce pont : "Monsieur César VINAS a fait construire sur la rivière Lergue un pont qui rendra de très grands services à la ville de **Lodève** et aux communes voisines qui sont desservies par le chemin d'intérêt communal n° 48."*

*Il ajoute plus loin que ce pont "relie le faubourg du Barry avec le quartier de la route de **Montpellier** vers la gare".*



Pont César Vinas



Plaque placée au dessus d'un pilier du pont César Vinas

M. César VINAS avait toujours manifesté le désir de faire don du pont à la ville de **Lodève**.

Dans la délibération du 9 mai 1877 on peut lire "à cinq heures du soir les trois conseillers composant la délégation (Léon LUBAC, Ernest RAILHAC et Eugène Corbière) se rendent chez César VINAS pour l'accompagner dans sa visite au Conseil municipal devant lequel, dès son arrivée, il fait la déclaration suivante : "Je donne de manière irrévocable à la ville de **Lodève** le pont que je viens de faire construire à mes frais, reliant le faubourg du Barry avec le quartier de la route de **Montpellier** vers la gare de cette ville."

Lors de l'inauguration du pont, aux remerciements du maire "au nom des petits" M. César VINAS le corrigera en disant : "Non, il n'y a pas de petits ici, on n'est pas petit quand on est honnête, désintéressé et dévoué à son pays ; c'est le cœur et l'intelligence qui nous font grands. Les petits sont ceux qui vous méconnaissent."

Il ajoutera : " Je ne suis pas un républicain de la veille. J'avais cru dans un autre temps que la forme monarchique pouvait être utile à mon pays ; aujourd'hui, je suis républicain par patriotisme et par raison. J'aime la sincérité et je voudrais que ma maison fut de verre, c'est vous dire que mes paroles sont toujours l'expression loyale de mes sentiments. Oui, je ne vous oublierai pas, et vous êtes les miens."

Les Lodévois, en reconnaissance pour le geste généreux de César VINAS, placèrent sur les piliers du pont quatre plaques en marbre blanc.

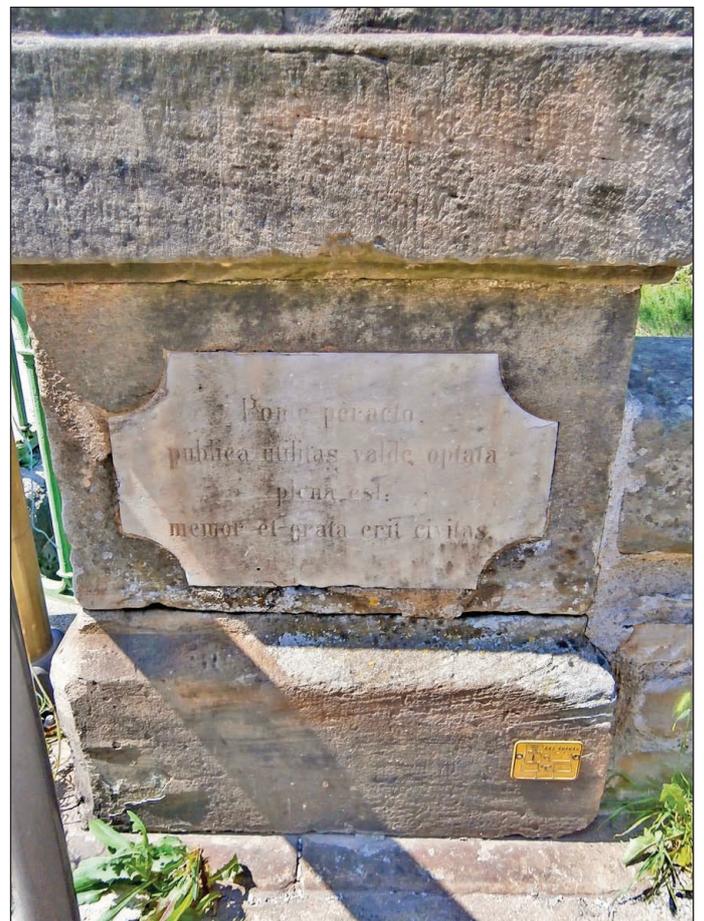
On peut lire sur ces plaques "Pont Vinas Direction A. Barre agent voyer d'arrondissement" ; "Pont Vinas Entrepreneur J. J. CEPOUZIN E. LACHAZETTE" ; "Pont Vinas Arrazat maire L. LUBAC, E. RAILHAC adjoints" ; "Pont Vinas. Acceptation du Conseil municipal le (espace vide) février 1877".



