

IL PONTE DI VENTOUX

La comunicazione con Châtillon, capoluogo di mandamento, sede di mercato e dell'amministrazione della giustizia, nonché luogo di residenza dei signori da cui il nostro paese dipendeva dal Medio Evo fino alla fine del Settecento, ha sempre costituito una necessità primaria per la piccola comunità di Pontey; la principale via attraverso cui questo contatto avveniva è sempre stata il ponte di Ventoux, che, da quando ne parlano i documenti, ha dovuto periodicamente essere ricostruito a causa delle numerose distruzioni provocate dalle esondazioni della Dora: soprattutto dalla metà del XVII secolo e fino al secolo scorso le vicissitudini di questo ponte sono veramente tante e complesse: i registri di deliberazioni e di contratti del comune sono pieni di *différends* tra le comunità, seguiti da *conventions* per la ripartizione delle spese, di *prixfaits* stabiliti con vari *maîtres maçons*, di ordini delle autorità ducali ai comuni perché riparassero il ponte, di ricorsi di privati cittadini esasperati dal dover passare dall'*envers* di Chambave per recarsi a Châtillon o di rischiare la vita su inconsistenti *passerelles*; sul ponte di Ventoux si potrebbe davvero scrivere un libro a parte. Cercheremo in ogni caso di dare qui un resoconto sintetico della storia di questo ponte e dell'altro, più recente, situato all'estremità occidentale del paese, verso Chameran¹.

Già nel 1405, il 21 aprile risulta che il castellano dei Challant ha versato a certi *Johannes Capiron de Arcugnan, Nicoletus filius quondam Johannis Francisci, Germanus filius quondam Martini de Foyes* che ricevevano anche a nome anche di *Perrod di Pierre Cocy*, 6 fiorini d'oro in deduzione di 13 scudi aurei che Ebalò Magno di Challant avrebbe dovuto dare per le assi di legno (*planchiarum nemorum*) necessarie per costruire il ponte *retro Ventous* tra Châtillon e Pontey².

In seguito sappiamo che la manutenzione di questo ponte indispensabile, periodicamente danneggiato, quando non distrutto, dalle *crues* della Dora è sempre

¹A valle del villaggio di Torin, in corrispondenza di quello che doveva costituire, molti secoli addietro, l'antico letto della Dora, esiste ancora un rudere di piedritto dell'antico ponte di Ventoux.

²AHR, FC 72/4.

stata motivo di controversia tra le tre comunità di Pontey, Châtillon e Ussel. Già nel 1577³ il conte Filiberto di Challant ordinava ai suoi uomini di Châtillon e Pontey di *refficere, reparare et meliorare pontem Pontesii taliter quod homines et animalia possant ire et venire ac transire per dictum pontem onerati et sine periculo*⁴.

Nel 1660, il 12 aprile⁵, dopo parecchi *différends* che duravano ormai da tempo, basati sul fatto che Châtillon riteneva di non dover concorrere alle spese del ponte poiché non lo usava per nulla, a differenza delle comunità dell'*envers*, "*pour leur estre ledict pont plus utile et nécessaire*", mentre i *communiers* di Pontey, Ussel e Bellecombe ribattevano che la *bourgeoisie* del ricco paese vicino doveva essere tenuta alla costruzione del ponte *pour en avoir beaucoup de profit et utilité*, mentre invece le loro comunità avrebbero dovuto provvedere solo alla fornitura del legname. Infine si era giunti ad un accordo in base al quale gli abitanti dell'*envers* avrebbero dovuto fornire le assi, i travi e costruire il ponte e la *pile à chaux et areine* ovvero il piedritto del ponte sulla loro costa con calce e sabbia.

I *bourgeois* di Châtillon avrebbero contribuito con la fornitura della metà del ferro necessario e con il pagamento di *4 pistolles d'Espagne*. Inoltre, se il ponte fosse stato in futuro danneggiato per oltre un quarto della lunghezza, avrebbero dovuto pagarne le riparazioni anche Châtillon e Ussel, se invece i danni fossero stati inferiori, sarebbe stato solo Pontey a dover provvedere. Vent'anni dopo, il 26 ottobre 1681⁶, i sindaci di Pontey si trovano già a dover far fronte a una ricostruzione del ponte, che affidano a *maître* Jean Linte, il quale si impegna a farlo *aussi long qu'il l'a faict cy devant au mesme prix termes et conditions portés par autre contrat reçu le 21 avril 1675*, il che fa presupporre che lo stesso problema si fosse già posto solo sei anni prima.

Nel 1684, il 22 aprile, il sindaco di Pontey; Jean-Michel Vuillien, lamenta che, nonostante il suo comune abbia provveduto, da ormai tre anni, a fornire tutto il

³ AHR FC 208/20, 1577, 15 febbraio

⁴“rifare, riparare e migliorare il ponte di Pontey in modo tale che sia gli uomini, sia gli animali possano andare e venire sul suddetto ponte, carichi e senza alcun pericolo”.

⁵ACC

⁶ACC

legname necessario, il ponte deve ancora essere ricostruito poiché Châtillon non ha tenuto fede a quanto si era stabilito nelle *transactions* del 1660 e si continua a rinviare la realizzazione dell'opera viaria, *au très grand préjudice de la dite commune*. Il giudice del mandamento, sollecitato, emette un ordine perentorio ai sindaci e alle comunità di Châtillon, Ussel e Bellecombe di fornire una risposta entro le 5 ore successive all'*exploit*, ottenendo però, per tutta risposta, dal sindaco di Châtillon, André Perret, una reazione assai arrogante: egli infatti accusa il sindaco di Pontey di aver agito con *simple gayeté de coeur*, poiché il suo comune non avrebbe alcun diritto a pretendere nei termini sopra descritti la collaborazione di Châtillon e minaccia perfino di chiedergli il risarcimento dei danni per aver molestato la sua comunità.

Non sappiamo se le due parti abbiano poi trovato un'intesa, comunque poco tempo dopo, il 23 maggio⁷, le comunità stipulano il *prix-fait* con i costruttori del ponte, Philibert e Jean-Antoine Janthon, *maîtres maçons*, che si impegnano a *refaire, réédifier le grand pont de Ventoux d'un bout à l'autre en bon et dhu état* secondo un disegno loro fornito, cominciando i lavori ad agosto con l'aiuto degli uomini di Pontey, Ussel e Bellecombe che avrebbero provveduto a fornire loro sul luogo tutti i materiali necessari e ad aiutarli nei lavori più pesanti, come lo spostamento di grossi massi: la loro retribuzione avrebbe dovuto ammontare a 90 lire, 80 pani di segala e tre *charges* di vino rosso.

Neppure questo ponte però dura a lungo: significativamente, il 7 luglio 1709⁸, il *métral* Antoine Bonjean intima alle *cries* pubbliche, su richiesta dei sindaci delle tre comunità, il divieto per chiunque di far passare *aucune meule, soit fustes⁹ soit grosses poutres* sur le pont de Ventoux, sotto pena di 50 lire, il che ci fa pensare a condizioni di stabilità del ponte assai critiche.

