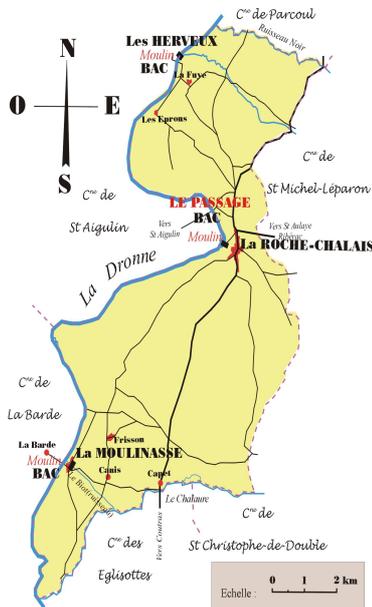


## Au fil de l'eau, la Dronne.

(suite)

### Comment la traverser...



Après la Révolution il y eut 3 bacs pour traverser la rivière. Celui du Passage disparut lorsque le pont de pierre fut construit vers 1850.

Outre son rôle de réserve de poissons comme évoqué dans les dernières chroniques, la Dronne a été pendant des siècles une frontière difficile à franchir.

La Marquise de la Tour du Pin (1778-1815), dans son *Journal d'une femme de cinquante ans*, nous dit qu'à la fin de l'ancien régime, la terre de La Roche-Chalais tout entière en cens ou rentes et en moulins, **ayant un passage de rivière rapportait annuellement 30 000 F nets avec la seule charge de payer un régisseur pour recevoir les grains qui se remettaient à jour marqué ou qu'on pouvait payer en argent d'après la cote du marché.** Le régisseur s'appelait François Galaup. Il était en même temps juge de la châtellenie. Le marquis ne venait que très rarement sur ses terres, le château étant en ruine.

### Le passage de la Dronne

Avant la Révolution, pour traverser la rivière il fallait obligatoirement se présenter au passage tenu par un *passager*<sup>1</sup> qui percevait la redevance due au seigneur. Le passage était affermé pour la somme de 150 livres d'argent et 90 boisseaux de méturre<sup>2</sup> telle que le *passager la ramassera, dans laquelle il n'y aura pas d'avoine.* Le seigneur veillait particulièrement à conserver l'exclusivité de ce droit. En 1770 il avait fait procès au curé doyen de Saint-Aigulin qui prétendait avoir lui aussi ce droit de passage. N'ayant pas pu fournir les preuves de son droit, le curé doyen dut se soumettre et renoncer à utiliser son bateau pour faire traverser la rivière moyennant péage.

Jadis fixée en grain, au fil du temps le passeur avait été amené à accepter la valeur correspondante en argent, ceux désirant franchir la rivière n'ayant pas forcément de grain à donner. En outre, le passeur devait fournir chaque semaine, 10 livres de poisson en espèces ou payées sur le pied de 7 sols la livre. Le droit de pêche étant lui aussi réservé au seigneur et le passeur n'ayant pas l'autorisation de se servir de ses bateaux pour pêcher, comment faisait-il pour se procurer 10 livres de poisson par semaine ? Mystère ! Alors il donnait l'équivalent en bonne monnaie. Cela faisait donc 70 sous de plus soit 3 livres et demie à rajouter aux 150 livres annuelles. Inutile de dire que le passeur était particulièrement vigilant pour faire payer ceux qui voulaient traverser. Cela coûtait cher, surtout lorsqu'il fallait passer des animaux ou une charrette de bois ou de foin.

Par contre, le passager avait l'obligation d'assurer le passage à ceux qui se présentaient pour traverser, à partir du moment où ils payaient. C'est ainsi qu'en 1875, le passager Godineau fut condamné pour avoir refusé le passage à Jean Vilatte, meunier de la Barde. Jean Vilatte s'était présenté le 11 mars avec une paire de bœufs attelés à une charrette. Il venait prendre livraison de foin qu'il avait acheté à La Roche. Jean Vilatte, obligé de faire demi-tour, porta plainte. L'affaire fut jugée par Galaup, juge de la châtellenie. Le passager Godineau dut lui payer 2 livres ce qui représentait les frais de journée de bouvier. De plus, le juge Galaup lui fit *inhibition et deffense de refuser qui que se soit à l'avenir de les passer..* et il le condamna aux dépens liquidés à la somme de 11 livres 1 sol 7 deniers

En 1782 le port et passage de la Roche avait été affermé pour 9 ans à un certain Pierre Laurent habitant au passage de la Roche en la paroisse de Saint-Aigulin.

