

# Le pont Trompette ou de l'Observance



*Le pont Trompette, vu depuis le pré Saint-Jean, dessin de Jean-Marie Amelin (Médiathèque de Montpellier).*

*Le pont Trompette, vu depuis la route de Nizas, dessin de Jean-Marie Amelin (Médiathèque de Montpellier).*

La Peyne, petite rivière de 32,9 km de long prenant sa source près de Pézènes-les-Mines, passe par Vailhan, puis près de Roujan avant d'atteindre Pézenas où elle se jette dans l'Hérault. Elle traverse la ville qui s'est développée rive droite du cours d'eau, dès le X<sup>e</sup> siècle. Un faubourg apparaît sur l'autre rive à l'époque médiévale. Il est composé de jardins implantés tout autour du couvent de l'Observance. Les deux parties de la ville sont reliées par un pont appelé pont Trompette ou de l'Observance. Il tire son nom d'un ancien logis situé à l'entrée de la ville et de l'ancien couvent des Cordeliers établi à proximité.



## L'ancien pont

La date exacte de construction du pont n'est pas connue. Il est mentionné pour la première en 1270, année où Bertrand Calmond d'Avignon est chargé de reconstruire une arche, probablement emportée par une crue de la rivière. Régulièrement la rivière sort de son lit et inonde la ville et ses faubourgs. Ces débordements sont liés au rétrécissement du lit de la rivière par les propriétaires riverains qui ont usurpé des terres dans le lit de la rivière, aux nombreux méandres qui forment le lit ainsi qu'à la pile centrale du pont qui franchit le cours d'eau à l'entrée de la ville. Elle retient en période de crue, les terres, les graviers et tout ce que charrie le cours d'eau en furie et cède parfois sous la pression des flots. Le pont est entièrement reconstruit en 1300, puis en 1607 par Claude Bastide, maître maçon de la ville. Plusieurs documents nous montrent cet ancien pont : trois dessins de Jean-Marie Amelin et une peinture murale de l'hôtel Mazel. Le pont rétabli en 1607 présente un tablier en léger dos d'âne, de tradition médiévale. Il est équipé, comme le montrent les deux dessins d'Amelin d'un éperon en amont et en aval, dont la terrasse est portée par une série de corbeaux. Du côté du faubourg, l'accès au pont a été élargi par la mise en place d'une trompe appareillée. Le chevalier Poncet signale : « sur le milieu de ce pont, du côté de la montagne, est une croix de marbre rouge, et aux deux bras est une double fleur de lys, sur la croix IHS. Au milieu du pied on y a placé les armoiries de la ville et au-dessous le millésime de 1624 ». La croix n'apparaît pas sur les dessins d'Amelin mais est visible sur la peinture de l'hôtel Mazel.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, en raison de l'ampleur et du grand nombre d'inondations qui ravagent la ville et paralysent l'économie des faubourgs liée au travail du cuir et de la laine, les consuls décident d'agir efficacement. Ils demandent à Darles de

Chamberlin, ingénieur du roi résidant à Pézenas, un projet pour protéger la ville. Il est prévu d'élargir et de régulariser le lit de la Peyne. Un pont à une seule arche doit être construit. Les finances de la ville mises à bas par le chantier de la collégiale, les intérêts des particuliers et la mauvaise foi des uns et des autres, vont sans cesse retarder le projet de redressement du lit de rivière qui ne sera que partiellement réalisé. Le nouveau pont ne sera jamais construit.

### La reconstruction du pont au XIX<sup>e</sup>

D'importants travaux de voirie sont entrepris dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle dans toute la France. L'entretien des routes impériales puis royales, est maintenant bien organisé. C'est dans ce cadre, que de nombreuses routes du pays sont modernisées et qu'il est décidé de procéder à l'alignement de la route royale de Paris à Perpignan dans sa traversée de la ville. Il s'agit de rendre le parcours urbain de cette route régulier. Le plan d'alignement, dressé par Maffre, ingénieur des ponts et chaussée, est approuvé au mois de décembre 1836. Plusieurs fois modifié, il sera mis en chantier l'année suivante. Ces travaux importants modifient totalement l'accès à la cité depuis la route de Montpellier. Jusque-là, la route formait une baïonnette pour rejoindre le pont Trompette situé à quelques mètres au sud. Le projet d'alignement prévoit la construction d'un nouveau pont dans l'axe de la route. Il doit être bâti à deux arches, sur une largeur plus importante que l'ancien pont, de façon à favoriser un meilleur écoulement des eaux de la Peyne. Rive droite, plusieurs bâtiments doivent être partiellement détruits pour permettre le passage de la nouvelle route qui relie le nouveau pont à la place de la Grave (actuelle place du 14 juillet). Les avenues du pont sont alors modifiées. Une rampe est construite depuis l'ancien pont jusqu'au nouveau. L'ancien chemin de Nizas est abandonné, au profit d'une nouvelle route partant du nouveau pont. Elle est construite en hauteur sur un mur, de manière à former une digue de protection pour le quartier du couvent des Cordeliers. La berge naturelle est conservée de l'autre côté.