Infatti, nel 1727, durante la seduta del 14 aprile¹⁰, il *Conseil des Commis*, essendo venuto a conoscenza che il ponte tra Châtillon e le revers de Pontey è ormai

⁷ACC

⁸APP

⁹fuste: tronc de bois.

da più di un anno *en si mauvais estat qu'on n'y sauroit passer qu'avec un extrême danger de s'y perdre*, ordina al giudice di Châtillon di ingiungere alle comunità interessate di provvedere a renderlo più solido entro quindici giorni; in caso di inadempienza il *Conseil* stesso avrebbe inviato un commissario che facesse effettuare, sempre a spese dei comuni, i lavori necessari, obbligando anche i *particuliers* ad allargare il sentiero che conduce al ponte e a collocare dei *garde-fous* (parapetti) nei posti più pericolosi.

Due anni dopo, il 24 aprile 1729, due *maîtres charpentiers* Jean e Laurent Trèves *dits Pallu* e Antoine di Gabriel Galerna, tutti e tre di Saint-Vincent, stabiliscono una convenzione con i due comuni impegnandosi a rifare ancora il ponte, con una larghezza tale che tutti i mezzi di trasporto, anche quelli carichi di merci, possano passarvi agevolmente (almeno 5 piedi), con la clausola che avrebbero usato o comunque messo da parte per riusarlo, tutto il materiale che fossero riusciti a salvare dal vecchio ponte, dal legname al ferro. Avrebbero dovuto in particolare rifare il piedritto dalla parte di Ussel incassandovi delle chiavi di legno per tenere insieme e rinforzare tutta l'opera. I sindaci e *communiens* di Pontey, Ussel e Châtillon avrebbero fornito come sempre il ferro e l'aiuto necessario per spostare i pezzi e i massi di pietra più pesanti. Il compenso di 100 lire sarebbe stato fornito per metà dal comune di Châtillon e per il restante 50% dalle due comunità di Ussel-Bellecombe e Pontey, per un quarto ciascuno.

Tuttavia a breve distanza di tempo, solo sei mesi più tardi, una nuova convenzione viene stipulata¹¹ con altri *maîtres maçons*, Jean-Antoine e Barthélemy Baratier di Fénis, che faranno lo stesso lavoro per 115 lire a partire dal 3 novembre successivo.

Poco più di 10 anni dopo, nella primavera del 1740, i sindaci delle tre comunità situate attorno al ponte di Ventoux si rivolgono ancora una volta al *Conseil des commis* chiedendo di poter mettere all'asta una parte della loro risorsa principale, i boschi per estrarne trementina, al fine di far fronte alle spese di

¹⁰AHR, Registres du Pays, Verbale della seduta del 14 aprile 1727.

ricostruzione del ponte che, manco a dirlo, era stato ancora una volta distrutto dalla *grande quantité de torrents et éboulements de terre* già nel 1733¹².

Nuove diatribe oppongono tra loro le comunità dell'*envers* nel 1765, quando i sindaci di Ussel e Pontey compaiono dinanzi al giudice della baronia parlando di certe riparazioni al ponte per le quali non riescono ancora ad accordarsi : manca una gamba dalla parte dell'*envers*, mancano assi e *lattes* : il sindaco di Pontey Lezin dice che le riparazioni toccano a Ussel e Bellecombe per la gamba mancante ma Ussel risponde che la spesa va suddivisa al 50 % tra Pontey e Ussel.

Per evitare questo genere di discussioni il nuovo intendente Vignet des Etoles, uomo di un certo pragmatismo, ordina il 4 settembre 1774 alle due comunità di provvedere a riparare *incessamment et provisionnellement le pont d'Ussel qui présente un danger imminent*, secondo il progetto del geometra Crosa, professionista molto conosciuto e stimato all'epoca, soprattutto nella media e alta valle d'Aosta. La gara d'appalto non avrebbe dovuto sottostare ai soliti estenuanti ritmi di offerte ripetute per settimane di seguito, ma il tutto avrebbe dovuto essere terminato entro 24 ore. Inoltre le due comunità avrebbero dovuto fornire metà ciascuna il legname necessario, portandolo con turni di *corvées* entro cinque giorni sul luogo, dove si sarebbe dovuto provvedere a sostituire tre travi centrali, a rimpiazzare un cavalletto a sud e a rimettere al loro posto le chiavi per tenere insieme le travi oltre a risistemare le assi e i parapetti.

Tuttavia il giorno successivo, non essendo stata effettuata alcuna *enchère*, il segretario di Ussel, Broccard provvede ad assegnare in economia il suddetto restauro a *discret* Jean-Antoine feu Etienne Patvaillon della *Rivière de Fénilis* (Chambave-envers) stabilendo i lavori avrebbero dovuto durare 10 giorni a partire dal 12 successivo e il prezzo sarebbe stato di 60 lire.

Così fino a oltre la metà del Settecento si tira avanti alla bell'e meglio, tra liti che oppongono all'infinito le due comunità e piccole riparazioni di durata effimera. Verso la fine degli anni '70 di quel secolo, nel periodo dei grandi lavori pubblici

¹¹ACC, Convenzione del 30 ottobre 1729

soprattutto sulle strade e sui ponti, promossi dal vigoroso intendente Vignet des Etoles, anche questa questione viene finalmente affrontata in maniera più seria e radicale. L'amministrazione ducale contatta alcuni tra i professionisti più quotati in quegli anni per opere di quel tipo: *l'expert* Crosa¹³ si reca una prima volta sul luogo il 20 agosto 1776¹⁴, per vedere se è possibile costruire un ponte in muratura, ma l'opera appare subito troppo costosa per le comunità. Crosa prende comunque le misure del ponte esistente per studiare una soluzione, osservando che anche un ponte in legno appoggiato sulle *piles* esistenti sarebbe troppo fragile, poiché la distanza tra le due *piles* era troppa e di conseguenza le assi del fondo troppo lunghe (*11 trabucs et 6 onces*): questo fatto favorirebbe una eccessiva elasticità al legno, causa del deperimento di ogni ponte di questo tipo; d'altra parte anche avvicinando le *jambes* si correrebbe il rischio di *exposer le pont à être emporté* a ogni *crue* della Dora, a causa *des bois que s'y accrochent lors des inondations et qui empechent consequamment le cours de l'eau*. Dunque la via per una soluzione si presenta irta di difficoltà e Crosa preferisce affidare l'incarico di effettuare un ulteriore sopralluogo nella stagione di magra delle acque, e di trarne le conseguenze, al capomastro Antoine Martinet¹⁵, che consegna il suo preciso e articolato progetto (ben 27 pagine!) il 3 marzo successivo. Il Martinet, *d'après les calculs et mesures nécessaires*, che si è premurato di prendere, e, ben inteso, *d'après le sentiment de M. Crosa*, suggerisce di fare un ponte in muratura un po' a monte di quello esistente (di legno e che *menace ruine*) nel luogo dove già anni prima esistevano due vecchi