En 1787, le passeur s'appelait toujours Pierre Laurent. Il gérait 2 bacs dont il devait assurer l'entretien et la sauvegarde. Du montant de sa ferme, il déduisait donc ses dépenses de suif, de clous, de goudron, d'étoupe ainsi que des journées de charpentier et des journées de manœuvres... En effet, il fallait sortir les bateaux de l'eau pour les réparations et aussi s'il y avait menace de crue. Ensuite il fallait les remettre en service lorsque la menace était passée.

Le montant de ces rentes et cens féodaux, fixés par l'usage, était en principe invariable depuis des centaines d'années. Peu de temps avant 1789, les seigneurs obtiennent le droit de modifier leurs privilèges féodaux par

1 Aujourd'hui nous dirions le passeur.

2 La méturre était un mélange de différents grains. À la Roche le passeur précise que c'était un alliage de seigle et de bled d'Espagne autrement dit de maïs.

quelques artifices juridiques ce qui leur permet d'augmenter leurs revenus. C'est ainsi que le comte de Paulin transforme *son droit de passage* qu'il qualifie de *cens noble et fief nouveau*. Il vend alors son *droit de passage* de la rivière aux sieurs Boussaton et Chenard qui en profitent pour augmenter le loyer du passeur s'engageant à lui construire une maison au *passage* du côté de Saint-Aigulin. Avec la suppression des privilèges féodaux (nuit du 4 août 1789), sans autres formalités, les sieurs Boussaton et Chenard deviennent totalement propriétaires du *passage* : 2 bateaux et un lopin de pré sur lequel était bâtie la maison du passeur. Quelques années plus tard ils vendent leur propriété à Jean-Pierre Trigant-Gautier associé aux frères François et Jean Devermine.

En l'an sept, les nouveaux propriétaires vendent *le passage*... au passeur qui était toujours Pierre Laurent pour la somme de 3300 francs. De cette somme, les vendeurs enlèvent 100 francs car le passeur s'engage à passer gratuitement *les vendeurs, les leurs et leurs domestiques, de jours et de nuit, avec bœufs et charrette, à pied et à cheval, dès à présent et à perpétuité*.

Pour 100 francs, d'autres personnes utilisant fréquemment les bacs achètent de la même façon une sorte d'abonnement, le droit de *passer et repasser dans les bateaux, à perpétuité mais sans que le droit puisse se transmettre à qui que ce soit*.

N'y ayant plus de seigneurs, deux autres bacs voient le jour en ce début du XIX<sup>e</sup> siècle près des moulins des Herveux et de La Moulinasse.



Avant la Révolution il n'y avait qu'un seul passage et le seigneur en détenait les droits. Ce passage de Laroche se trouvait légèrement en amont du moulin seigneurial.

Le passage de la rivière par bacs continue durant l'Empire et la Restauration. Cela coûte cher et n'est pas très pratique, surtout pour les habitants de la rive droite lorsqu'ils veulent se rendre aux nombreuses et belles foires de La Roche. Sous la monarchie de Juillet, afin de faciliter le passage et stimuler leurs foires, les habitants de La Roche ont l'idée de construire un pont libre de péage.