### Les plaintes des habitants du quartier des Calquières

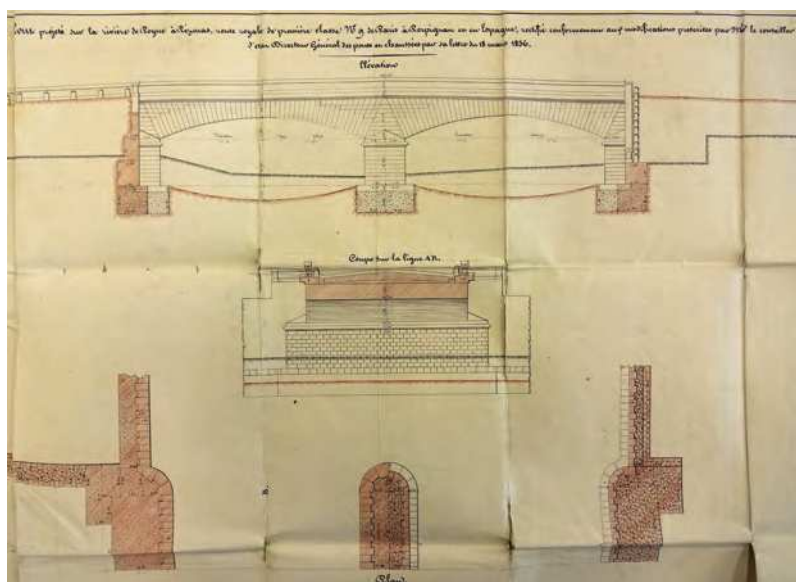
En 1837, alors que la construction du nouveau pont vient tout juste de commencer, les habitants du faubourg de Calquières se plaignent au maire des distances qu'ils devront faire pour aller en ville, en passant par la nouvelle construction. Ils

précisent : ces inconvénients seront encore plus considérables attendu que les faubourgs de la rive gauche renferment nombre d'établissements industriels et que ces établissements ne pourront conserver leur activité qu'au moyen d'une communication prompte et régulière et de tous les instants vers la ville et les autres faubourgs. A cette fin, ils demandent que le pont de l'Observance soit conservé, à côté du nouveau pont. Le conseil accepte à condition que l'ancien pont soit interdit aux charrettes et aux bestiaux. Le préfet donne son accord. Dès lors, l'entretien du pont incombe à la ville en tant que voirie urbaine et non plus à l'Etat.

Mais pour des raisons financières, le conseil municipal ne peut entretenir le vieux pont. Il décide sa destruction et la vente des matériaux en provenant, dès que le raccord du pont neuf avec la route royale sera terminé. Le pont Trompette est détruit en 1842. Les habitants du quartier des Calquières demandent que les terrains situés face à leurs propriétés, place de la Grave, ne soient pas construits. Le conseil municipal accepte et déclare les abords du pont inaliénables. Il émet même l'idée de détruire les maisons Bilière et Bousquet (actuelle maison Laplanche) pour la régularité du plan dit de la Grave et le dégagement de l'avenue du nouveau pont.

Deux passerelles sont construites pour relier le quartier des tanneries à la ville. La première, relève d'une initiative privée : en 1838, Claude Livoine, propriétaire foncier, demande à être autorisé à construire une passerelle volante sur la Peyne pour relier sa maison avec le plan où se tient le marché aux bestiaux (actuel square Molière). L'ingénieur en chef des ponts et chaussées n'y voit aucun inconvénient. Le conseil lui accorde le droit de construire une passerelle qui s'appuiera sur les deux murs

*Projet du nouveau pont (Archives Départementales de l'Hérault).*





*Le nouveau pont, vu de la route de Nizas, gravure d'Agulhon (collection particulière).*

latéraux de la rivière. Suite aux inondations de 1850, la passerelle est modifiée. Un pilier de pierres est rajouté au milieu du pont pour soutenir son tablier métallique.

La seconde est édifée à la demande de l'ensemble des habitants du quartier afin de leur faciliter l'accès à la ville. Ils proposent en 1845 deux projets : une passerelle en bois ou une passerelle en fils de fer. La municipalité choisit la passerelle métallique qui doit être construite aux frais des particuliers mais sera entretenue par la ville.

### Les grandes inondations du XX<sup>e</sup> s.

Malgré les travaux effectués sur le cours de la Peyne, la ville connaît d'importantes inondations, en 1860 et en 1875. Les murs bordant le lit de la rivière dans la traversée de la ville tiennent le coup. Il n'en est pas de même lors de l'inondation de 1907. Durant l'automne 1907, des précipitations exceptionnelles sont enregistrées dans le sud de la France, et plus particulièrement sur le

Languedoc-Roussillon et le sud du Massif Central. Entre le 12 septembre et le 12 novembre 1907, pas moins de 10 épisodes méditerranéens se succèdent sur le Midi de la France. Pézenas connaît deux inondations successives, une première en septembre et une seconde en novembre.

La crue emporte une partie du mur construit par Fortin, au niveau du square Molière. L'eau s'engouffre dans la ville basse et les faubourgs qui sont totalement submergés. Le pont de Caux est en partie renversé. Celui de la voie de chemin de fer, en amont de la ville, est emporté par les eaux, les deux passerelles sont détruites. En aval, une partie de la digue de terre construite par Ducros est emportée. Dans la crainte de nouvelles crues, la brèche du monument est rapidement bouchée. Seul le pont trompette résiste à l'assaut des flots et continue aujourd'hui à assurer la traversée de la Peyne.

**Denis Nepipvoda**



*Plan figurant le pont Trompette et le nouveau pont côte à côte (Archives Départementales de l'Hérault).*



*La passerelle des Calquières emportée par la Peyne, carte postale ancienne (Médiathèque de Pézenas)*