¹²APP

¹³ Il geometra Jean-Baptiste Crosa è tra i più in voga in Valle d'Aosta nella seconda metà del '700. Lavora, tra l'altro, alla strada reale tra Aosta e la bassa valle e alle strade per Valpelline e per la Valle del Lys, e ad altri importanti progetti, tra cui il cimitero di Sant'Orso e le terme di Pré-Saint-Didier. È tra i progettisti più stimati dall'intendente Vignet, che lo giudica *le seul ingénieur assez bon quoique non patenté* (Orlandoni 1998, p. 146-147). Fiorenzo Negro così lo descrive, nel suo *"I lavori pubblici durante l'intendenza di Vignet des Etoles"*, in BAA, XVII, Aosta, 1985, p. 151: *"Nella corrispondenza di Vignet, Crosa emerge come un personaggio caratterizzato da un continuo movimento, a cavallo da un capo all'altro della Valle d'Aosta, che gli amministratori locali dovevano all'occorrenza afferrare al volo, quando era di passaggio, per mostrargli i lavori da fare, perché potesse tracciare progetti e preventivi, od anche soltanto esprimere un parere"*.

¹⁴ACC, 1777, 30 ottobre, Istruzioni di Crosa

¹⁵ Antoine Martinet, mastro muratore nella seconda metà del Settecento, è attivo a Issogne e a Châtillon per riparazioni ai rispettivi castelli e al cimitero del secondo. (Orlandoni 1998, p. 286.)

basamenti che si vedono ancora in parte, ma che sono in uno stato disastroso: Martinet non crede che i due piedritti del ponte abbiano profondità sufficiente e di conseguenza sufficiente solidità per potersene servire; al contrario, addirittura egli sospetta che siano senza fondamenta e di conseguenza non vede altra soluzione che il loro intero rifacimento. La struttura del ponte sarà articolata, secondo il suo pensiero, in tre arcate, una centrale più grande (di sei *trabucs* di corda) e due laterali più piccole (di 4 *trabucs* e 3 *pieds* ciascuna)¹⁶. Si descrivono nel dettaglio anche le opere per le fondamenta, gli *avant-becs*, le chiavi in ferro, il parapetto, il pavé, la qualità delle pietre, della calce, della sabbia e della malta da impiegare per ognuna delle opere murarie. Il costo previsto è di 5071 lire e 10 centesimi.

E nel frattempo, mentre i tecnici discutono sulle possibili alternative, il 2 luglio successivo la Dora distrugge nuovamente una gamba del ponte. L'urgenza dell'opera diventa dunque ancora più forte e Crosa, il 30 ottobre, sintetizzando le informazioni sullo stato del ponte, tratte dal progetto di Martinet e le sue opinioni redige un progetto per fare il ponte in legno, che riproduciamo di seguito, poichè, essendo molto dettagliato, è anche un'interessante testimonianza di tecnologia dell'epoca.

ARCHIVES COMMUNALES DE PONTEY

DEVIS ET INSTRUCTIONS POUR FAIRE LE PONT EN BOIS.

1) *On enlèvera en premier lieu les piles reconnues à la hauteur de dix pieds liprands¹⁷ sur la surface présente de l'eau avec de bonnes pierres à chaux et sable de la meilleure qualité qu'il y aura aux environs et pour la hauteur de 5 pieds liprands susdits on y employra de chaux recemment fusée.*

2) *Les pierres qui formeront l'avant bec des piles seront choisies de la plus dure qualité, et de forme régulière pour s'adapter à l'angle saillant de façon qu'elles*

¹⁶ “Trois arches, scavoir d'une plus grande et deux autres plus petites; la plus grande arche qui est celle du milieu doit etre de la longueur de six trabucs d'une pile à l'autre. Les deux autres arches plus petites auront de vuide soit en longueur quatre trabucs et trois pieds chacune à compter depuis les piles jusqu'aux culées”

semblent être des pierres de taille et elles ne pourront être en longueur moindre de quinze onces et en épaisseur de six et seront toujours mises en œuvre avec leur veine horizontale.

3) Les poutres qu'on y emploiera seront de la grosseur de six onces équarries on y mettra trois pour la largeur du pont une parfaitement sur le milieu et les autres deux à la distance de quinze onces de part et d'autre ; elles seront placées en ligne directe un bout contre l'autre sans les faire contrepasser ainsi qu'il paroît par le dessin ci-joint et celles qui se joignent sur les modillons seront clouées à iceux par deux chevilles de fer chacune de la grosseur d'un tiers d'once qui seront rebattues .

4) Les planches dont on plancheiera le pont seront de la longueur de cinquante quatre onces et elles seront de sciage d'un côté et convexes et raboteuses de l'autre et il suffira qu'elles soient de la largeur de trois à quatre onces de façon qu'un bois de tel diamètre sera propre pour en faire deux. elles seront employées du côté du sciage sur les poutres sur lesquelles seront clouées à trois chevilles à tête maltaillée et avec le convexe en haut et à chaque trabuc¹⁸ de distance une d'icelles sera de longueur et largeur suffisante pour y insérer à mortaise les montants du garde fou dont le pont sera muni de part et d'autre de la hauteur de trente onces. Ces montants seront de la grosseur en carré de trois onces et seront par le tenon inférieur qui passera la mortaise chevillés à la poutre et par le supérieur insérés aussi à mortaise dans un soliveau de pareille grosseur qui fera le finiment du garde-fou et l'entrevous dès la surface du pont audit finiment sera latté avec deux cours de lattes distribuées en égale distance clouées auxdits montants.

5) Sur le bord du plancher enter un montant et l'autre on placera des soliveaux de la grosseur carrée de trois onces clouées audit plancher avec quatre chevilles et ce fait on applanira le plancher raboteux et inégal ainsi que sus avec du menu gravier en convexité sur le milieu sur lequel on formera un pavé de pierres de pointe. mais comme la distance d'une pile à l'autre est tant seulement de six

¹⁷Il pied liprand è un'antica misura lineare che corrisponde a 0,514 m. lineari

trabucs et que cet espace ne seroit pas suffisant pour contenir les eaux de la Doire, il est de toute nécessité de construire deux autres piles à la distance de trois trabucs et quatre pieds des autres de part et d'autre de la Doire en hauteur, largeur longueur et forme portées par le plan et élévation en les fondant cependant sur le solide et elles seront de même construites à chaux et sable et pierres régulières et grosses autant qu'il sera possible aux faces, étant persuadé que les matériaux provenant des piles du pont actuel ne pourront suffire pour l'élévation des piles reconnues.