### Le pont de bois<sup>3</sup>

L'administration est pour la construction de ponts en pierre. Cela coûte cher, ça prend du temps et les bourgeois de La Roche sont pressés. En 1829, le sous-préfet Cellier signale que Jean-Pierre Trigant-Gautier, l'ancien maire protestant ruiné par la construction de l'église, est très impliqué dans *la construction d'un pont suspendu au bac de Laroche-Chalais, pour faciliter les communications entre les départements de la Charente-Inférieure et la Dordogne, par la route départementale de Montlieu à Ribérac, passant par Laroche-Chalais*. Le 12 octobre 1833 le préfet de la Dordogne *autorise la construction du pont de Larochechalais au moyen du produit de la souscription ouverte à cet effet*. En réaction, les habitants de Charente-Inférieure créent une foire au Gibeau avec l'espoir qu'elle concurrencera celle de La Roche ! M<sup>e</sup> Frichou-Hamilton, notaire et maire de Saint-Aigulin soutient le projet de construction d'un pont de pierre à péage avec l'espoir sans doute que sa construction ne se fera pas de sitôt puisque l'adjudication lancée pour la construction est suspendue. Qu'à cela ne tienne, on va faire un pont de bois *libre de péage*. Début 1834, le sous-préfet de Ribérac transmet au conseil d'administration chargé de la construction du pont de bois, une circulaire du directeur général des ponts et chaussées recommandant *la peinture et le goudronnage des ouvrages en charpente comme moyen assuré de prolonger leur existence*. Mais nous voilà déjà en 1835 et toujours pas de pont. Jean-Pierre Trigant-Gautier soutient activement le projet et invite les habitants de sa commune à souscrire comme lui-même. Il faut dire que ce pont de bois ne fait pas l'unanimité à La Roche. C'est ainsi qu'Alexandre Peyre, riche habitant de la commune, est partisan d'un pont en pierre à péage car il a *l'intention d'en devenir le concessionnaire pour pouvoir l'exploiter, lui et les siens, pendant 99 ans* nous dit J-P Trigant-Gautier. Ce faisant, il ne se soucie nullement du préjudice irréparable que son péage va porter aux belles foires de La Roche-Chalais. Persuadé que le pont de bois libre de péage ne verra jamais le jour, Peyre pousse l'hypocrisie jusqu'à souscrire pour la construction du pont de bois de façon à faire croire qu'il travaille dans l'intérêt des habitants de sa commune. Cette souscription simulée *n'avait pour unique objet que de donner le change au public* car dans le même temps, il mettait en œuvre *des intrigues sourdes et insidieuses* pour introduire le doute dans l'esprit des souscripteurs ajoute J-P Trigant-Gautier. Ne faisant plus confiance au conseil d'administration de leur choix chargé du recouvrement des souscriptions, des marchés et des travaux, certains souscripteurs suspendent

3 Voir à ce sujet l'ouvrage que j'ai consacré à *Jean-Pierre Trigant-Gautier, un maire protestant à La Roche-Chalais*.

alors leurs versements. L'entreprise se trouve soudain à court d'argent. Peyre se frotte les mains disant publiquement, *le pont en pierre tuera le pont en bois...*

C'est alors que Fellonneau<sup>4</sup> est nommé maire de La Roche. Le nouveau maire brusque les choses. Il est riche, il apporte les fonds nécessaires à la construction du pont en bois car *il vaut mieux avoir un pont suspendu en bois que de n'en avoir d'aucune espèce...* Le devis estimatif s'élève à 20 000 F. Fellonneau propose au conseil d'administration de la société constructrice que le recouvrement des souscriptions ne reprendra que lorsque le pont sera livré à la circulation et que la confiance sera rétablie. Cette offre est acceptée et accueillie aux acclamations du pays et l'entreprise couronnée d'un prompt et heureux succès<sup>5</sup>. Le maire de Saint-Aigulin a déjà tourné le dos au projet car il se rend compte que ce pont franc de péage va favoriser les foires de La Roche et drainer l'activité commerçante vers l'éternelle rivale !