Plaque sur le pont César Vinas



Plaque de l'école César Vinas



Sur les socles qui sont à l'entrée du pont figurent deux inscriptions.

Les inscriptions sont les suivantes :

- "*In memoria dilectissimi filii Caesaris istud monumentum erexit pater Vinas*" et "*Ponte peracto publica utilitas valde optata plena est : memor et grata erit civitas*".

Monsieur César VINAS fit d'autres legs à la ville de **Lodève**.

Il fit construire en 1878 "*à ses frais une maison d'école laïque communale pour être destinée aux garçons*". Il prit en charge la construction du bâtiment (presque la moitié des frais), le reste de la dépense restant à la charge de la ville.

Il fit aussi un don de 2 000 000 de francs au profit de l'Hospice de **Lodève**.

Monument commémoratif de César VINAS par Paul MICHEL. Buste en marbre de 80 cm de haut représentant César VINAS avec à ses pieds une



Buste de César VINAS placé devant l'hôpital de Lodève

jeune fille en train d'écrire "2 000 000 Vinas". A la base sont écrits les mots de César VINAS "Ayant l'honneur de faire partie de la commission administrative de **Lodève**, je nomme et institue cet établissement mon légataire général et universel".

Sur la face arrière est gravée cette dédicace "A la mémoire de César VINAS, la commission administrative RAILHAC Joseph, président ; Jaoul GRACCHUS, vice-président ; Barberat MARTIN, membre ; BONNEL Irénée id, BOUISSAC François id ; ESCUDIER Pierre id ; SEYVON Jean, id".

Conclusion

Nous venons de voir au cours de cette étude, que les ponts de **Lodève** n'ont pas joué le même rôle dans la vie de la ville.

Ceux bâtis sur la Soulondre servaient surtout à relier les différents quartiers de la ville. Ils faisaient le lien entre les faubourgs et la ville enfermée dans les remparts.

Le pont de Lergue restera pendant longtemps l'unique franchissement de cette rivière d'où son importance. Il reliait la montagne à la plaine.

Ce n'est qu'au XVIII^e siècle qu'un 2^eme pont est construit sur la Lergue en lien avec l'ouverture de la route royale : le pont de Celles.

Enfin l'essor industriel au XIX^e siècle entraînera la construction du pont Vinas.

Texte : Renée DÔ

Mise en page : Anne-Marie CREVE

Notes

1) L'Ile : terre sur laquelle reposait la masse centrale du pont. Elle a pratiquement disparu lors de l'inondation de 1745.

2) Œuvre du Pont de Lergue : syndicat particulier qui avait pour mission d'entretenir le pont et les murs adjacents.

Bibliographie

- Emile APPOLIS : Le diocèse civil du Lodévois.
- Ernest MARTIN : Histoire de la ville de Lodève.
- Bernard DERRIEU : Une fortune lodévoise, César Vinas et ses monuments.
- Les amis du Lodévois : Lodève de rue en rue ; mes pierres vous parlent.
- Les cahiers du Lodévois-Larzac : monuments historiques en Lodévois-Larzac. Edifices protégés dans le canton de **Lodève** et du **Caylar**.
- Lodève, pas à pas au fil des ans, au fil des rues.
- Laissez-vous conter Lodève.

Remerciements

Un grand merci à Marie-Pierre NOUGARET, guide-conférencière à **Lodève** pour les renseignements qu'elle m'a si aimablement fournis :

- Lodève d'un pont à l'autre, d'une rue à l'autre.
- Les ponts de Lodève.
- Le pont Vinas à Lodève.