6) L'avant-bec de ces dernières sera tant seulement porté à la hauteur d'un trabuc sur la surface de l'eau au point présent et de là il finira à tiers aigu contre le pilier

7) Le bois en général qu'on emploira pour la construction du pont seront tous de mélaize, ou de châtaignier sauvage.

8) L'entrepreneur qui se chargera de dite construction sera tenu de démolir l'actuel pour se servir des bois qui seroient encore en état de reserver et pour avoir les pierres des piles pour la formation des nouvelles; et quant à la démolition de dites piles elles seront rasées jusqu'au niveau du lit afin qu'elles ne causent aucun regorgement.

9) Il sera en outre tenu de se fournir tous meubles outils, cordages, et autres matériaux nécessaires pour sa main d'oeuvre tant de la maçonnerie que charpente et excavation des fondements des piles d'adjonction sur le prix qui sera délibéré ou convenu sans que les communautés intéressées soient tenues à aucun' autre fourniture de matériaux que de ceux qui doivent rester pour toujours en oeuvre, et sera aussi sur le dit prix spécialement tenu de se garantir à ses propres frais des eaux qui pourroient gêner l'ouvrage.

10) Et finalement il donnera l'ouvrage fait et parfait suivant les règles prescrites et celles de l'art et digne de réception à dire d'expert pour tout le mois d'avril premier venant en donnant à cet effet caution idoine et suffisante.

¹⁸Il trabuc è un'antica misura linare corrispondente a circa 3,086 metri.

Calcul pour les provisions nécessaires en maçonnerie

<i>Pour 50 toises de pierres pour la construction des deux nouvelles piles rendues à pied d'oeuvre à 7 d. la toise</i>	<i>£. 350</i>
<i>Pour 10 toises de pierres choisies pour les avant becs des piles à élever à 10 d.</i>	<i>£. 100</i>
<i>Pour 2400 rups de chaux la fusion et les creux y compris à 3 s., 4 d. le rup</i>	<i>£. 400</i>
<i>Pour 1600 charges de sable à douze rubs l'une à 6 deniers la charge</i>	<i>£. 40</i>
<i>Provisions pour la charpente</i>	<i>£. 890</i>
<i>Pour trois poutres de la longueur de six trabucs et grosseur en carré de six onces et non moindre de cinq à la pointe à 36 den. la pièce</i>	<i>£. 108</i>
<i>Pour 6 autres de la longueur de quatre trabucs et deux pieds et grosseur susdite à 26 den.</i>	<i>£ 156</i>
<i>Pour 4 autres de 3 trabucs de long et de grosseur carrée onces 5 à 15 den.</i>	<i>£. 60</i>
<i>Pour 6 autres de la longueur de 2 trabucs et 4 pieds de grosseur carrée 6 onces en carré à 16 den.</i>	<i>£. 96</i>
<i>Pour 6 autres de la longueur d'un trabuc, 2 pieds et 4 onces, grosseur carrée onces 5 à 5 den.</i>	<i>£. 30</i>
<i>Pour 14 madriers pour confiner les modillons et pour servir de clef à la cage d'un trabuc de longueur, six onces de large autres de la longueur de 2 trabucs et 4 pieds de grosseur carrée 6 onces en carré à 16 den.</i>	<i>£. 35</i>
<i>Pour 12 étaies des modillons d'un trabuc et six onces de longueur et grosseur en carré de 5 onces à 3 den.</i>	<i>£. 36</i>
<i>Pour 30 douzaines de planches formées comme au devis de la longueur de quatre pieds et six onces y compris une douzaine et demi de cinq pieds et de la</i>	

largeur de 6 onces et épaisseur de deux et demie à 5 den. la douzaine, le tout ensemble

£. 150

Pour 88 trabucs t demi de soliveaux de trois onces en carré en divers morceaux pour le garde-fou et contenir le pavé à 20 sols le trabuc £. 88.10

Pour douzaines 6 lattes pour le dit garde-fou d'un trabuc l'une à 2 den., 10 sols la douzaine £. 15

Pour 10 rubz clouterie à 7 den. le rub £. 70

£. 1734.10

Main d'oeuvre

Pour la façon de 120 trabucs calculés de six onces d'épaisseur pour la construction des deux nouvelles piles et élévation des deux déjà fondées y compris

l'excavation des fondements et le garant des eaux, ponts et autres à 8 den. le trabuc £. 960

Pour la main d'oeuvre de la charpente £ 420

Pour la démolition du vieux pont et ses piles à charge de porter les pierres à pied d'oeuvre et le bois à calcul £ 150

£ 3264.10

Note: on a point fait aucun cas des bois qui seroient encore d'usage en démolissant le vieux pont si non pour remplir les vuides sur les deux piles du milieu d'une poutre à l'autre pour y asseoir le plancher et on fait observer qu'au cas qu'on ne puisse avoir les trois poutres de la longueur de six trabucs pour joindre d'une pile à l'autre au milieu du pont il seroit nécessaire de redoubler les modillons et alors il faudroit empletter six poutres de surplus de la longueur de trois trabucs et deux pieds pour reduire les poutres de six trabucs et deux pieds; je taxe ces six poutres à 20 den. la pièce. £. 120.

Aoste, ce 30 octobre 1777.

Un anno dopo, il 5 ottobre 1778¹⁹, interviene nuovamente l'intendente Vignet des Etoles con un'ordinanza destinata a mettere ordine una volta per tutte sulla questione della ripartizione delle spese tra le tre comunità che usano il ponte: bisogna tenere presente che Pontey, avendo una sua chiesa, non dipende da Châtillon per l'aspetto religioso ma che ha con questo paese rapporti solo commerciali e burocratici (giustizia, uffici vari), mentre Ussel è molto più strettamente dipendente dal grosso borgo al di là della Dora sia per ragioni civili e commerciali che per motivi di culto.

Tuttavia è anche vero che la popolazione di Ussel è molto più ridotta, in numero, rispetto a quella di Pontey; infine Châtillon si trova nella situazione migliore, ottenendo solo vantaggi dall'afflusso ai suoi mercati e fiere delle popolazioni dell'*envers*. La ripartizione sarà dunque questa: un quarto delle spese toccherà a Pontey, un terzo a Ussel e il resto a Châtillon. Considerando il fatto che questo, come quello del 1660, sono i documenti presi come base per tutte le successive liti tra comunità, di cui vedremo ancora un esempio tra poco, ne riproduciamo il testo:

Archives Comunales de Pontey

1778 5 octobre

Ordonnance par le baron Vignet des Etoles entre la ville de Châtillon et les communautés d'Ussel et Ponthey au sujet de la reconstruction du pont de Ventoux sur la Doire absolument en ruine.