Mais Fellonneau, en s'opposant à *l'autorité supérieure*, perd son écharpe et c'est François Peyre, fils d'Alexandre qui est nommé à sa place en 1837. Les gens sensés le qualifient de *grand garçon toujours enfant*,

Le 22 novembre de la même année, Debelleyme<sup>6</sup>, député nouvellement élu de l'arrondissement de Ribérac, accompagné de Romieu, préfet de la Dordogne, vient pour témoigner sa gratitude aux électeurs de Laroche-Chalais. Prétendant avoir été prévenu trop tard, le nouveau maire, organise une inauguration du pont à minima. C'est Trigant-Gautier qui raconte : *Un bien triste cortège composé du maire, de son adjoint, du percepteur et d'un électeur s'en vont visiter la nouvelle merveille de la commune*. Seuls les quatre et uniques accompagnateurs traversent le pont. Pourquoi député et maire se montrent-ils si prudents ? Le pont menace-t-il déjà de s'écrouler ? Non sans doute, mais c'est que *les autorités supérieures* se sont opposées à cette construction qui s'est faite uniquement à l'initiative de certains habitants du pays, comme jadis l'église Saint-Napoléon.

Piètre consolation pour Trigant-Gautier qui, donnant la parole au nouveau maire, imagine ce qu'il aurait pu dire dans son discours inaugural : *Ce qui alors me tenait encore à la rate, c'était ma signature que malheureusement j'avais laissé tomber sur ce maudit registre de souscription au pont en bois pour la somme de 400 F. Comment faire, me disais-je pour la relever ? Il était si dur de concourir par ma bourse à l'exécution d'une entreprise contre laquelle j'avais fait tant de démarches en y dépensant mon argent. J'eus beau dire, avec une naïveté peu commune, qu'en souscrivant je croyais que le pont ne se ferait pas, ces chiens de patriotes incorrigibles avec leur bien public sans cesse à la bouche se moquèrent en riant d'une si excellente raison*.

Trigant poursuit l'histoire en nous révélant que Peyre croyait mieux réussir auprès des tribunaux mais son avocat ne voulut pas plaider disant que sa cause est insoutenable. Peyre dut payer *jusqu'aux ports de lettres*. Pour lui le désastre était complet, trois autres souscripteurs qui l'avaient suivi partagèrent sa défaite et 1200 F tombèrent dans la caisse de la société chargée de la construction du pont.

Toujours imaginant la fin du discours du maire, Trigant-Gautier lui fait dire :

*En terminant cette trop pénible confession, je vous supplie Monsieur le Préfet de m'accorder votre puissant appui pour fiche de consolation afin d'en user lors de la construction du pont en pierre avec péage, en remplacement de celui qui m'a causé tant de déboire, lorsqu'il s'écroulera, ce qui ne tardera pas*.

Deux ans plus tard pourtant le pont est toujours là comme le confirme Laguionie, sous-préfet de Ribérac, dans une lettre du 30 mai 1839 : *Un pont de libre circulation a été construit à Laroche-Chalais...pour faciliter les communications entre les départements de la Dordogne et de la Charente-Inférieure par la route départementale de Ribérac à Montlieu. Les frais de cette construction, qui se sont élevés à vingt mille francs, ont été faits par les habitants de Laroche-Chalais et de ses environs au moyen d'une souscription volontaire et gratuite dans laquelle M. Trigant-Gautier se trouve compris au nombre des plus forts souscripteurs*.

## **Le pont de pierre.**

Je ne sais pas pendant combien de mois ou d'années le pont de bois libre de péage est resté en service. Je n'ai à ce jour retrouvé aucune trace du dossier de construction du pont de pierre qui l'a remplacé, ni aux archives de la Dordogne ni à celles de la Charente-Maritime. L'ingénieur actuellement en charge des ouvrages d'art de la voirie du secteur de Ribérac n'a retrouvé lui aussi aucune trace de cette construction.

4 M. Fellonneau a été maire de La Roche-Chalais de 1835 à 1837.

5 Trigant-Gautier nous révèle aussi que c'est pendant les deux ans de son mandat de maire que M. Fellonneau a doté Laroche-Chalais de sa belle promenade avec vue panoramique sur la vallée, connue aujourd'hui sous le nom de *La Terrasse*. Et si c'est son successeur qui y fait planter des arbres, il ajoute : *il faut rendre à César ce qui appartient à César, l'envie est la maladie des petites âmes a dit Larochefoucault*.