Nous le baron, oui les conseils respectifs dans leurs délibérations du 25 janvier dernier et présentement en voix par les syndics respectifs des dites trois communautés vu ledit pont et la transaction du 12 avril 1660 qui porte sur les différends déjà survenus à ce sujet entre les communautés de la ville de Châtillon et

¹⁹ ACC e ACP.

ceux de Ponthey , d'Ussel et Bellecombe ces derniers seroient tenus de construire entièrement ledit pont en fournissant les bois et autres choses nécessaires moyennant que le Bourg de Châtillon fourniroit la moitié du fer nécessaire et feroit la pile à chaux et sable de son côté comme eux de l'autre et payeroit quatre pistoles d'Espagne pour la main d'oeuvre. Le syndic de Châtillon ayant représenté que le pont n'étoit pas sur son territoire mais d'un côté il étoit assis sur celui de Valtornenche pour les focages séparés que cette paroisse a appelés Chameran et de l'autre coté sur celui de Pontey ; que ce n'étoit que les 12 focages du bourg qui étoient obligés pour la transaction sus énoncée et non les 36 dont cette communauté est aujourd'hui composée par la jonction des cantons de Promiod et de Nissod; qu'enfin c'étoit les dites communautés au delà de la Doire qui auroient besoin dudit pont pour se rendre à la grande route et à Châtillon dont les habitants ne s'en servoient presque point que cependant la communauté de Châtillon offroit de contribuer pour le tiers de la totale dépense en le construisant en pierres comme nous l'avons ordonné.

D'autre part le syndic de Ponthey a allégué que sa paroisse composée seulement de 12 focages et un quart tandis que celle de Châtillon est composée de 36 focages ne devoit et ne pouvoit y contribuer également que Châtillon en tiroit le principal avantage étant lieu de foire et marché où sont les bancs à sel et du tabac et le bureau de l'Insinuation et que d'un autre coté elle ayant un curé n'auroit pas un égal intérêt que la communauté d'Ussel et Bellecombe dont les habitants étant les paroissiens à Châtillon, n'avoient pas d'autres accès pour se rendre à leur église et cependant a offert de contribuer pour un quart de la dépense qui monte selon le devis en pierre à L. 3900.

Enfin le syndic de Ussel et Bellecombe qui a adit qu' étant de la même paroisse de de Châtillon soumis à la réparation de l'église, presbytère, cloches et entretien du curé et obligée de concourir à rate des focages elle ne devoit y être tenue que dans la même proportion du cadastre et outre les autres motifs allégués contre Châtillon par celui de Ponthey demandant même que les portions de

territoire qu'ont les communautés de Valtournanche et Torgnon scavoir les quartiers de Chameran et de Breil qui sont du spirituel de la même église paroissiale de Châtillon ayant à y recourir à rate de focages et cependant a offert d'y concourir pour un tiers.

Sur quoy nous, en conformité du paragr. 6 titre 8 livre 6 des Royales Constitutions (...), avons dit et ordonnons que les dites communautés contribueroient pour cette première construction dudit pont en pierre scavoir Ponthey pour un quart seulement , attendu qu'il a une église paroissiale; Ussel pour un tiers attendu que d'un côté elle n'a que six focages, et le surplus sera à la charge de la communauté totale de Châtillon. (...)

Déclarons que le dit pont sera maintenu à perpétuité à rate des cadastres desdites trois communautés et ce attendu que Châtillon et Ussel ne formeront qu'une même comme une seule paroisse et que Châtillon doit donner l'accès à l'église commune et comme la reconstruction dudit pont ou l'on ne peut passer qu'avec danger pour dit accès et pour le port des sacrements comme pour le commerce et le service du Roy et du public est urgent nous autorisons les conseils respectifs à emprunter les sommes nécessaires pour le faire au plustot que nous ferons rembourser de même par des impositions proportionnées à leurs forces sur les rôles de chaque année. La présente ordonnance sera lue aux conseils par les secrétaires de Châtillon et Pontey et portée sur les registres de leurs délibérations respectives, de même qu'enregistrée au bureau de l'intendance pour y avoir recours au besoin.

Fait et prononcé à Châtillon le 5 octobre 1778.

Signé sur l'original Vignet des Etoles.

Alla fine dell'anno²⁰ finalmente i lavori vengono assegnati all'asta a Nicolas Marca, cui vengono anche date 815 lire per iniziare i lavori. L'11 gennaio 1779 si stipula il contratto tra la comunità e l'impresario per la costruzione del ponte in pietra, al

²⁰ AHR Budget de la commune de Pontey, année 1779. L'asta si era svolta il 14 dicembre 1778.

prezzo di 4889 lire; ma le cose non vanno per il verso giusto e, un anno dopo, Marca riconosce di non essere in grado di portare a termine il suo incarico. Dopo aver inutilmente chiesto una perizia di un ingegnere idraulico per provare l'impossibilità dell'opera, egli chiede di recedere dal contratto, assumendosi tutte le spese fin lì sopportate, ad eccezione dei materiali che gli vengono pagati senza discutere. Il 4 gennaio 1780 due altri artigiani, Jean Valso e Bernard Vanni, della valle di Andorno, nei pressi di Biella²¹, firmano con le comunità il nuovo *prix-fait* per la costruzione del ponte in pietra, da consegnare terminato entro il 15 giugno dell'anno successivo, questa volta al prezzo di 6250 lire. Passano appena tre mesi e l'11 marzo 1780²² i tre consigli si recano sul luogo, in compagnia di Crosa: gli impresari fanno notare che non vi sono luoghi abbastanza solidi per fondare i piloni di sostegno²³ e che comunque la loro eventuale fondazione richiederebbe lavori di *pilotage* tali da superare di gran lunga le iniziali previsioni sia di lavoro sia di costo (850 lire in più per ogni pila): le amministrazioni allora abbandonano l'idea del ponte di muratura e optano per il progetto di ponte in legno realizzato dall'*expert* Crosa del 30 ottobre 1777. A questo fine stabiliscono una nuova convenzione con i due impresari, che prevede che essi costruiscano due *piles sans aucun pilotage mais il tacheront de jeter les fondements avec les plus grosses pierres et rochers qu'ils pourront se procurer*, mantenendo le stesse proporzioni di quanto previsto dal precedente contratto, salvo ovviamente che sulle *piles* non saranno costruite delle volte in pietra ma un ponte in legno, secondo il *devis* di Crosa, il tutto per la somma di 4050 lire. Cinque giorni dopo, Crosa si reca di nuovo sul luogo per verificare insieme ai rappresentanti dei comuni le reali difficoltà nella costruzione e il resoconto del suo sopralluogo è sorprendente: sostiene Crosa che, dopo aver visto spingere nello scavo

²¹ Altri artigiani con gli stessi cognomi, Vals (Pierre) e Vanni (Alberto), originari di Andorno, sono attivi nello stesso periodo nella bassa valle, insieme ad alcuni loro compaesani, come un Giacomo e Giovanni Battista Rosazza. Orlandoni 1998, p.388

²² ACC, Vol. 3, fasc. 3, documents concernant le pont de Ventoux, *copie de délibération des trois conseils de Châtillon, Pontey et Ussel pour refaire le pont en bois, 12 mars 1780.*

²³“*Les entrepreneurs leur ayant fait remarquer qu'en sondant le terrain avec un pal de fer, ils ne le trouvent pas assez solide pour y fonder une pile capable à soutenir deux arches soit voutes à moins de la piloter*”.

della pila settentrionale un palo di ferro di 5 pieds liprands²⁴ che affondava senza alcuna difficoltà verso i lati, ha voluto lui stesso provare la stessa operazione verso il centro dello scavo, con lo stesso risultato; anzi – dice - se avesse avuto un palo più lungo, avrebbe potuto ancora affondare di più, come dentro una palude. Illustra poi un fenomeno singolare che ha osservato: “*Les différentes couches qu’on distingueoit autour des escavations étoient verticales et elles avoient leur direction du sud au nord suivant l’avenue du torrent de Valtournenche, ce qui indique que ces couches ont été formées par quelque extravagante inondation dudit torrent et que conséquemment le terrain doit être de la même nature dans toute la plaine que le torrent peut avoir occupé, et qu’attendu ces indices il auroit été inutile de penser à transporter le pont plus haut*”²⁵.

Alla fine dell’estate il ponte è terminato e il 20 settembre Crosa verifica i lavori, constatando che alcuni legni sono più corti di quanto previsto dal *devis* e le pile sono state fondate meno profondamente: per questo assegna agli impresari alcune penalità, che sono però compensate dal pagamento di altri lavori non previsti e realizzati come *le remplissage et murailles des rampes, pour avoir bouché les impostes, pour le revestissement en bois des piles*. Finalmente il 14 ottobre²⁶ l’intendente Vignet des Etoles dichiara collaudato il *pont de Ventoux dit d’Ussel* e ordina alle comunità di liquidare ai due impresari i compensi stabiliti, tolte le penalità e aggiunte le *augmentations*, secondo quanto già indicato da Crosa nel suo rapporto, di rifare i *garde-fous* esattamente com’erano prima e infine di distruggere la diga provvisoria fatta per deviare le acque durante i lavori.

²⁴ Circa 2,57 m.

²⁵ E’ noto che, appena oltre il ponte di Ventoux, esisteva, fino almeno al XII secolo, un borgo chiamato *bourg des rives*, sovrastato da un castello e da una cappella dedicata a Sainte Marie ; questo borgo fu probabilmente distrutto da un’esondazione della Dora nel corso di quel secolo : infatti l’ultima notizia certa della sua esistenza risale al 1142 ; un secolo più tardi in una *reconnaissance* dai Challant ai Savoia si parlava ormai di un “*castrum ubi burgum erat*”, cioè di un castello dove esisteva un borgo che a quella data ovviamente non c’era più. Cfr. in proposito Duc J.-A., *Le château et le bourg des rives sur Châtillon*, Aota 1915.

²⁶ ACC, vol. 3, fasc. 3

Ma dopo neppure vent'anni, siamo da capo: dai conti del comune, del 1799²⁷ risulta che l'esattore Jean-Martin Verney ha pagato a Mathieu Mus la somma di 87 lire per il *pont volant*, probabilmente un ponte provvisorio, realizzato per sostituire quello vecchio, verosimilmente ancora una volta distrutto.

Quattordici anni dopo, il 15 maggio 1813²⁸, dopo che l'anno precedente si era parlato di riparazioni urgenti²⁹, il consiglio di Châtillon stabilisce che è *très important de faire procéder à la reconstruction du pont à bois dit pont de Ventoux*, e destina a questo intervento la somma di 1000 franchi, per la parte che tocca pagare a questo comune, nel bilancio dell'anno successivo, decidendo anche che i lavori siano fatti nella primavera del 1814, prima della *crue de l'eau*.

E a forza di ricostruzioni e di salassi di denaro agli abitanti che dovevano in qualche modo pagarli, è anche facile che qualcuno si stanchi, come capitò a Jean-Martin Verney³⁰ di Pontey che l'8 luglio 1817, riferì all'intendenza su una ingiusta suddivisione delle spese tra comuni per pagare le spese della ennesima ristrutturazione del ponte. Secondo lui il comune di Pontey avrebbe dovuto pagare, secondo la famosa ordinanza di Vignet del 5 ottobre 1778, *qui a réglé cette répartition en proportion des cadastres* (e che evidentemente tutti si sono già scordata) 239 franchi e 85 centesimi invece dei 362 franchi e 10 centesimi. Sostiene Verney che *comme tout particulier a le droit de soutenir les intérêts de sa commune et qu'il emporte que l'ordonnance du 5 oct. soit observée* ha deciso di fare appello all'intendenza. L'ufficio di intendenza rimanda la questione al consiglio comunale che riunitosi il 5 ottobre successivo esprime stupore per il fatto che Verney, essendo *stato pendant si longtemps membre de l'administration de cette commune* non ha tuttavia mai fatto conoscere l'esistenza di questa *ordonnance*, il che avrebbe fatto risparmiare parecchi denari alla comunità di Pontey e aggiunge che il fatto sarà

²⁷ ACP, *Registre des actes et contrats insinuables de la communauté de Ponthey depuis 1796 au 9 août 1801*

²⁸ ACC, vol. 21

²⁹ ACC, vol. 21, *délibération du 15 mai 1812: "un des piliers en pierre commence à être défait, un nombre de traversiers et clefs et la plus grande partie des planches hors d'usage"*

³⁰ ACP, 1817, 8 juillet

tenuto in considerazione da quel momento in avanti, senza però poter ritornare su bilanci già approvati.

In una successiva deliberazione del consiglio del 25 gennaio 1818, il consiglio stesso ricorre nuovamente all'intendenza per *la réparation de cette erreur commise au préjudice de cette commune* ed avvisa il consiglio di Châtillon, il quale afferma che nonostante quanto contenuto nella *ordonnance* del 1778 le *resparations réitérées du dit pont qui ont eu lieu par le passé* sono sempre state pagate in proporzione di un quarto dal comune di Pontey e anche l'ultima asta dell'ultima ricostruzione pubblicata a Pontey conteneva la clausola esplicita che il comune in questione avrebbe contribuito per un quarto e di conseguenza contesta il suo obbligo di restituire soldi a Pontey. Il 31 marzo 1818 l'intendenza decide di riunire i due consigli per mettere fine alla disputa. Nel XIX secolo il ponte subì numerose traversie e fu momentaneamente soppiantato da quello di Breil, di cui si dirà tra poco.

Verso la fine del secolo, nel 1896³¹, il ponte in legno “detto d’Ussel”, vale a dire quello che fino ad allora era stato chiamato pont de Ventoux, venne sostituito da una travatura in ferro, lunga 52,50 metri e larga 2,70 metri realizzata e posata sulle pile e spalle esistenti dalle Officine di Savigliano per il prezzo di 9300 lire, interamente a carico del comune di Châtillon.