6 Sous l'Ancien Régime, l'ancêtre géographe du député écrivait De Belleyme !



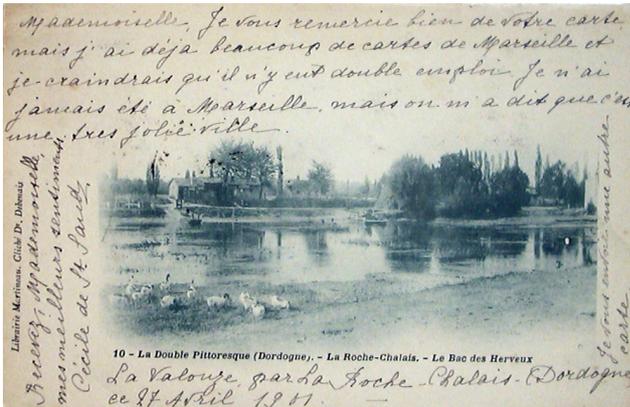
Miles Martineau, lib-édit. 90. - LA ROCHE CHALAIS (Dordogne). - Bords de Dronne  
*Le pont de pierre fut construit à l'emplacement de l'antique passage, en amont du moulin de La Roche-Chalais.*

D'autres ponts furent construits sur la Dronne. Pour le chemin de fer au lieu-dit Rigalau<sup>7</sup> vers 1852 puis au début du XX<sup>e</sup> siècle deux autres ponts pour faciliter les communications entre les communes de La Barde et Saint-Michel-de-Rivière au lieu-dit La Moulinasse puis entre les communes de La Roche-Chalais et Saint-Aigulin au lieu-dit Les Herveux. .

### Le pont de La Moulinasse.

A la cession d'avril 1902 le Conseil général de la Dordogne examine la demande de la commune de Saint-Michel-de-Rivière qui veut construire un pont à La Moulinasse pour remplacer le bac. Ce pont sera construit à frais communs. Les études traînent un peu mais les conseils généraux des deux départements réussissent à s'entendre. La dépense prévue pour un pont avec tablier en ciment armé s'élève à 35 600 F. La répartition se fait de la façon suivante : 16 600 F pour Saint-Michel-de-Rivière qui prend en charge l'aménagement de son chemin vicinal n° 5 et 19 000 F pour La Barde qui prend en charge l'aménagement de son chemin vicinal n° 1. Le financement est enfin programmé fermement à la cession d'août 1906... pour 1908 et la dépense ainsi partagée : 3 395 F pour la commune de Saint-Michel-de-Rivière, 4 415 F pour le département de la Dordogne et 8 790 F pour l'État.

### Le pont des Herveux.



10 - La Double Pittoresque (Dordogne). - La Roche-Chalais. - Le Bac des Herveux  
*La carte de M<sup>lle</sup> de Saint Saud est datée du 27 avril 1901.*

*Elle laisse penser que certains commencent déjà à collectionner les cartes postales !*

C'est le 23 mars 1901 que le conseil municipal de La Roche-Chalais dépose une demande de construction d'un pont au lieu-dit Les Herveux afin d'y remplacer le bac. Son coût est estimé à 50 000 F, somme jugée considérable pour des avantages peu évidents. En effet, ce pont n'est qu'à 6 km à vol d'oiseau des ponts de La Roche-Chalais et de Parcou qui assurent des communications faciles entre les deux rives. De plus, l'utilisation du bac des Herveux est si peu active que le service mis en adjudication n'a pas trouvé preneur. Pour éviter sa suppression, le Maire de la commune a dû souscrire l'engagement de le desservir moyennant une redevance de 1 F.

La construction du pont remplaçant le bac finit par se faire bien des années plus tard. Il est inauguré le 24 avril 1913 par Anatole de Monzie sous-secrétaire d'État à la marine marchande.

### Le pont de Rigalau.



- La Double Pittoresque (Dordogne). - Le Pont du Chemin de fer de Rigalau

*La première liaison Bordeaux-Angoulême en chemin-de-fer est réalisée le 20 septembre 1852. L'inauguration officielle de la ligne par le Prince-Président, futur Napoléon III, fut faite le 10 octobre 1852*

<sup>7</sup> Aujourd'hui orthographié Rigalleau.