Nel 1948 infine si decise per l’ammodernamento della strada di collegamento tra Châtillon e Pontey, a est, che avrebbe dovuto sostanzialmente ricalcare il tracciato dell’antica mulattiera, e per la costruzione di un nuovo ponte³² che avrebbe dovuto essere costruito, ancora una volta, sulle due pile già esistenti. Il progetto prevedeva anche l’allargamento della strada a Torin, previa demolizione di un “vecchio fabbricato rustico”, probabilmente la casa Arbenson.

³¹ACC, Cart. 403, 1896, 28 marzo, *Contratto di trattativa privata stipulato tra il comune di Châtillon rappresentato dal suo sindaco Sig. Alliod Alessandro e la Società Nazionale delle Officine di Savigliano èer la fornitura e posa in opera di una travata metallica in sostituzione dell’esistente ponte in legname detto d’Ussel.*

³²ACC, Cart. 172

IL PONTE DI BREIL.

Il 18 ottobre 1846³³, essendo nuovamente stato distrutto da un'esonazione della Dora il ponte di Ventoux (o di Ussel, come viene sovente chiamato), e in seguito essendo ancora stato parzialmente *emporté*, il 27 maggio 1847, il ponte provvisorio che era stato nel frattempo costruito per raggiungere Châtillon, ogni comunicazione era interrotta; considerando che esisteva in altri tempi una passerella fatta fare da alcuni *particuliers* nella località Breil, che la ricostruzione del ponte d'Ussel era *beaucoup retardée au grave préjudice et déttriment des habitants et du commerce*, che la cattiva stagione era ormai vicina e che, nel caso in cui non si fosse riparato alcun ponte, la popolazione di Pontey sarebbe stata costretta a tre ore di strada per raggiungere Châtillon passando dalla Rivière de Chambave, il consiglio si rivolse all'intendente³⁴ perché autorizzasse la costruzione di una passerella detta *Ponteille en droiture et aux environs de Breil* e in particolare il taglio del numero necessario di piante di pini e larici (circa 35) nella foresta comunale *bois de ban* e a fare eseguire tutti i lavori necessari. Ma non tutti erano d'accordo: infatti una parte degli abitanti temeva che questa spesa si sommasse a quella per la ricostruzione del ponte di Ventoux, a proposito del quale (chiamato *pont noble*), sottolineava l'amministrazione, *on n'a plus rien appris de nouveau*. Il consiglio si pronunciò nuovamente il 16 novembre³⁵: rispondendo agli oppositori, ribadì che, se si fosse costruita questa *passerelle*, il comune non avrebbe certo inteso in futuro contribuire alla ricostruzione di un ennesimo inutile ponte provvisorio di Ussel; inoltre affermò che la localizzazione di questo nuovo ponte sarebbe stata più sicura in caso di esondazioni.

Tra battibecchi su ponti provvisori e passerelle il tempo passava e all'inizio di dicembre l'intendente non aveva ancora risposto. Un impresario particolarmente attivo, Jean-Martin Pellissier, si rivolse allora direttamente all'autorità aostana

³³ ACP, Registre des délibérations 1846-1855, délibération du 23 février 1847: "*Vu la délibération du six novembre dernier, approuvée le lendemain, par laquelle ce conseil et celui de Châtillon ont demandé d'établir provisoirement un pont sur la Doire au lieu où étoit celui dit d'Ussel lequel a été emporté cette automne dernière par la crue immense des eaux de la Doire, (...)*"

³⁴ ACP, Registre des délibérations 1846-1855, délibération du 21 octobre 1847

offrendosi di fare la passerella in legno, appoggiata sui due grandi roccioni che emergevano dalla Dora, con l'aiuto di un certo numero di volontari e con la fornitura dei materiali per il prezzo di 100 lire. L'intendente, il 2 dicembre, passò l'offerta al consiglio che si accordò con il Pellissier per la metà della somma inizialmente richiesta; il 16 dicembre l'opera venne affidata al coraggioso impresario, che avrebbe dovuto essere affiancato da Joseph Squindoz, per la fornitura dei *ferrements* necessari fino al massimo di 25 rubbi, *si de besoin*. Il giorno dopo finalmente si stipulò il contratto in base al quale conosciamo anche le dimensioni della *ponteille*: larga 4 piedi almeno e con ai lati *une haie à lattes solidement clouées à des colonnes stables de manière à parer tout danger*.

Negli anni '50 dell'Ottocento si provvide poi alla costruzione di un vero ponte in legno, sempre a Breil, per il quale furono realizzati due progetti qui riprodotti, il primo firmato dal geometra François Barbier di Verrès il 6 febbraio 1854, e quello successivo firmato dall'*architecte* Dallou di Donnas il 12 dicembre 1855. Nel 1854, il 9 marzo si deliberò per la costruzione del ponte e il 17 aprile si effettuò l'*enchère* con cui furono assegnati i lavori a tal Giacomo Regruto, originario di Ivrea e residente a Verrès, che avrebbe dovuto realizzare l'opera per la somma di 8160 lire. Da questo momento negli atti ufficiali del comune si sente parlare solo più di questo ponte indicato come *pont communal en bois sur la Doire*. Ma, come quello di Ventoux, neanche questo ponte sfugge alla necessità costante di riparazioni, sia per il degrado naturale del legno sia per le frequenti *crues* della Dora che ne corrodono periodicamente i basamenti. I registri delle deliberazioni sono affollati di deliberazioni in tal senso: se ne parla nel 1867³⁶, nel 1868 e nel 1869³⁷, dove si parla della ricostruzione di una *pile emportée par une crue*, nel 1870³⁸, quando ci si occupa di una *travée* sbilanciata verso ponente, nel 1872³⁹, nel 1875⁴⁰.

³⁵ ACP, Registre des délibérations 1846-1855 délibération du 16 novembre 1847

³⁶ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibération du 2 février 1867

³⁷ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibération du 8 novembre 1868, 8 mars, 9 mai 1869

³⁸ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibération du 2 mai 1870

³⁹ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibération du 9 juillet 1872.

⁴⁰ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibérations du 2 mai, 23 mai, 12 et 23 novembre et 19 décembre.

Nel 1878⁴¹ si decide, *vu l'état de détérioration du pont de Breil et le danger éminent qu'il présente aux passants*, di farlo ricostruire tagliando 40 piante di larice nel Bois de Ban e acquistando da Philibert Gervasone 12 *plantes-mâîtresses*. Il 19 giugno si avvia l'appalto e nel corso dell'estate i lavori sono eseguiti.

Nel 1899⁴² è di nuovo ora di ricostruire il ponte che *se trouve dans un état très avancé de dégradation au point à présenter un danger sérieux d'écroulement*; il consiglio, ritenendo che riparazioni provvisorie sarebbero del tutto insufficienti *pour ne pas dire inutiles*, decide che sarebbe più utile e più conforme alla situazione finanziaria del comune sostituire il ponte in legno con un nuovo ponte in ferro. Si decide quindi di sentire le Officine di Savigliano che offrono di fare un nuovo ponte in ferro omogeneo o acciaio dolce di 76,5 m per il prezzo di 16.700 lire. Solo 13 anni più tardi però questo progetto si avvia ad esecuzione. Infatti il 23 aprile 1912⁴³ l'ingegner Fantini predispone un progetto per la realizzazione di un ponte in ferro, cui fa seguito la decisione del consiglio di Pontey, del 14 ottobre, di chiedere alla giunta provinciale amministrativa il permesso di ricorrere ad un taglio straordinario di piante da vendere per far fronte alle spese di costruzione e il 12 maggio 1913, chiede l'autorizzazione alla prefettura per la realizzazione del suddetto ponte. L'opera, che costerà 25.205 lire, sarà realizzata nel corso dell'anno successivo dalle Officine di Savigliano e consegnata il 30 settembre 1914.

GLI ALTRI PONTI.

Non solo i ponti principali sono continuamente soggetti ad essere distrutti dalle alluvioni, anche i due ponti sui torrenti Molina e Eau Noire sono sovente danneggiati in occasione di piogge straordinarie: è il caso, ad esempio del ponte di Molina che nel 1789 è oggetto di preoccupazione per il consiglio di Pontey⁴⁴: infatti, rispondendo alle proteste di un abitante che lamenta il non interessamento

⁴¹ ACP, Registre des délibérations 1866-1890, délibérations du 30 mars et 14 avril 1878.

⁴² ACP, Registre des délibérations, délibération du 6 août 1899.

⁴³ ACC, Vol. 403, d.1; verbal de la délibération du conseil du 9 mars 1914

⁴⁴ ACP, Registre des délibérations.

dell'amministrazione per ripristinare il letto ordinario dei corsi d'acqua dopo l'esondazione del 2 giugno, l'Amministrazione sostiene di essere ancora (siamo al 7 giugno) impegnata ad aggiustare le strade, il ponte di Molina e i ruscelli (canali).

Il 10 maggio 1842⁴⁵ si indice un'asta pubblica per l'aggiudicazione dell'impresa di costruzione dei ponti sui due torrenti del paese, oltre che di alcuni lavori da fare al presbiterio; partecipano all'appalto, che si svolge in tre sedute a distanza di una settimana una dall'altra, alcuni impresari della zona ed altri *étrangers*: Jean-Louis Duc, Paolo Albertoglio, Vittorio Rosazza, Grato Boggero e Pietro Boggero, Jean-Gaspard Lavoyer, Antonio Vals. Dopo 20 giorni dalla conclusione dell'appalto, si presenta un altro impresario, Philippe Franchini, nato a Lugano ma residente ad Aosta, che fa un'ulteriore offerta di ribasso di *demi sixième*, il che provoca la riapertura dell'appalto: tuttavia il 4 luglio i lavori sono definitivamente assegnati: Franchini si presenterà due giorni dopo per depositare la cauzione richiesta, presentata dal figlio di Gaetano Gervasone.

LA MANUTENZIONE DELLE STRADE.

L'opera di manutenzione delle strade nel passato non era affatto cosa da poco, considerando anche che il loro fondo generalmente acciottolato o accoltellato, era facilmente soggetto a erosioni delle piogge torrenziali che, come abbiamo avuto modo di vedere, non erano affatto un evento raro. Si aggiunga a ciò l'effetto del gelo e del disgelo, l'infiltrazione di acque superficiali e si capirà la necessità di lavori costanti e periodici per rendere la strade praticabili. Nel sistema comunitario tradizionale si ovviava a questa necessità con le cosiddette *corvées*, turni di lavoro gratuito fornito dai *communiers* per la manutenzione delle infrastrutture comunitarie (non solo per le strade, ma anche per i rus, per esempio). Talvolta però qualcuno cercava di sottrarsi a questa incombenza e allora si svolgevano, su richiesta delle amministrazioni locali, le cosiddette *visites des chemins publics*, fatte da funzionari

⁴⁵ ACP, registre des actes d'enchères et des adjudication des travaux publics faits par délibération

ducali preposti alle strade e ai ponti. Ne riportiamo una del 1764, effettuata su richiesta dell'allora sindaco, Georges Lezin.

Archives Communales de Pontey

*VERBAL DE VISITE DES CHEMINS, PONTS, PONTEILLES RIVIERES ET TORRENS DE
LA COMMUNAUTE DE PONTEY, FAIT A L'INSTANCE DE M. GEORGE LEZIN, SYNDIC, PAR
AVIS DES CONSEILLERS.*

1764, 22 mai

L'an mille sept cent soixante quatre et le jour vingt deux du mois de may fait et prononcé en la paroisse de Pontey , à tous soit manifeste que par convocation tendantes à ce juord'huy et en vertu de la délibération prise par le conseil du présent lieu pour faire ditte visite je me suis expressement transporté audit Pontey, où étant ai procédé à l'instance dudit syndic et de ses conseillers à la dite visite; et premièrement a été ordonné aux aboutissants au pont de Ventoux à Torin d'élargir le chemin, oter les roches embarassantes ddetourner les eaux du chemin et le rendre propre et praticable, lever les treilles dessus le chemin ; (...) plus est ordonné à la communauté dudit Pontey de restaurer et raccomoder la ponteillede Mollinas et de la rendre en état sans dange, plus est défendu aux agents de la dame Davise de mettre les matériaux au torrent, plus on ordonne aux aboutissants du chemin tendant d el'église à Prelz de faire des aqueducs et ruisseaux pour tirer l'eau hors du chemin; plus on ordonne aux hoirs de Jean-Miche Epiney de lonfler le chemin au midi de la pièce de la Chanbettaz àà faire en sorte de tirer l'eau hors du chemin plu son ordonne à discret Jean-Pierre Muy et à Etienne Enchoz de faire un glacier⁴⁶ au chemin vers la croix de Prelaz un peu creusé au milieu pour tirer l'eau et les gouttières du chemin au ru; et discret Pierre Charles Collin fera un glacier au grand chemin de Prelaz ou l'eau vuide au chemin; plus et généralement on ordonne

à tous les aboutissants des chemins publics et des charrières pour la dévestiture des biens de les améliorer et restaurer dans la quinzaine , otant les pierres roulantes, tirant les eaux des chemins, coupant les buissons embarrassants, faisant glacier ou sera nécessaire élargissant lesdits chemins levant les murailles tombées et rendant les dits chemins praticables, propres et sans embarras, plus ets ordonné de plus fort à tous ceux ou celles qui ne sont encor acquitté de leur devoir porté au verbal de la visite faite le mois de may de l'année dernière

de faire les opérations indiquées dans ledit délai, sous peine d'être fait faire à leur frais(...): Jean-Baptiste Bioley secrétaire.

⁴⁶*glacier, glaçoir*: fogna, condotta per lo scarico delle acque correnti. cfr. Godefroy, dictionnaire de l'ancien français.